

XVII!

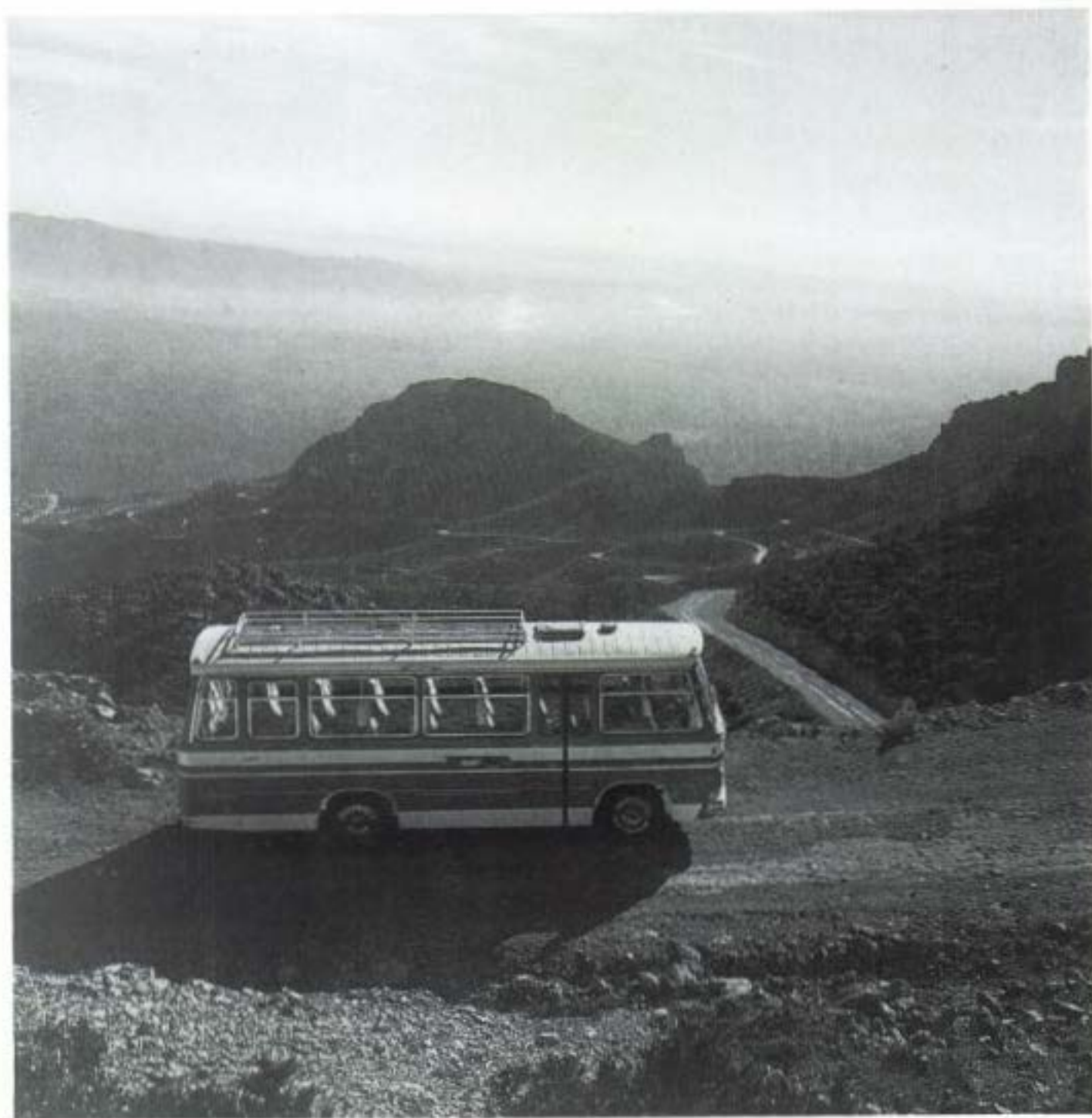
ANY V

nº 19

Estiu 1991

REVISTA COMARCAL
DELS PORTS

Ajuda: 225,- pts.



El transport públic de viatgers



SUMARI

EDITORIAL	3
COMARCA	
– Excel·lent Concert de la Coral Sant Jordi	6
– Recordant l'Aplec-91	7
MONOGRÀFIC	
– El transport públic de viatgers	8
– Autos Mediterrani, alta velocitat	20
– Llibres	20
PAÍS	
– Determinació pròpia o determinació aliena	21
LA BÚSTIA	
– 9 d'octubre: defensem el país!	23
– Gràfics, 2a. part	25
– Curset de cinema	27
CREACIÓ	
– Exposició de Montxo Monfort a Peniscola	27
– Puntualitzacions sobre la Dansa dels Teixidors	29
– Vallivana IX	30
– Orella Escrivana	31
TRADICIONS POPULARS	
– La Plaça	32



CORRESPONDÈNCIA I COL·LABORACIONS A L'APARTAT DE CORREUS 18 DE 12300 MORELLA

Subscripció anual: 1.000 pts.
D.L.: B-20.594-87

Equip de Redacció: Carme Segura (Cinctorres), Narcisa Rambla (El Forcall), Ramon Bel i Bartomeu Messguer (Herbers), Montxo Monfort (la Mata), José Bordàs –esports–, Ernest Querol, Jesús Sangüesa (Morellà), Emili Vinaixa (Portell), Manuel Clemente, Quico Blasco (Sorita), Josep Manuel Falcó i Josep M^e Zapater (Vilafranca).

Fotografia: Grup de Fotografia de Morellà i Salvador Rabaza. Fotografies extretes del llibre 75 Aniversari de la Hife.

Dibuixant: Jesús Ortí.

Col·laboradors: Tots els que vulgueu escriure.

Correcció lingüística: Josefina Borràs, Ernest Querol.

Administració i gestió: Carles Ripollés, Rafael Prats.

Distribució: Joan Carles Marcobal, Jesús Sangüesa.

EDITE:

ASSOCIACIÓ CULTURAL I CNL DELS PORTS

NIF: G-12.080.636

IMPRIMEIX:

— Jordi DASSOY —
Navegació Cultural de la Marina

EDITORIAL

Perdre el temps defenent obvietats: sobre els drets de les nacions

A ningú no li agrada haver d'explicar i tornar a explicar les coses que estan clares. És trist haver de gastar tinta, quan no fan vessar sang, per defensar drets incontestables. És una fatalitat dels temps haver de bregar per coses que, en passar uns anys, tots assumeixen com el que són, com drets obvis.

Això és el que està passant ara a Europa, i és molt senzill: **cada nació té el dret de decidir democràticament el seu futur**. És un enunciat irrefutable, especialment per als que defenen la democràcia, dels altres no cal ni parlar-ne. Ara bé, de res no els val la democràcia quan afecte els propis privilegis, quan són les nacions del propi estat les que poden exercir eixe dret de decidir per elles mateixes, és a dir, d'autodeterminar-se. En eixe moment comencen a invocar termes ben diferents que no només no tenen res a veure amb la democràcia que han proclamat constantment, sinó que la segueixen ben rasa. Termes com unitat i estabilitat, amb un valor tan pobre com la unitat per la força d'aquells que no volen estar junts o com l'estabilitat dels propis privilegis.

Per molt simple que paregue l'anàlisi, és així. Tota complexitat posterior són ganys d'embolicar, i d'eixes no en falten. Són realment molt significatives: la incapacitat d'imaginar un futur diferent a l'actual on es puguen perdre els privilegis adquirits sobre altres nacions. Les estratègies embolicadores són molt més complexes que la simplicitat i claredat del dret que hem exposat, i van des de les diàfanament vils fins a les més refinades. Una de les primeres i més brillant pot ser negar l'existència de la nació: si no existeix, no té cap dret; argument concloent. D'exemples? tots els que vulgueu. Un de pròxim i relativament recent és la redacció de la Constitució espanyola, justament, i no per casualitat, aquest punt va ser el d'una redacció més complexa. S'ha de dir que no se'n van eixir totalment amb la seua; termes com nacionalitat i autonomia només són l'eufemisme de nació, que és el tabú (caldrà recordar que de *nación sólo hay una?* la Trinca li'n va saber traure el suc). Ah! i per si no ere prou, l'exèrcit ha de ser el garant de la unitat decidida unilateralment (argument democràtic a prova de bomba) que ha tingut resultats tan brillantment sagnants com els ocorreguts a *Iugoslàvia*. Tot un exemple!

Evidentment, el funcionament d'interessos antagònics només es pot resoldre d'una manera mítica. I el mite és la unitat i l'estabilitat; les forces que s'oposen són una nació que vol mantenir l'hegemonia i una altra (o altres) que se'n volen deslliurar.

En aquest cas no valen les diferenciacions entre dretes o esquerres. No, és una altra oposició –la que veem en el paràgraf anterior– són dues nacions enfrontades, i eixa és la línia divisòria. És clar que poden haver-hi partits d'una nació que defenen els drets de l'altra; també en tenim exemples ben pròxims. Són els que propugnen la unitat per la via de l'assimilació, una altra estratègia embolicadora tan lligada a l'alienació, que és l'alienació mateixa. Certament encara es pot embolicar de moltes altres maneres que no tenim espai per a comentar ni són dignes de comentari.

Aquests mesos assistim al reconeixement de nacions que havien estat sotmeses (d'existir, ja existien encara que la resta d'estats no volgueren reconèixer-les) i això provoca greuges comparatius evidents: per què un estat accepta la independència d'una nació i els la nega a unes altres? És una actuació impossible de sostenir racionalment. Calen altres recursos per a fer-ho, ara bé, no tindran res a veure amb la democràcia. Però això no li fa res front a la necessitat de mantenir els privilegis. Serà justament en les situacions *pròpies* on els caldrà fer la prestidigitació més refinada. Però vés per on que són poques-traces!

El ventall de despropòsits que ens han fet sentir no té res a veure amb les mans, com déiem més amunt, sinó amb les nacions, d'un palmell a l'altre cadascú aporte la seua exaltació (sempre renyida amb la raó) i les més divertides són les dels alienats, incapaços d'intuir la seua doble contradicció. Hi ha d'altres, i tampoc no és per casualitat, com la d'un ministre d'afers exteriors que diu que continuaria interposant-se entre les nacions que proclamen la independència i la resta del món. Certament no té cap intenció de canviar la seua funció interposadora que l'ha de mantenir en tot context, eternament. Els mètodes per a fer-ho, d'allò més democràtics: exercir en els organismes internacionals el dret de veto, que etimològicament, i en la pràctica, vol dir prohibir.

"Per les obres els coneixereu".

COMARCA

VILAFRANCA NOTÍCIES

Dimecres 11 de setembre va caure una forta pedregada sobre Vilafranca.

Algunes pedres replegades tenien un diàmetre de 4 cm. amb un pes de 150 gr.

La gran quantitat d'aigua (38 litres/m² en aproximadament 30 min.) juntament amb el granís i les pedres enormes van fer una malesa per tot el poble.

Tots els cotxes que estaven al carrer van quedar plens de borrys per l'impacte del granís.

A més de seixanta vehicles se'ls van esclafar els vidres i a alguns se'ls va foradar el capot.

Canalons i persianes de moltes cases van quedar perforats per la pedra.

En algunes naus industrials es va foradar la coberta i es va haver de parar el procés productiu durant uns dies.

Des de l'estiu del 82, quan van caure més de 100 litres/m² en 2 hores no s'havia enregistrat tan forta pedregada com aquesta a Vilafranca.

EL FORCALL: EPIDÈMIA D'HEPATITIS

Una epidèmia d'hepatitis ha afectat durant aquest estiu el poble amb més d'una desena de casos. Les causes encara que no estan clares del tot han provocat el qualificatiu de No Potables dues fonts: la de la Panera i la de l'Om, a conseqüència de les filtracions de purins que, diuen, es produeixen quan es reguen les bortes de dalit.

Molta gent que no nega el fet que es puguen produir aquests tipus de filtracions observen, però, que en el moment en què les fonts van ser declarades no potables feia més d'un mes que no es regava i que no hi havia plogut en tot l'estiu. De qualsevol manera, es desitja que el problema es talle des de l'arrel i que no es quede només amb la feina més barata, menys compromesa i més fàcil, la de col·locar el cartellet. Si com diuen hi han filtracions de purins, que s'esbrine i es regule aquest fet.

Molta altra gent apunta que els famosos cartellets haurien de dur un aclariment, en lloc de dir: aigua no potable, haurien de dir: Aigua no clorada. Per la gran quantitat de lleixiu que porta la que ens bevem a les cases,



UNIVERSITAT
JAUME I

MORELLA

UNIVERSITAT JAUME I

Durant la segona setmana de juliol vam poder gaudir dels primers CURSOS DESTIU que organitza la UNIVERSITAT JAUME I a Morella, dirigits per Sergi Beser, sobre història, llengua i literatura catalanes i castellanes. A la nòmina de professorat, figuraven diversos personatges del món acadèmic de la comarca (Beser, Dolz i Messeguer) i altres catedràtics d'arreu. Per exemple, Albert HAUF, que amb les seues explicacions sobre el **Tirant** i sobretot, amb una magistral recitació de la cançó de la bilirubina, tant de moda aquest estiu —que va posar com a exemple del tema del mal d'amor— va conquerir al públic assistent. Els cursos inclogueren visites comentades al Castell de Morella (M. Salvador) i a la Fàbrica de Giner (C. Sangüesa) i una excursió per la comarca, amb les també magistrals explicacions de J. Monferrer. Completat la nòmina Juan Carlos Mainer, Ismael Pitarch, també del país, Josep Iborra, Samuel Amell, els especialistes en història local Antonio Lorenzo i Pau Viciano, la personalitat d'Arcadi Garcia Sanz i Pedro Ruiz Torres, que malgrat no trobar-se en plenitud de facultats físiques, va poder oferir el seu interessant curs.

MÉS PELLÍCULES

Aneu-vos preparant per suportar el rodatge d'una altra pel·lícula a la comarca. Es tracta del **Tirant lo Blanc**, dirigit per Josep M^o Forn, amb els diners de TV3 i TVE (i una aportació simbòlica de Canal 9), i que, en principi, ha de rodar-se, entre d'altres llocs, a Morella.

ANDORRA DE TEROL: UNA TÈRMICA AMB MOLT DE FUM

Amb aquest clar i català títol, començava un reportatge d'un quart d'hora aproximadament, inclòs al programa de TVE-CATALUNYA, LÍNIA 900, emès recentment, que és un dels de més audiència del circuit català. Entre els entrevistats hi apareixen Isabel Querol, de la Colla Ecologista de Castelló i Carles Ibáñez, de DEPANA i la Coordinadora per la Defensa de les Terres de l'Ebre i Els Ports, a més de subscriptor d'AU!

JORNADES CULTURALS DE MUNTANYA

Amb nombrosa participació i interès de la gent es van celebrar a Morella, per primera vegada, unes Jornades Culturals de Muntanya. Així, els dies 2, 3 i 4 del passat mes d'agost la Societat Esportiva "Espemo" (seccions d'espeleologia i muntanyisme) va donar a conèixer tant en materials com en exposicions, xarrades, audiovisuals, projecció de pel·lícules, etc. les seues activitats que estan duent a terme des de l'estiu de 1985.

D'entre totes les activitats cal destacar l'interès que va despertar tot el referent a l'espeleologia tropical amb les projeccions de PALMARITO 89 i 91 (viatge a Cuba) i PAPUA 90 (viatge a Nova Guinea Papua). Igualment les conferències de Joan Rallo sobre "La Destrucció de la Terra per la Contaminació", i la pel·lícula presentada per membres de la Colla Ecologista de Vilafranca sobre: "La Tèrmica i la Contaminació a la Nostra Comarca" van comptar amb nombrosa assistència. Cal destacar igualment l'interès que va despertar l'exposició de materials presentats a la Sala d'actes de la Caixa d'Estalvis de Castelló on es podie vore des d'un Parapent fins part del material usat a l'expedició a la Selva de Papua.

El motiu d'aquestes jornades ha estat, doncs, donar a conèixer eixe món i eixa cultura que, segons ens diuen en la presentació de les jornades: "Ara l'ecologia —en el seu sentit més ample— perillosament està de moda; però no és per això pel que es fan aquestes jornades —les modes passen— és senzillament per obrir una porta a la natura i al seu coneixement, una porta que mai haurie d'estar tancada, si no ens volem quedar tots a fosques".

CÒLERA AL PERÚ

El passat 1 de juny a les 11 de la nit i al Poliesportiu de Morella es va celebrar un Ball amb l'orquestra "ZEUS GRUP". El motiu no era altre que traure beneficis -diners- per ajudar a combatre l'epidèmia de Còlera que està sofrint el país Andí, el Perú.

L'extracte de comptes és el següent:

INGRESSOS

(Entrades-Bar-Donatius) 314.423 ptes.

DESPESES

(Begudes-Gel) 77.000 ptes.

TOTAL Superàvit 237.423 ptes.

Aquests diners els hem tramés a INTERMÓN, per al seu projecte a CALLAO-LIMA (PERÚ) d'una Posta Sanitària (Centre d'assistència primària amb servei de medicaments):

- Setembre 1989: petició, des de Lima, d'ajut a Intermón.

- Març 1990: tramesa d'1.646.581 ptes, per part d'Intermón.

- Desembre 1990: posada en funcionament de la Posta Sanitària.

- Principis de 1991: ampliació dels serveis per a fer front a la situació plantejada pel còlera.

AGRAÏM A TOTS ELS QUE HAN AJUDAT PER A FER-HOREALITAT.

FIRA DE MORELLA

Amb quasi 100 expositors i més de 10.000 visitants, els dies 7 i 8 de setembre i amb un sol esplèndid, La Fira de Morella va exposar al passeig de l'Albereda animals i maquinàries, cotxes, etc. Aquesta Fira ja consolidada dins i fora de la nostra comarca ha estat organitzada, una vegada més, i amb molta cura, per "La Asociación Firal Els Ports".

LES DENES DE MORELLA

D'entre totes les activitats culturals que es van fer durant les festes d'estiu a Morella, cal destacar sobre tot l'exposició de fotografies de Julio Carbó sobre imatges -algunes ben inèdites- de Les Denes de Morella. Aquest treball, esmerat, va voler ser en paraules de Serafin Gamundí, una primera aproximació al públic del llibre realitzat per ell mateix i Carlos Sangüesa sobre aquest tema oblidat i silenciats pels historiadors.

IX FESTIVAL DE MÚSICA DE MORELLA

Del 26 al 31 d'agost la gent de Morella



i els nombrosos visitants van poder assistir una vegada més als magnífics concerts realitzats a l'Arxiprestal.

Recitals d'orgue, concerts de Cambra, música folklòrica de Latinoamèrica, etc., van ser algunes de les actuacions d'aquest IX Festival, que cada vegada va adquirint més renom i no tan sols entre la gent de Morella.

Una vegada més cal destacar l'interès i el bon quefer de l'ànima d'aquest Festival: Ricardo Miravet.

VIU L'ESTIU A MORELLA

Viu l'estiu a Morella, va ser l'eslògan que va moure totes les activitats culturals, esportives, festives... d'aquest mes d'agost.

Setmana de la Joventut, Bous, Conferències, Projeccions de pel·lícules, festa per als xiquets, Tele Morella, Balls, Esports, etc. van ser les activitats que vam omplir dia a dia tot l'agost i que van donar possibilitats de participació als que així ho desitjaven.

III COL·LOQUI DEL CRETACI D'ESPANYA

Els dies 6, 7 i 8 de setembre es va celebrar a Morella el III Col·loqui del Cretaci d'Espanya. Aquest acte va estar organitzat per: el Departament de Geoquímica, Petrologia i Prospecció Geològica de la Universitat de Barcelona; l'Institut de Ciències de la Terra "Jaume Almenara" i pel Consell Superior d'Investigacions Científiques de Barcelona. El motiu de realitzar-lo a Morella van ser les gestions de l'organitzador Xavier Querol.

Alguns dels temes que van tractar van ser: Roques i minerals, paleontologia, geologia, etc.

La revista AU! va col·laborar oferint a cada participant la revista nº 17 que conté el monogràfic sobre Morella.

ELS GEGANTS DE MORELLA A BARCELONA

El passat dimarts 24 de setembre, festivitat de la Mare de Déu de la Mercè, patrona de Barcelona, i com a cloenda de la Festa Major de la capital catalana, els quatre gegants de Morella van participar en el ball de gegants i capgrossos (i altres bèsties tradicionals) i en la Cercavila que els va portar des del Portal de la Pau a l'Arc de Triomf, passant per la Rambla i la Plaça de Sant Jaume. Quatre gaiteros van acompanyar amb la seua música les dues parelles de gegants, i hem de lamentar l'absència de J. Pastor, per assumpte familiar.

El recorregut va durar més de 2 hores, i va ser vist per 50.000 persones aproximadament, segons la Guàrdia Urbana. Eixe nombrós públic assolí frases de l'estil: "Molts són de Morella". "A Morella també tenen gegants?" "On és Morella?". (Alguns ens situaven a Navarra (!)). També es van sentir comentaris un pèl racistes ja que els nostres gegants eren els únics que no eren de raça blanca de les més de 40 parelles que participaren (amb unes 20 més de capgrossos i altres bèsties).

Malgrat que la gent de la comarca no se'n va assabentar (molts ho van descobrir a l'assistir espontàniament) al final del recorregut uns 20 morellano-catalans conformaven una claca per altra banda innecessària per la gran acollida del públic especialment quan executaven algun ball.

L'acte va finalitzar amb una ballada general de tots els gegants i amb uns focs d'artifici.

Els gegants de Morella eren els segons en llunyania a Barcelona (al darrera de Wolfenbüttel (Alemanya)) dels més grans i antics, i causaren expectació fins i tot quan els retiraven cap a la cotxera d'una empresa de transports de la comarca, propera al lloc de la concentració.

Excel·lent Concert de La Coral Sant Jordi

Per iniciativa de la Coral Sant Jordi, que ja havia actuat a Morella el dissabte sant de l'any 1974 es va realitzar, en el mateix lloc que aleshores, en l'Arxi-prestal, un memorable concert, per diferents raons.

S'ha de dir que les coses no ixen del no-res. Les poques persones que havien vingut fa 17 anys tenien moltes ganes de tornar, però la iniciativa i la feina d'engrescar els altres va ser d'un membre morellà de la coral i col·laborador molt especial d'AU! i de l'Associació Cultural dels Ports: **Julia Pastor**. Tota l'organització va córrer al seu càrrec i, a més, va cantar com a solista "La calma de la mar". I aquesta és una de les raons que van fer el concert tan especial.

Una altra raó va ser el fet que el director de la coral, l'excel·lent musicòleg **Oriol Martorell**, era el darrer concert que dirigia amb la coral després d'una llarguíssima trajectòria de 44 anys. Això feia sentir el seu parlar dolç i didàctic molt més emotivament.

La qualitat de la interpretació de les obres va fer que, unida a la sonoritat de l'Església (segons alguns cantaires de les millors de les que han actuat), s'aconsegueix una gran sintonia entre el nombrosíssim públic i els cantaires que va fer aplaudir fortament l'actuació i van haver d'afegir tres cançons més al repertori.

Els membres de la coral (que no estave al complet, donant que va tenir lloc el 29 de juny) van quedar molt contents del poble i de la gent. Van col·laborar en l'acte l'Ajuntament i la Caixa d'Estalvis

de Castelló, però de manera ínfima, bé per no conèixer el prestigi internacional de la Coral, bé per manca de pressupost.

Així és que hem d'estar infinitament agraïts a tots els membres de la Coral, i especialment a Oriol Martorell i a Julia Pastor, pel magnífic concert i per venir a actuar més que gratuïtament, perquè amb els ajuts no devien tenir ni per al viatge. A més calie menjar i dormir.

Diuen que *música pagat fa mal so*, ells devien sonar tan bé perquè no només no van cobrar sinó que van haver de pagar.

PROGRAMA DEL CONCERT

I

Invocació a Sant Jordi	HÄNDEL
Rosa de bardissa	WERNER
Comiat al bosc	MENDELSSOHN
Lorelei	SILCHER
Lasciatemi morire	MONTEVERDI
Capricciata... I	
Contraponto bestial	BANCHIERI
Clara llum	MOZART
Ave Maria	
Sou, Senyor	
Ave verum	

II

Prec de Nadal	M. SALVADOR
Cançó de les mans	RAIMON/OLTRA
L'hereu Riera	Hirn, J. CUMELLAS
El Noi de la Mare	E. CERVERA
La calma de la mar	E. RIBÓ
El rossinyol	A. PÉREZ-MOYA
Ai minyons!	E. TOLDRÀ
El cant dels ocells	P. CASALS
El Cavaller enamorat	J. MANEN
La sardana de les monges	E. MORERA

La Coral Sant Jordi i l'Oriol Martorell han assolit al llarg de quaranta-quatre anys un binomi d'alta significació emblemàtica.

El cant coral s'ha vist representat, durant tots aquests anys, per aquesta prestigiosa entitat i pel seu director, no menys prestigiós, carismàtic i amb gran poder de comunicació; llur aportació, tant artística com social, ha dinamitzat gran part de la nostra cultura quotidiana. Ambdós (Coral Sant Jordi i Oriol Martorell) han estat sempre vehicles insubstituïbles d'una voluntat de ser.

I ara, en aquest moment de comiat, no puc ocultar la meua tristesa, tot evocant el passat, ple de vivències inoblidables – tan viu i intens per a mi, en el qual tantes vegades havíem fet música amb aquella complicitat que sempre i tothora ens agermanà.

Però em mou l'esperança que la Coral Sant Jordi, en la nova etapa que comença, sigui portadora de tot l'esperit, el caràcter i el rigor que l'han caracteritzat sempre. I que l'Oriol, com a figura tan representativa i entranyable de la nostra societat catalana, ara, i des de la rereguarda, continuarà aportant la seva saviesa, plena de cordialitat i tendresa, a les noves generacions que ell sempre ha estimat tant.

Antoni Ros-Marbà

LA GENERALITAT PROP DE VOSTÉ

9 0 0 5 3 9 3 9 3

Tel·efon d'Informació Administrativa

**OFICINA D' INFORMACIÓ
INICIATIVES I
RECLAMACIONS**

US INFORMA TELEFÒNICAMENT
Sobre tota l'Administració de la Comunitat Valenciana, la seua estructura, funcions i procediments

US INFORMA PERSONALMENT I PER CORREU
Les seues preguntes, suggeriments i reclamacions seran degudament rebudes, contestades, classificades i trameses a l'òrgan competent

US REGISTRA QUALSEVOL DOCUMENT
Adreçat a l'Administració Autònoma

**GENERALITAT VALENCIANA
PRESIDÈNCIA**

CASTELLÓ: Carrer Major, 78 Tf. 358222 Fax 358066

Recordant l'Aplec-91

Fent memòria vull recordar què va suposar l'Aplec dels Ports a Vilafranca. Mai havia vist tanta gent al meu poble i segons els comentaris dels més majors mai n'hi havia hagut tanta.

Els dies abans d'aquesta concentració no faltava de què xarrar, se sentien comentaris com: "pujaran eixos peluts d'allà baix i ens ho trencaran tot", "ja podem tancar els cotxes, ja, que algun vidre segur que esclafaran"... aquesta és una mostra de l'ambient que es vivia en el poble, però afortunadament va ser un cap de setmana molt tranquil i dilluns següent es parlava amb un altre to: "doncs, mira, ha estat bé esta festa, molta gent, molta joventut i no s'ha sentit dir que hagen fet cap malesa".

Com es xarrava al poble han estat els joves els que més han participat, encara que aquest any els xiquets i xiquetes també van tindre el seu lloc dissabte i la gent més gran, que era la més reticent, també va assistir a alguns actes com divendres al teatre.

Reflexionant sobre el sentit de l'Aplec, per a mi és una festa on es reivindiquen: el sentiment de comarca, tota mena de millores per al nostre desenvolupament, la nostra cultura, la nostra llengua i tantes coses que altres voltes han quedat oblidades. Això crec que es va aconseguir la vesprada del dissabte amb la cercavila-manifestació, que recorrent els carrers de la vila, va passejar les nostres coses bones i roïnes a més d'exigir solucions. Tot açò acompanyat amb música i crits van treure la festa al carrer. I queda

demostrat que cal ser creatius i buscar alternatives, perquè una vegada més s'ha vist que a les xerrades no acudeix ningú, encara que siguin interessants.



Dissabte a la nit, malgrat l'opinió d'alguns que pensaven que l'actuació de Lluís Llach no era l'apropiada per a una nit d'Aplec, l'emoció envaia el meu cor, estava a segona fila i no feia més que repetir-me: "no és possible, no m'ho puc creure, Llach a Vilafranca". En cadascuna de les seves cançons veia reflexat el sentit de l'Aplec, les nostres reivin-

dicacions, els nostres sentiments que de forma tan senzilla aquest personatge transmetia, i era per a mi el cantant que millor es podia identificar amb l'Aplec dels Ports.

Després d'una actuació tan relaxada em vaig sentir angoixada en entrar al ball, en ma vida havia vist tanta gent dins d'aquell lloc!; menejar-se era quasi un somni. Encara aixina la vaig empalmar amb l'esmorzar de la matinada. Es veu que a eixes hores hi havia fam (o que s'havien comprat pocs pastissos) perquè en cinc minuts va "volar" tot. A rengló seguit una sonada i, de seguida, la paella, que, per cert, estava ben bona.

Tot va eixir quasi perfecte, inclús la pluja va respectar l'hora del menjar i no va ploure fins que tot el món estiguera a cobert veient l'actuació de les danses guerreres de la Todoella, que una volta més em van sorprendre.

I ja, el diumenge de vesprada, la tristesa i el cansament es veien en les nostres cares després d'un cap de setmana tan intens, tan divertit i tan significatiu per a mi.

Ara, passat l'estiu, em vénen al cap totes aquelles coses que es deien en el manifest, coses importants i que no hem de deixar que es queden sobre el paper. Així que em sent obligada a fer una crida, a mi, a tots els que esteu llegint aquest article i a tots els que estimem els Ports, per a que ens fiquem a caminar i construïm tots junts una comarca cada dia millor.

Llosar Tena i Lledó Garcia



MONOGRÀFIC

El transport públic de viatgers

Realitzat per Carles Ripollés

EL TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS

A LA COMARCA DELS PORTS

NOTA: A l'anterior número s'indicaven uns horaris d'autobús que han deixat de ser vàlids per la incompatibilitat amb les línies interiors de la comarca. Els horaris vàlids apareixen al mapa central.

"Pregunto en un petit quiosc on venen revistes si ténen diaris d'avui. Arribarà amb l'autobús, cap a dos quarts d'una. L'autobús és puntual, puja a l'hora prevista per la carretera, entre els plàtans, (...) L'autobús és la connexió amb allà baix, amb el món que té un altre batec."

(J. M^o Espinàs. A peu per l'Alt Maestrat, 1991).

0. COM, PER QUÈ I DE QUINA MANERA

És un tema important: els transports representen el 5 % del PIB de la CEE. Els transports vertebrèn, equilibren i potencien l'economia d'un àrea determinada. L'(in)existència d'una xarxa viària i de transports adequada (no) porten turistes, dificulten els mercats i l'existència de serveis.

L'objectiu del present monogràfic és fer una anàlisi—lamentablement no gaire acurada—, de la situació actual i apuntar unes solucions viables per a resoldre uns dels molts problemes que té la nostra comarca, encara que caldran uns estudis més profunds que ja dependran de la voluntat de les Administracions. D'una decidida acció (Llegiu: injecció econòmica) en dependrà l'èxit.

El monogràfic s'estructura en quatre parts: la primera analitza la situació actual del transport públic de viatgers. Inclou una espècie de "MAPA DEL TRANSPORT PÚBLIC", per a pal·liar el problema de falta d'informació sobre el tema. La segona, proposa unes vies per solucionar el problema. Eixes dues parts estan fetes amb dades proporcionades pels Ajuntaments i les Empreses del sector, mitjançant una enquesta que se'ls va enviar. Lamentablement només han contestat satisfactòriament dues companyies i dos ajuntaments.

La tercera part, fa un lleuger repàs de la història del transport públic a la nostra comarca i la quarta conté l'opinió de X. Dolz.

I: SITUACIÓ ACTUAL

CARACTERÍSTIQUES DEL TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA

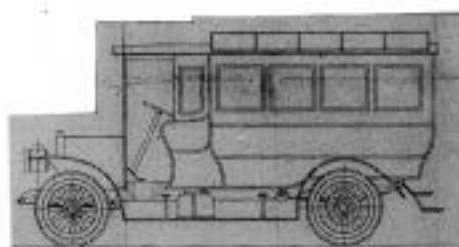
La principal característica és la seua flexibilitat, ja que l'única inversió que cal fer és la de material mòbil, puix la infraestructura, més bona o més roïna, ja existeix. Açò permet arribar a qualsevol punt del País, sense necessitar una forta inversió en infraestructura com seria el cas del tren. Un altre exemple és la prestació de serveis encadenats, que obliga a fer transbordaments, però possibilita la realització de trajectes que serien impossibles de realitzar per la baixa rendibilitat donat l'escàs número d'usuaris. El transport públic per carre-

que demostren, perquè no poden adaptar-se fàcilment a les demandes excepcionals que es produeixen esporàdicament; L'Anunci a Morella o els Aplecs dels Ports al poble de torn. En el cas que els treballadors necessiten exercir el seu dret a la vaga, no es poden dictar serveis mínims (entre altres raons perquè ja ho són) i perquè implicaria que uns treballadors determinats mai podrien fer vaga, casualment aquells que viuen a la nostra comarca, perquè els seus serveis sempre serien declarats mínims. Posem per cas la vaga del 88. Els mateixos sindicats van proposar el manteniment de la línia Castelló-Morella, però l'empresa ho va desestimar per manca de rendibilitat.

Els serveis mínims indicaven que a les línies que no coincidiren amb el ferrocarril els serveis serien d'un 20 %. Una línia que només vage i torne hauria de partir l'autobús (i el xófer!) en cinc trossos i un dels trossos dedicar-lo a prestar serveis mínims. Segons l'Organització Internacional del Treball només són serveis essencials els que afecten la vida, la salut i la seguretat de les persones, exclouent explícitament els transports.

1. LA PROBLEMÀTICA DEL TRANSPORT COLLECTIU A LES ZONES DE MUNTANYA POC POBLADES.

Les àrees rurals de muntanya es caracteritzen demogràficament per una baixa densitat de població, amb piràmides d'edat desequilibrades. Això respon a unes intenses migracions que porten associades la concentració dels serveis en els nuclis més poblats (O menys despoblats) de cada comarca (En el nostre cas, Morella i Vilafranca), i amb un nivell de prestacions limitat que no cobreix totes les necessitats de la població i, per tant, cal eixir de la comarca per a satisfer-les (sobren exemples). Igualment els escassos llocs de treball de la indústria i el sector terciari es concentren en eixos nuclis principals. Eixa organització del territori crea unes necessitats ineludibles de mobilitat de la població cap a eixos capitals comarcals i supra-comarcals, per a usar eixos serveis. De la mateixa manera, la caiguda



Vehículo nº 1 de 1915

Vehículo nº 1 de 1990

1915-1990

tera ofereix un servei relativament econòmic, entre nuclis de poca població, i amb els de més entitat, possibilita realitzar recorreguts a punts intermedis, encara que això signifiqui abandonar la carretera principal i allargar el quilometratge, permet establir serveis especials: escolars, laborals, o de transport d'electors a les eleccions (quan convé sí que se'n recorden de transportar la gent de Xiva, Hortells, La Pobleta, Fredes, El Boixar o el Bellestar).

Encara així cal matisar aquesta flexibilitat per les característiques pròpies del servei, malgrat la bona voluntat



demogràfica ha comportat un retrocés en la cobertura dels Serveis Públics (i vice-versa: només cal observar el comportament demogràfic dels nuclis que queden fora de la xarxa de telèfons, carreteres i autobusos) i obliga a una adaptació dels que es mantenen.

Quan en una comarca no poden satisfer-se eixes necessitats de mobilitat (diem que pateix un problema de transport col·lectiu). Eixa problemàtica la podem dividir en dos: Aïllament territorial i aïllament social. L'aïllament territorial el pateixen els pobles i nuclis més menuts que queden apartats de les carreteres principals, i, per tant, és inviable una línia regular d'autobús convencional. Per exemple, Xiva o Vallibona, que queden en un cul-de-sac. L'aïllament social el pateixen els que no disposen de vehicle i/o de permís per conduir-lo: menors d'edat, gent major, un cònjuge quan l'altre s'emporta el cotxe, gent de limitada capacitat econòmica, etc... Els anomenem "captius" del transport públic. Quan coincideixen els dos tipus d'aïllament, la situació té difícil solució, perquè no és rentable establir línies d'autobús convencionals i recórrer al taxi -si n'hi ha, que tampoc és el cas- és un luxe que no tots poden pagar. És en estes zones on s'ha de fer una anàlisi profunda de la realitat i fer un pla global de transport.

L'escassa demanda i els costos d'explotació comporten un ineludible déficit i el consegüent tancament de la línia (P.ex. Morella-La Mata), si l'Administració no la subvenciona (fig. 1). L'Administració té l'obligació ètica de donar un nivell de serveis mínims per a satisfer les necessitats socials i culturals dels habitants d'eixes zones deprimides -que paguen els mateixos impostos-, reduint-les, si és possible, i vertebrant equilibradament un país.

No existeix un servei públic per a l'ús de tota l'àrea, sinó que té una definició linial, i no espacial; deixant desateses les poblacions i llogarets que cauen fora de les xarxes viàries principals (vegeu el mapa central). La missatgeria i paqueteria urgent (recanvis, medicaments...) es redueix també a l'àmbit linial.

2. SITUACIÓ DE LA COMARCA EN EL MARC EUROPEU

En l'actualitat ens trobem amb la paradoxa que estem a uns 60 quilòmetres de les xarxes europees de comunicacions terrestres (Autopista A-7 -eix mediterrani-, línia ferroviària d'interès europeu,

etc...), ens passe per la comarca una carretera d'interès general estatal (N-232) i en canvi patim una penúria de transport, (fig. 2)

Així és: a Vinaròs (on haurem aplegat després de transbordar a Sant Mateu) disposem d'autobusos regulars de bona qualitat a les tres capitals regionals més pròximes: Saragossa, València i Barcelona, així com també a Madrid, la capital de l'estat. Entre les estacions de Vinaròs (la 7ª del País Valencià per facturació de bitlletatge: més de 18 milions de pts. any 1978) i Benicarló podem accedir a trens directes a Andalusia, Múrcia, Aragó, Extremadura, Euskadi i Catalunya -amb connexió amb la resta d'Europa- (fig. 1) Si baixem a la costa tenim connexions amb autobús a mitja Europa. (Vegeu el mapa central)

3. EL CAS DEL PAÍS VALENCIÀ

En primer lloc, s'ha de dir que les competències sobre el transport de viatgers per carretera estan repartides entre la Conselleria (Línies que no ixquen del territori de la "Comunitat Valenciana") i el Ministeri espanyol d'Obres Públiques i Transports (Totes les altres). Les concessions es donen per a trajectes concrets, excepte a les àrees de muntanya, on mitjançant expedients d'unificació de línies, es pot aconseguir una concessió de tipus més o menys geogràfic (Una àrea determinada). Així, els catastròfics déficits d'unes línies queden més o menys compensats per unes altres.



En el cas de la demarcació de Lleida, hi ha una concessió unificada d'una increïble longitud total de més de mil quilòmetres...

També cal dir que la nostra àrea és la que té una xarxa més escassa de tot el P. Valencià. Els àmbits d'influència de les línies tenen uns quants nuclis importants, com pugen ser-ho les tres capitals administratives o altres, com Vinaròs, en el nostre cas.

En l'aspecte lingüístic, constatar que només una companyia (AMSA) va renovar els seus cartells indicadors, i amb bon criteri, normalitzant la toponímia almenys al territori valencià, en bilingüe a Mont-roig (alias Monroyo) i en castellà a la resta de la Franja de Ponent. Les altres companyies segueixen posant "Villafranca del Cid" -encara que potser no és seua la culpa- i animalades per l'estil. Amb l'estandarització de tots els indicadors de línia de l'estat espanyol, recentment portada a la pràctica, l'única empresa que havia normalitzat la toponímia ha tornat a caure en alguns errors (CASTELLÓN). També és l'única que quan imprimeix bitllets ho fa en la pròpia llengua, com fa qualsevol empresa catalana, balear i algunes valencianes. Encara que lògicament segueix usant tots els milers de talonaris que tenie emmagatzemats fins que els exhaurisque i, per tant, encara ens donen bitllets de quan per 122 pts. es podie fer el trajecte

VINARÓZ-MORELLA o viceversa (fig. 2).

L'aspecte de la senyalització viària en la nostra llengua podria donar peu a un altre monogràfic (i un altre a l'estat de les carreteres...) i podríem preguntar-nos, entre altres, perquè a la mateixa carretera pose CATALUÑA-CATALUNYA i al mateix punt, en direcció contrària, només COMUNIDAD VALENCIANA. O perquè hi ha trens que usen, entre d'altres europees, la nostra llengua per anunciar als viatgers que arriben a l'estació de Vinaròs i altres només arriben a VINARÓZ. O perquè apleguem a un lloc dit VILLAFRANCA (Del Bierzo?)

Pel que fa al parc automobilístic cal constatar un augment del servei de taxis (augment d'un 40% període 1969-1978), a nivell de P. Valenciana, però la imminent desaparició (1991) del servei a la comarca, per la competència dels de Vinaròs, que és on comencen moltes carreres). Ha disminuït, en canvi el número d'autobusos dedicats als serveis regulars, en detriment dels discrecionals.

La província de Castelló és l'única que disminueix en quant a ús del transport públic passant de 9 a 6 milions de viatgers de 1969 a 1978 (-33%). El parc ha sofert durant el període de la crisi un procés d'envelliment al no renovar-se amb la freqüència necessària. Encara avui circulen autobusos sense lletra a la matrícula, és a dir, matriculats abans de 1972 (20 anys) i fins el 1986 (més o menys coincidint amb la implantació de la I.T.V.) els lectors de Catí recordaran un autobús amb el morro eixit, amb escaleta a la boca i fotos de "Playas las de Levante", digne de figurar a un museu del transport. El principal problema és la poca capacitat de les empreses del sector, mitjanes o petites, encara que a la nostra província això és matisable. Amb dades una mica velles de 1978, observem que la nostra província té 8 empreses, amb 42 línies, 127 vehicles, 43 places per vehicle i 16 vehicles per empresa, dades millors que els conjunts valencians o espanyols.

D'això s'extreu que cal una adaptació de les empreses al mitjà i que les àrees deprimides com la nostra, necessiten del sector públic per la prestació d'uns serveis que no tenen una rendibilitat empresarial.



II. APROXIMACIÓ A LA HISTÒRIA DEL TRANSPORT A LA COMARCA

LA XÀRCIA VIÀRIA

L'estratègica situació de la nostra comarca (la part més baixa entre Gúdar i Beseit com no es canse de recordar M. Salvador) ha comportat que sigui un lloc de pas tradicional. Pels camins no només ve i va cultura i persones. Van productes: És un dels impediments que té l'economia comarcal. Per a fer passar els camins s'aprofiten els ports i per això el traçat de les carreteres actuals correspon als antics itineraris. Això no vol dir que fer les actuals carreteres no costare tonellades de suors. La "Gaceta de Madrid" (el Butlletí Oficial de l'Estat), anunciava un premi de 300 rals al millor projecte de carretera Aragó-València, per Morella. Per fer la carretera de Sant Mateu a Morella van caldre 10 anys d'obres. La carretera de Castelló a la Pobleta es va declarar de primer ordre, havent-la de pagar l'Estat entre Sant Mateu i la Pobleta; i la província entre St. Mateu i Castelló. Va ser oberta fins a l'Hostalnou l'any 1857. Des d'allí calie seguir usant la via més recta: La Costa de Sant Vicent i els Tancats fins que el

18 de maig de 1867 es va inaugurar eixe tram. L'any 1868 consta que es va acabar la fillola de Santa Llúcia, mentre continuaven les obres a la carretera d'Alcanyís. La resta de localitats de la comarca hagueren d'esperar més a tenir carretera. L'any 1903 es demana la construcció de la carretera del Bergantes. Entre les adhesions estave la de Joan Giner, a condició que passare per la seua finca, amb el que queda demostrada la utilitat d'una bona xàrcia viària per a l'exportació dels productes de les fàbriques. Al Forcall la van tenir des del 1911 i va comportar la bàrbara destrucció del pont gòtic l'any següent per ser massa estret. Va ser allargada l'any 1924 a La Mata i La Todolella. Portell la té des del 1929. (Els 12 kms. dins del terme, van costar dos anys de treball), després de la Guerra del 38 hagueren de reparar-se de nou totes les carreteres, que van quedar destrossades a conseqüència de la "primera guerra moderna". Encara quedaven, però, diversos trams per fer, com el Cincorres-el Forcall, inaugurat el 1940. Sense oblidar-nos dels "Camino Rurales", que han recuperat les pistes i camins tradicionals, sovint més rectes i còmodes que les carreteres, i amb una mala qualitat d'obra i senyalització similar.

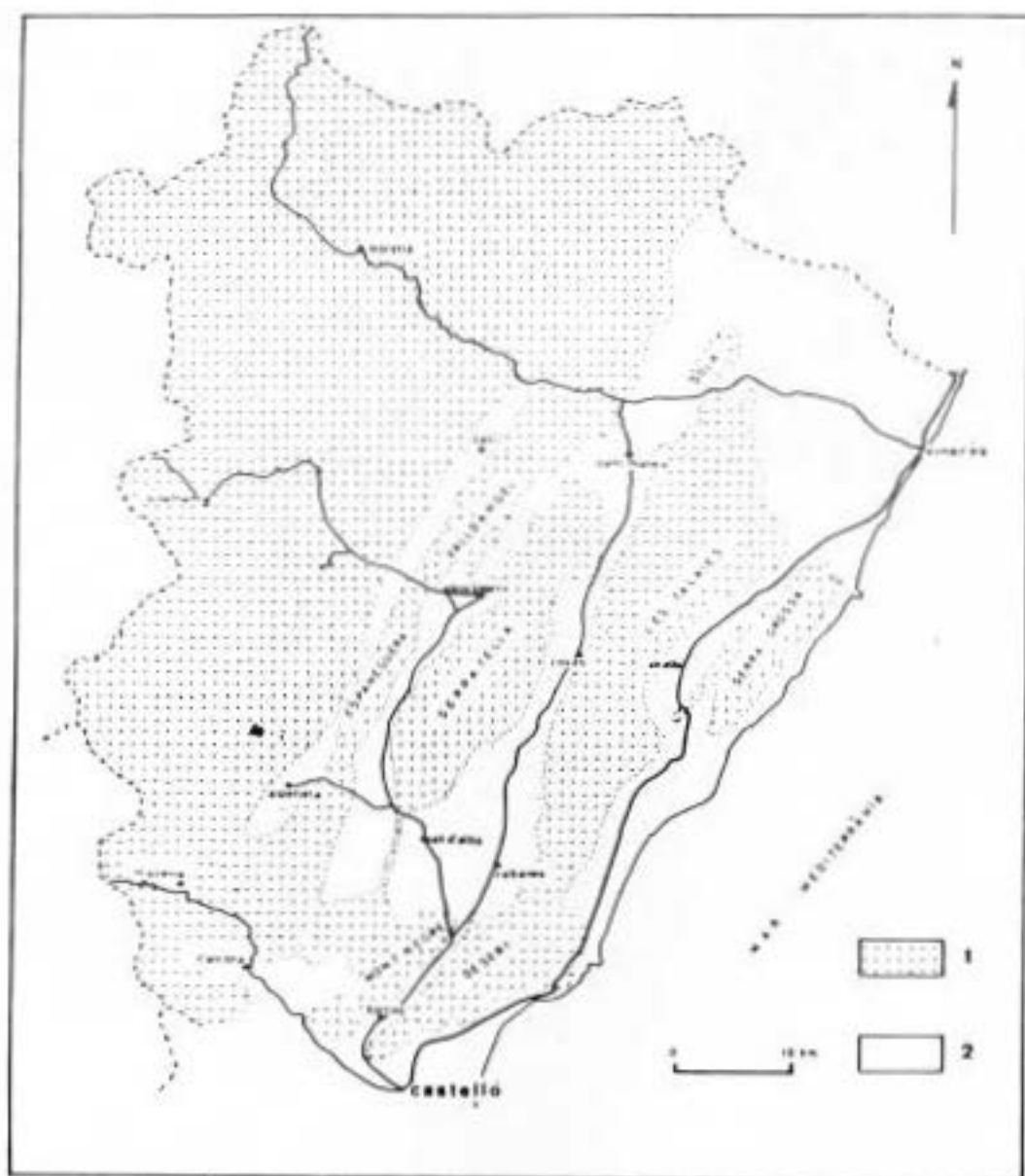
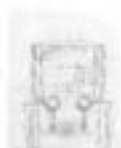


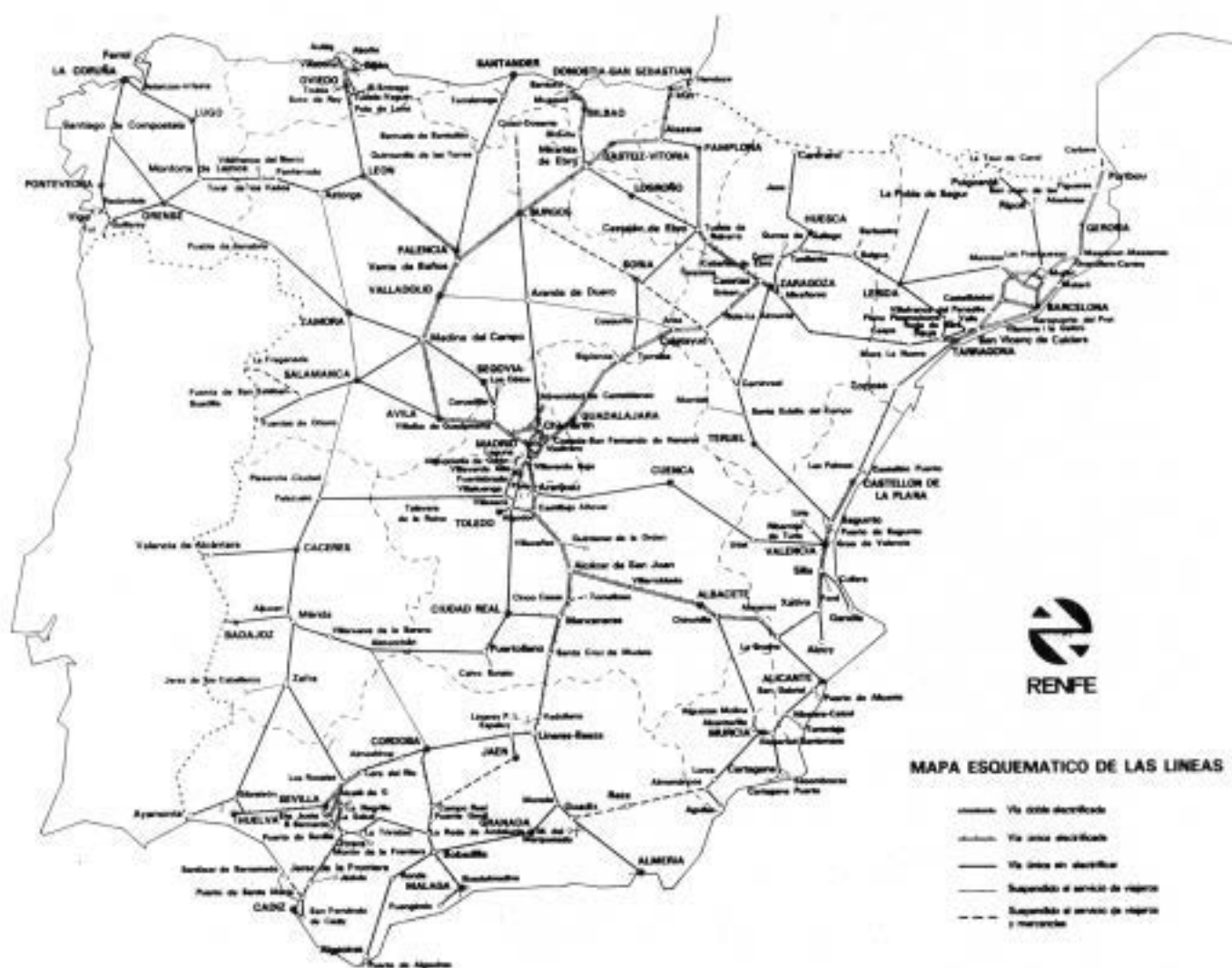
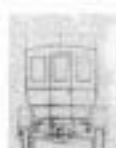
Fig. 3. Els espais muntanyosos (1) es contraposen a unes escasses terres "útils" (2). La xarxa viària només potencia les comunicacions amb la costa (Castelló i Vinaròs). (FONT: J.F. MATEU BELLÉS).

EL FERROCARRIL

Un dels déficits de la comarca és la inexistència de xarxa ferroviària. Per posar un exemple, qualsevol producte —un pernil, unes trufes o uns mitjons— de la comarca necessita, almenys, 60 kms. de carretera per arribar a l'estació més propera. En un primer moment es pot pensar que és impossible posar el tren a la comarca per l'orografia tan complicada. Possible és, la que ja no està tan clara es la rendibilitat. Intentats se'n van fer molts i, per aquelles ironies de la història, la finalitat era exportar els carbons de Terol. Per tant, quasi tots els intents perquè tinguérem ferrocarril venien de les comarques veïnes de l'Aragó. Un altre col·lectiu interessat en la construcció d'un ferrocarril de Morella a Castelló va ser la burgesia de la ciutat de Castelló, que volia que fore més fàcil baixar a Castelló que no a Vinaròs i refermar la

seua capitalitat provincial, que llavors no estava gens clara (Castelló només era 4 o 5 vegades més gran que Morella o Vinaròs). Des del 1857 es comencen a concedir llicències per construir línies a la província de Terol, entre elles la de la Vall de Sifrà, inaugurada el 1941 i clausurada el 1971, aprofitant la solista d'un túnel, excusa que aprofità ràpidament la RENFE per tancar la línia. El 1893 es projecta una línia realment difícil de traçat de Gargallo a Vinaròs per Cantavella i Morella. El 1897 el Congrés aprova noves línies, i el diputat Castel demana un cop més la línia Utrillas-Morella-Vinaròs. El 1904 la companyia de "Sierra Menera" també té interès en construir la línia. El 1908 s'aprova la línia Alcanyís-Morella-Vinaròs (en aquells moments tant Alcanyís com Vinaròs tenen via) i per

En l'actualitat, si bé la xarxa estatal (N-232) és acceptable cap a la costa, (fig. 3) s'ha de fer una actuació a fons a la xarxa local i als nous "Camins Rurals" (la faena mal feta no té futur... que dirien els de la Generalitat de Dalt). Necessiten, a més d'un traçat més adequat, una amplada major per evitar que creuar-se amb un camió o autobús no sigui una aventura de perilloses conseqüències. Caldria prendre nota de l'actuació de la Diputació General d'Aragó en els territoris veïns, amb ajut comunitari. S'ha de recordar una frase d'un polític de la comarca: "Tenim el rècord de la carretera que, en menys quilòmetres, té més corbes, la d'Alcanyís a Morella. Hauré d'inscriure-la al Guinness". I no cal recordar el que passe quan cauen dos dits de neu...



tant és el trajecte més directe de Saragossa a València fins que durant la República es fa el tram Sagunt-Terol-Saragossa. Encara el 1949 es demana una línia Aliaga-Cantavella-Morella-Castelló.

Després d'un intent de fer els serveis regionals a nivell autonòmic el 1988, eliminant els serveis "regionals" Barcelona-València tallant-los en dos a l'Ebre (Tortosa-València i Tortosa-Barcelona) i no concedint parada a l'estació de Vinaròs a quasi cap tren, la RENFE ha comprés que les relacions entre les comarques del Nord del País Valencià i Catalunya són prou importants i no només ha restaurat les parades dels Intercity a Vinaròs o Benicarló i l'existència de trens regionals entre les dos capitals, sinó que ha creat trens "Regionals" de Port-Bou i Barcelona a Castelló. Naturalment, mitjançant un allau de reclamacions que, per exemple, va exhaurir el llibre de reclamacions de l'estació de Tortosa (entre l'arribada d'un tren i l'eixida de l'altre hi havia una hora o dues on la gent no tenia res més important que fer i es dedicava a

emplenar el llibre de reclamacions). Observant el mapa de la RENFE comprovarem que estem a un dels sis o set grans buits que apareixen al mapa peninsular (fig. 4)

EL SERVEI DE CORREUS

El sistema de correu el segle passat era el següent: El correu anava pel Camí Reial i parava a Alcalà de Xivert on hi havia una estafeta de correus, depenent de l'Administració de València, "a la qual llega la diligència correo de esta capital los lunes, los jueves y sábados a las 3 de la mañana, y sale para Cataluña sin más detención que la necesaria para cambiar de paquete y mudar el tiro. Los martes, viernes y domingos a las 10 de la noche llega la de Cataluña, y con igual precisa detención, sale para Valencia. En los mismos días, un poco antes de la llegada del correo general, acude el conductor de las balijas cerradas de S. Mateo y Morella, y recoge las cartas que van dirigidas a dichos puntos". Morella era una "Administración subalterna de correos: el correo general se recibe los martes, viernes y domingo a las 4 de la

tarde, y sale los lunes, jueves y sábados a las 10 y media". A la capital comarcal acudien els pobles (excepte, entre d'altres, Olocau, que li la enviaven des d'Alcanyís) Es dividien en:

1. "Particulars": (Porte el correu qualsevol veg) com Bel ("sin día señalado") o Herbers.
2. "Peatones": (Anaven a peu) com Cinctorres (on acudia el del Portell) o el Boixar, tots 3 vegades per setmana (quan arribava el correu a Morella).
3. "Balijeros" (amb un matxo) com Castellfort, el Bellestar, el Forcall, Hortells, La Mata i la Pobla de Benifassà 3 vegades cada setmana o Xiva, Palanques i Castell de Cabres (2 vegades). Els de Fredes havien d'anar a replegar-lo personalment a Castell de Cabres, i els de Coratxà també tenien "Balijero", però no conste el número de vegades que anava a replegar la correspondència.

De no fa molt, el correu es tome a transportar sense usar els "cotxes-correu", que ho feien gratuïtament, que queden exclusivament pel transport de persones i paqueteria urgent. Us incloem



un mapa amb els codis postals de la comarca per a la vostra comoditat (fig. 5)

EL TRANSPORT PER CARRETERA

El 25 de febrer de 1860, tres anys després d'inaugurar-se la carretera, començà el servei de diligències a Morella. Com que no s'havie fet la carretera de l'Hostalnou a Morella, els passatgers havien de pujar la costa per altres mitjans, perquè el vehicle la pujava a dures penes, sense viatgers, fins que es va obrir eixe tram el 18 de maig de 1867.

L'any 1910 s'inaugura un servei amb tracció animal de Castelló al balneari de la Font d'en Segures, per pujar als estiujants. L'any 1913 un grup de benassalencs compra un autobús de 12 places i 15 cavalls de potència, amb la matrícula CS-19, per fer aquest servei durant l'estiu. A l'any següent la línia aplegue ja fins a Vilafranca, per no tenir-lo tancat a la cotxera durant l'hivern. Provocà la retirada del servei de diligències i s'hagueren de comprar dos autobusos més (de 30 cv.) per cobrir el servei. L'any 1915 es formalitza la companyia, per tal d'accedir a un concurs del servei d'Alcalá a Cantavella. Pren el nom de "La Hispano de Fuente en Segures". Si observeu que hi ha moltes companyies amb aquest nom d'"Hispano" no us cregueu que respon a un especial sentiment espanyolista dels seus amos, sino que com l'única fàbrica de vehicles a motor era "La Hispano Suiza", els va quedar el nom d'Hispanos i quasi totes les companyies que tenen una certa antiguitat, se diuen així: La Hispano Igualadina, La Hispano Hilariencia, La Hispano Llacunenca, etc...

L'any 1916 aconseguí la concessió de Sant Mateu a Castelló i els viatgers de Cantavella i Vilafranca ja poden arribar a Castelló, transbordant a Alcalá. L'any 1917, amb l'escassetat de combustible provocada per la I Guerra Mundial, cal suspendre els serveis de passatgers, però no el de correus (hi ha un contracte signat) i aquest es fa amb tracció animal. El maig del 1918 es reprèn el servei, emprant una mescla de gasolina i alcohol, fatal per la maquinària. A l'acabar-se la guerra, s'abandona tan curiosa mescla. Però no serà l'únic invent que calgué fer. S'inventà un sistema d'enllumenat a gas, per evitar usar el *carburo*, que s'apagava perillosament en mig de la carretera. Fins l'any 1925 no s'introduí el pneumàtic tal com els

coneixem ara, i el viatge esdevenia una tortura per l'estat de les carreteres. La legislació de 1924 provoca alguns inconvenients legals. En els anys següents compré diverses línies entre les que hi ha les de "La Hispano Suiza del Maestrazgo" -HISUMA- (una altra Hispano!) que eren les de Morella a Vinaròs (vehicle de 17 places -el més gran- matrícula CS-29) i Cutí a Vinaròs i de "Transportadora Morellana, S.A." (a Alcanyís). Per via oral he sabut que quan va arribar el primer autobús a Morella, l'acompanyant del xófer -que es veu que era molt pinxo- anava davant esbarrant la gent, cridant: "Aparteu-vos, que açò és molt perillós". I és que llavors l'arribada del cotxe-correu despertava molta espectació.

Si llegiu l'article de Domí Pastor del número 18 observareu que parla de que son pare regí el despatx central de Morella, d'HISUMA, un dels primers de l'estat connectat amb la xarxa ferroviària, en aquest cas del ferrocarril del Nord (ara RENFE), amb repartiment de paqueteria. De ben segur ens podria contar moltes anècdotes...

El 1927 s'inaugura el servei al Forcall, amb eixida a les 07:30 i una pesseta de tarifa, eliminant el servei a tracció animal. A la guia del P. Begues (1929) "Todas las compañías de ómnibus advierten al público que:

1º Los niños menores de seis años pagarán medio asiento.

2º El pasajero tiene derecho a 10 kilos de equipaje y el exceso se pagará a razón de un céntimo por kilo por cada peseta que importe el asiento.

3º No se admitirá ningún bulto que exceda de 40 kilos.

4º En caso de avería el pasajero no tendrá más derecho que al reintegro del trayecto que le falta por recorrer.

El viatge de Morella a Vinaròs durava 4 hores (de les 8 a les 12 del matí o de les 3 a les 7 de la vesprada, segons els horaris oficials, i costava 9 pts. De Vinaròs se podia pujar a les 7:30 i a les 15:00. De Morella a Sorita se tardava més de 2 hores i costava 2,50 pts. També es podia anar a Alcanyís (4 hores: 10 pts.) i a Cincorres (1/2 hora: 2 pts.)

Precisament eixe servei va ser comprat l'any 1933, amb la cotxera i el vehicle de 12 places, per 16.000 pts. per algunes famílies portellanes i cincorranes que allargaren el servei creant el de Morella a Vilafranca. La guerra (i després la dura postguerra) suposà la reducció i paralització dels serveis. L'any 1939 ixíe el cotxe cap a Vilafranca a les 2 del migdia de Morella. Un exemple de descoordinació és que el cotxe de Vinaròs aplegava a Morella a les cinc de la vesprada, i per tant no podia seguir el viatge el mateix dia. L'any 1940 passà la línia a Delfi Altaia, els continuadors del qual segueixen explotant-la en l'actualitat. Durant la postguerra alguns serveis anaven escortats per la Guàrdia Civil, degut a l'existència d'elements guerrillers a les nostres muntanyes.

L'any 1946 entre per primer cop a la Plaça del Forcall el cotxe-correu. L'any 1958 hi ha un incendi a la seu de la HIFE i HISUMA a Castelló que crema molta documentació, i impossibilita poder-ne disposar ara. El 30 de març de 1962 es





menuts que siguen, haurien de tenir aquests **SERVEIS PÚBLICS DE TRANSPORT** un tractament especial per part de la Generalitat, Diputació o organisme corresponent, amb la finalitat de derivar un ajut econòmic que permete la renovació dels autobusos i contribuir a sufragar les despeses d'un servei d'aquesta índole. Actualment **TOTS** els serveis regulars que presta aquesta Empresa en les zones rurals o de muntanya són altament deficitaris."

La legislació franquista, que afavoria descaradament el ferrocarril tampoc ajuda. L'operador, a canvi de la concessió ha de transportar gratuïtament el correu (des de començaments d'enguany ja no es fa), ha de fer descomptes -a càrrec del propi transportista- del 20 al 50 % a les famílies nombroses segons categoria (el que succeeix és que molts "passem olímpicament" de que ens facen un descompte de vuit duros), però té unes prerrogatives en quant a la impossibilitat que la competència pugue usar eixes carreteres per a serveis similars. La concessió no obliga a la prestació d'uns mínims serveis, encara que l'Estat pot intervenir legalment en la prestació de serveis en cas de "notori mal funcionament".

Les companyies concentren, per tant, les inversions en material mòbil per als seus parcs de vehicles discrecionals i per a les línies estrella a Castelló (La Línia d'Alcanyís i Morella a Castelló destaque en eixe aspecte), València o Barcelona, passant els cotxes al servei regular de muntanya quan ja estan vells i destaralats, per a patiment dels conductors i usuaris: "El *puesto* on més fred he passat en ma vida, un cotxe-correu", que he sentit dir.

Aquests problemes es pal·liarien amb una política de subvencions oficials. L'única mesura oficial positiva que s'ha pres darrerament és la creació d'un descompte als jubilats, per part de la Generalitat.

Un altre problema és la inexistència de serveis directes a les dues capitals autonòmiques amb més relació: Barcelona i València. Açò obliga a fer complicades **COMBINACIONS** i perdre tot el dia en el viatge. La causa la resumeix aquesta clara resposta de la HIFE: "El número d'habitants de la comarca de Morella no justifica, *almenys en termes econòmics*, l'establiment d'un servei independent (...) que pot articular-se mitjançant l'adequada coordinació dels serveis ja existents."



Per anar o venir de València ràpidament cal baixar a Castelló i agarrar un tren de rodalia -ixen cada hora- cap a València, encara que hi ha altres combinacions. Per anar a Madrid tenim un autobús d'AUTO-RES, una altra de les companyies que presten excel·lents serveis (a nivell d'estat, és clar), que ix de Vinaròs tots els dies a les 10:00, que pot ser agarrat si l'autobús que baixa de Sant Mateu no arriba massa tard. Per tornar de la capital de l'estat us recomano el servei nocturn: Ix de Madrid cap a Castelló a la una de la matinada i aplegue a Castelló (Pl. Fadrell, cotxera d'AMSA) oficialment a les 07:00, generalment amb temps de sobra -per esmorzar sense pressa- i continuar viatge a Morella (Hi ha altres combinacions al llarg del dia). Per a Saragossa tenim un bus de la HIFE que ix diàriament de Vinaròs a les 15:00. (N'hi ha un altre pel matí que no podem agarrar) i un autobús que també ix a les 15:00 però d'Alcanyís (Agarrant el correu de les 10 i dinant a Alcanyís).

De Barcelona cal fer la mateixa operació, però es pot perdre tot el dia, per l'escassetat de serveis Barcelona-València de la RENFE (criticada per tothom, però mala de solucionar fins que no es pose -d'una vegada- la doble via). També cal acusar la nul·la connexió d'horaris, havent d'eixir de matí en tren de la RENFE o bus de la HIFE de Barcelona a Vinaròs i aplegar a Morella entre les sis i les set de la vesprada, dinant a Vinaròs, a una estació de tren sense serveis, on el cotxe-correu ni tan sols pot entrar (fig. 1) (amb els consegüents munts de personal arrossegant pesades i voluminoses maletes o criatures cap a la carretera, o utilitzant els serveis de taxi vinarossencs, si es pot permetre un petit luxe).

La combinació més ràpida permet aplegar a Morella minuts abans de les quatre de la vesprada els dies que funcione el cotxe-correu d'Alcanyís i és: Eixir a les 07:00 del matí de Barcelona (Carrer Europa - Av. Diagonal) amb l'autobús a Alcanyís de La Hispano Igualadina, que aplegue als volts de migdia, temps de dinar, i eixir cap a Morella a les 14:00. Fins no fa massa hi havia la possibilitat d'agarrar a la una de la matinada un autobús de **MEDITERRANEO EXPRES** cap a Castelló (això sí, amb un temps mort de les quatre a les set i mitja de la matinada) i pujar amb l'autobús de Castelló, aplegant a Morella a les deu del matí. Lamentablement l'empresa pública **ENATCAR** (abans **RENFE**) ha rescatat eixe rendible servei -els ruïnosa no els rescate, ja veus...-, i donant un exemple més de que les empreses públiques han de prestar servei al públic, ha suprimit la parada a Castelló, amb el que diuen que aconseguixen arribar abans a València-ciutat (?).

Per concloure podem dir que els trets característics del transport públic a la nostra comarca són, doncs:

- Abandó del servei als nuclis no servits per la xarxa bàsica
- Reducció de l'oferta de serveis als nuclis restants
- Velocitats comercials de tractor (20 a 40 kms./hora)
- Parc mòbil obsolet
- Horaris no sempre adequats
- Manca d'instal·lacions d'atenció a l'usuari
- Informació nul·la, o deficient

IV. PROPOSTES DE FUTUR

Un cop establerta la necessitat de garantir uns mínims de mobilitat, per tal de satisfer les necessitats sanitàries,



divideix la companyia que prestava els diversos serveis. La Hispano de Fuente en Segures, en diverses companyies. La HIFE es queda els serveis que xafen la província de Tarragona; AUTOS MEDITERRANEO (1964) es queda amb els serveis dels corredors litoral i prelitoral, i HICID es queda els serveis de més a l'interior de la província.

Fins la dècada dels 60 la companyia ABASA d'Alcanyís, prestava un servei de Morella a Alcorisa per Sorita i Aiguaviva, amb enllaços a Castellot i Alcanyís.

L'any 1989 es reestructuren les línies d'ALTABA. Se suprimeix per manca de rendibilitat el servei Morella-La Mata-Morella i s'intenta fer el mateix amb la línia de Sorita, que queda actualment amb una eixida setmanal, mentre deixa de prestar-se servei els dissabtes a les línies que queden.

III. SITUACIÓ ACTUAL

Voliem conèixer les opinions de les parts implicades i vam enviar un qüestionari (és una tècnica passada de moda, però en fi...) als ajuntaments, la conselleria i les empreses, per tal d'obtenir algunes dades. Només 2 ajuntaments ens han contestat (Els consistoris anteriors a les eleccions de MORELLA i VALLIBONA) i 3 empreses (HIFE, HICID i AMSA), abstenint-se de fer-ho la resta. A la HIFE se li ha adreçat el qüestionari donada la seua relació històrica amb la comarca, i com HICID, contestant abastament i amb una amabilitat extraordinària. AMSA no ha volgut donar cap informació, ja que no ens coneixen. Per eixos motius la informació és absolutament orientativa.

Si repassem els escassos qüestionaris que ens han retornat observem que les respostes de l'ajuntament de Vallibona són senzillament: "Incomunicat", "Roïna", "Inexistent", "Cap". L'altre municipi que va contestar, Morella, no ho va fer molt críticament. Però la situació no és

millor per a les companyies: En el cas de la línia de Vilafranca a Castelló, les dades sobre recaptació que amablement ens ha facilitat HICID, són indicadores del cost de mantenir eixes línies: 325.000 pts. de billetatge, 55.000 pts. per transport de paqueteria i ni una pesseta de subvenció, és a dir que la companyia manté eixa línia per caritat (i per evitar que una altra companyia li prengue territori), perquè no cal dir que no arribe ni per pagar el sou al xòfer. La resposta a la pregunta "Quin és el principal problema que té la seua companyia a l'hora de renovar el parc?" és l'econòmic. Per altra banda creuen que una campanya de promoció del transport per part de la Generalitat o altre organisme, farie pujar els índexos d'ús.

Una conseqüència és l'elevat índex de motorització de la comarca. En el cas concret del municipi de Morella és d'l vehicle normal (sense comptar tractors i maquinària agrícola) per cada 2,2 habitants. Açó signifie una alta dependència dels vehicles privats com a mitjà de transport freqüent, i vol dir o elevades rendes o deficient oferta de transport o les dues coses. A Vallibona s'afirme que no hi ha cap part de la població sense vehicle propi o que es pugue utilitzar. La inexistència de transports adequats -i d'escola, és clar- obliga els xiquets a desplaçar-se amb el transport escolar el dilluns a Morella i tornar a Vallibona el divendres, desvinculant-los de la seua realitat familiar i local. La paqueteria i els encàrrecs es vehiculen aprofitant el servei de correus. També es manifesta la necessitat de tenir un servei de transport per comunicar amb altres nuclis (Morella). En aquest punt cal recordar que, a més del servei de passatgers disposem d'altres empreses (els "recaders") per al transport de paqueteria fraccionada de Barcelona a Morella (Puig Forner S.A. "lechero") i el Forcall (Transports Ferrer S.A.)

Els horaris (la impossibilitat de pujar de la Plana a Vilafranca pel matí, etc...) és un dels altres problemes que trobem, així com la incomunicació total i absoluta els dies festius i la inutilitat dels horaris de la línia d'Alcanyís, excepte per arribar a Morella a les 4 i no a les 6 si vénis de Barcelona i téns la necessitat d'arribar prompte a la capital comarcal;



perquè no done temps a fer res a la ciutat aragonesa: Donar un volt i observar el *meravellós paisatge* de la Tèrmica, un símptoma de la poca valoració és que no ix ni al setmanari ni al mapa d'aquella Ciutat, al costat de les altres empreses.

L'anàlisi que fa HICID de la problemàtica en general és la següent (La majúscula és d'HICID):

"Les línies regulars de muntanya, des de fa aproximadament 20 anys, vénen experimentant any rera any un descens d'usuaris, considerant com a causes principals:

A. La proliferació del cotxe i furgonetes particulars

B. La despoblació que pateixen aquestes comarques

Tenint en compte que la línia regular de viatgers és un servei públic que facilita els desplaçaments del personal i serveix d'enllaç entre els pobles transportant alhora la correspondència, per cert gratuïtament, així com medicaments i altres encàrrecs que el conductor sol entregar en mà al destinatari, i que són necessaris per a la vida dels pobles, per

Servei Oficial
Land-Rover Santana i Suzuki
Vehicles tot terreny

JULIO ORTÍ

Barri de l'Hostal Nou - Tel. 16 00 37

Aprofiteu les ofertes Ford!!!

JULIO ORTÍ

Barri de l'Hostal Nou - Tel. 16 00 37

Servei Oficial FORD

Vehicles nous i usats



culturals i comercials que no queden satisfetes a la pròpia àrea observem que a la nostra comarca cal establir, a falta d'un estudi més acurat científicament, les següents actuacions:

1. Actuació dels organismes valencians i estatals competents en Transports per:

1a. Coordinar les actuacions necessàries i fer els estudis adients. Donada la bona voluntat per crear i reforçar serveis (no poden fer-ho a soles) que manifesten algunes empreses enquestades, augmentar la col·laboració amb elles.

1b. Donar un DECIDIT suport econòmic a les explotacions que siguin deficitàries, sense haver de dependre de la caritat i bona voluntat de les empreses explotadores i suport econòmic per a les ampliacions i actuacions que ara o després es proposen.

1c. Suport en campanyes d'informació dels serveis que es presten, especialment de cara al públic no-resident i estiuencs, amb possibilitat de muntar un tren turístic com el de Peníscola o d'altres que circulen per l'estat, perquè prestant servei als de fora ens prestem servei a nosaltres, almenys a l'estiu, tals com edició de guies informatives, instal·lació de punts de parada amb informació d'horaris i combinacions, millora de la imatge corporativa de les empreses prestatàries, així com instal·lació de marquesines en els punts desprotegits de les inclemències del temps, com encreuaments de carreteres, entradors, etc...

1d. Coordinació amb les autoritats aragoneses, per potenciar la línia Castelló-Alcanyís, com a via d'eixida ràpida cap al corredor litoral, així com altres actuacions en línies d'àmbit comú, i oferir-los la possibilitat que algunes poblacions puguin acollir-se també al servei de taxibus que es proposa en el punt 5. (les més pròximes: Cantavella, Anglesola, Mirambell, Bordó, Lucó, La Cuba, Tronxó...)

1e. Modificació de la legislació estatal, en la línia seguida per la Generalitat de Catalunya, per potenciar el sector de transport a la demanda i regular convencional, inclús més enllà, integrant transport escolar i algunes línies (Morella-Sorita, p. ex.) dins del servei a la demanda.

2. Potenciació de les línies de connexió amb la xarxa europea de transports, és a dir les que baixen a la costa (corredor litoral) i rescat de l'experiment que va fer aquesta primavera AMSA de seguir 3 pujades des de Castelló i Vinaròs

minicar
économique - à domicile

Le minicar passe chez vous
et vous ramène chez vous
il suffit d'appeler

l'entreprise **BOUSQUET**

téléphone: 47.74.86

du plus tard la veille entre 18 h et 21 h
les appels ne sont pas reçus le dimanche

AU SERVICE DE TOUS

Le minicar est un service public organisé
par le syndicat intercommunal
du canton de Morella.

RENSEIGNEMENTS A LA MAIRIE



a Morella. Per fer açò cal coordinar horaris amb ALTABA, per seguir oferint servei a la resta de la comarca, i amb la HIFE i la RENFE pels serveis a Barcelona i València...

3. Doblar el servei al tram VILAFRANCA-CASTELLÓ, almenys a l'estiu, allargant el servei que ix de Castelló a quarts d'onze del matí i que aplegue només fins a Benassal.

4. Reforç de la línia VILAFRANCA-MORELLA, per respondre a la creixent necessitat de mobilitat entre les dues localitats, al tenir repartits els serveis entre les dues (serveis socials, sindicals, etc.), possiblement amb la creació d'un servei addicional invers a l'actual, és a dir eixint de Morella pel matí i tornant de Vilafranca per la vesprada, amb la possibilitat de fer-se un servei exprés per la pista cap a Castellfort i d'allí a Vilafranca, amb el que donaríem servei als castelfortins/es.

5. Adaptació de la resta de serveis interiors de la comarca cap a un sistema de SERVEI A LA DEMANDA, que resol bona part dels problemes de transport de paqueteria i persones i col·labore en frenar la regressió demogràfica de la comarca.

El servei a la demanda funcione amb molt d'èxit a les àrees pirinenques dependents de l'Estat Francès (fig. 6) i, en proves, a les de la Generalitat de Catalunya, gestionat en ambdós casos per les autoritats comarcals (Consells Comarcals). Per explicar com funcionen posarem un exemple per fer-ho més entenedor. Suposem que el face una companyia que la comarca. El servei s'estructura a partir de l'ús del telèfon o d'acord verbal (per exemple: Tots els

divendres a tal hora). Mitjançant una trucada amb una antelació almenys de 24 hores, a l'empresa explotadora els diferents usuaris queden per realitzar el servei.

Suposem que les comandes que hi ha per un dia concret són:

* 1 persona que vol anar d'Hortells a Morella a solucionar paperassa a cal notari i tornar

* 1 persona amb el mateix problema, però des de Villores

* 3 persones del Forcall que volen anar també a Morella, per agafar el correu de la vesprada a Castelló (per no alçar-se tan prompte)

* 7 persones de la Todolella que han de baixar al Forcall a comprar coses i tornar a pujar

* 4 excursionistes que volen anar de Morella a la Balma i quedar-se allí, no importe a quina hora.

* 4 persones de diferents masos que queden al pont de Sabater per anar a Morella, més o menys abans de dinar, i tornar després amb el cotxe-correu de la vesprada

* 2 persones que estan a Sorita que han de tornar a Morella, per la vesprada

Naturalment, no sempre és possible satisfer totes les necessitats, però imaginem que el vehicle que ve de Vilafranca a Morella pel matí, un cop efectuat els descansos legals, els transports escolars, etc..., pot anar de Morella a la Todolella, d'allà al Forcall, passar per Villores i Hortells, d'allí al Pont de Sabater, i d'allí a Morella:

Per la vesprada, abans de tornar a Vilafranca, se'n va a Villores i Hortells,



a La Balma a deixar els excursionistes, agarre les 2 persones de Sorita, se'n va al Forcall, dixe les 7 persones a la Todolella i torne a Morella per reempendre el seu servei a Vilafranca...

Els punts que definixen estos serveis són:

a) Accés al servei per trucada telefònica o acord d'una altra índole

b) Itinerari en funció de la demanda (a les hores que queden lliures dels serveis regulars)

c) Horari més o menys variable (El públic està al seu domicili i no és massa problema)

d) Capacitat del vehicle ajustada a la demanda.

e) Tarifes especials, no necessàriament en funció dels quilòmetres, sinó del fet d'usar el servei, etc... Reduccions a col·lectius i grups

f) Subvenció pública si hi ha déficit -estructuralment n'hi ha, però menor que els serveis de línies fixes-, i si hi ha beneficis n'hi ha casos a França- són naturalment pel titular de l'explotació (S'assegura l'interès de l'empresa, ja que rendibilitza el seu parc en hores mortes. Al fer-se en hores mortes es pot suspendre en qualsevol moment si l'experiment no funciona, sense grans despeses per l'empresa ni pels organismes subvencionants)

Hi ha dues variants:

- l'anomenat TAXIBUS, amb destinacions i orígens variables (exemple exposat). Té l'avantatge que pot donar servei a llocs apartats de les rutes habituals. (Xiva, Vallibona, Herbers, Castellfort)

- l'anomenat MINICAR, amb itineraris i horaris més o menys fixos, però que només es fan si hi ha demanda. Per exemple, des de Morella: dilluns i divendres Morella-Sorita i dimarts i dijous Morella-Olocau i dimecres a Herbers (és per dir algun lloc), però només si hi ha demanda (és a dir que si només cal arribar fins a Palanques o La Todolella, el microbús no va més enllà, i si algun dia no vol viatjar ningú, l'autobús es quede a la cotxera, no gaste gas-oil, es dedique a faenes de manteniment. Aquest segon sistema és el de més fàcil posada en marxa, i els horaris solen publicar-se en fulletons, amb el telèfon on demanar el servei. A Occitània (estat francès), els viatgers són uns 100 per mes el primer any, 200 el segon i 300 el tercer, en àrees de característiques demogràfiques similars a les nostres. En



un cas concret, per a 10 municipis d'una població total de 4.500 habitants (3.000 si no comptem la capital comarcal), amb un índex molt gran de satisfacció del públic (comence a ser usat no només per jubilats i persones sense carnet), la recaptació cobreix totes les despeses excepte aproximadament el sou del conductor, que és subvencionat pels organismes locals i regionals. En un altre cas concret, els turistes ajuden molt al manteniment del servei, fent petites excursions sense haver de conduir el propi cotxe, -aço seria aplicable, sens dubte, als Ports, amb una mica d'informació, senzillament deixant fulletons del servei a les recepcions dels hotels, restaurants i fondes-

Aquests sistemes podrien evolucionar posteriorment aprofitant la mateixa concessió, amb una mica d'imaginació, en l'establiment de serveis "especials" -no discrecionals-, com l'establiment d'un autobús nocturn per portar i replegar als joves "marxosos" (i amb massa alcohol a la sang) dels diferents pobles, com es fa a alguna discoteca de la perifèria barcelonina o la comarca del Pallars quan hi ha festa major al poble veí. S'evitarien alguns accidents de trànsit...

ARA CAL POSAR-SE MANS A L'OBRA...

BIBLIOGRAFIA

La documentació amb format llibre ha estat la següent:

S'ha emprat com a bibliografia fonamental el treball de Joan GURRERA (*El transport públic de viatgers*. La Seu d'Urgell, 1988), enquadrat en els estudis sobre l'Alt Pirineu del programa "L'Home i la Biosfera" (MAB) de la U.N.E.S.C.O. És un treball fet amb molta cura en una comarca amb problemes semblants a la nostra.

Per a la part històrica ha estat molt útil un llibre que ha editat la HIFE per commemorar el 75è aniversari de la creació de la companyia, i que amablement m'ha estat facilitat.

Per les dades a nivell de País, cal consultar el llibre de D.D.A.A. *Estratègies sectorials al País Valencià*.

S'ha consultat llibres d'abast local, documentació hemerogràfica, observació directa i la informació facilitada per algunes empreses i ajuntaments. Lamentem la manca de resposta de la Conselleria (Molt especialment) i algunes empreses i ajuntaments.



TRANS PORTS

LA HISPANO IGUALADINA



LINIA 1 AMSA

(1,2)	(1,3)		(1,3)	(1,2)
-	14:00	ALCAÑIZ	12:00	
07:30	16:00	MORELLA	10:00	18:30
09:00	17:00	SANT MATEU	09:00	17:00
10:00	18:00	VINAROS	07:45	16:00
10:30	18:30	CASTELLÓ	07:30	15:30

LINIA 2 HICID

Eixida de Vilafranca 06:15
Eixida de Castelló 16:30

LINIA 3 ALTABA (4)

Eixida de Vilafranca 05:30
Eixida de Morella 18:30

LINIA 4 ALTABA (4)

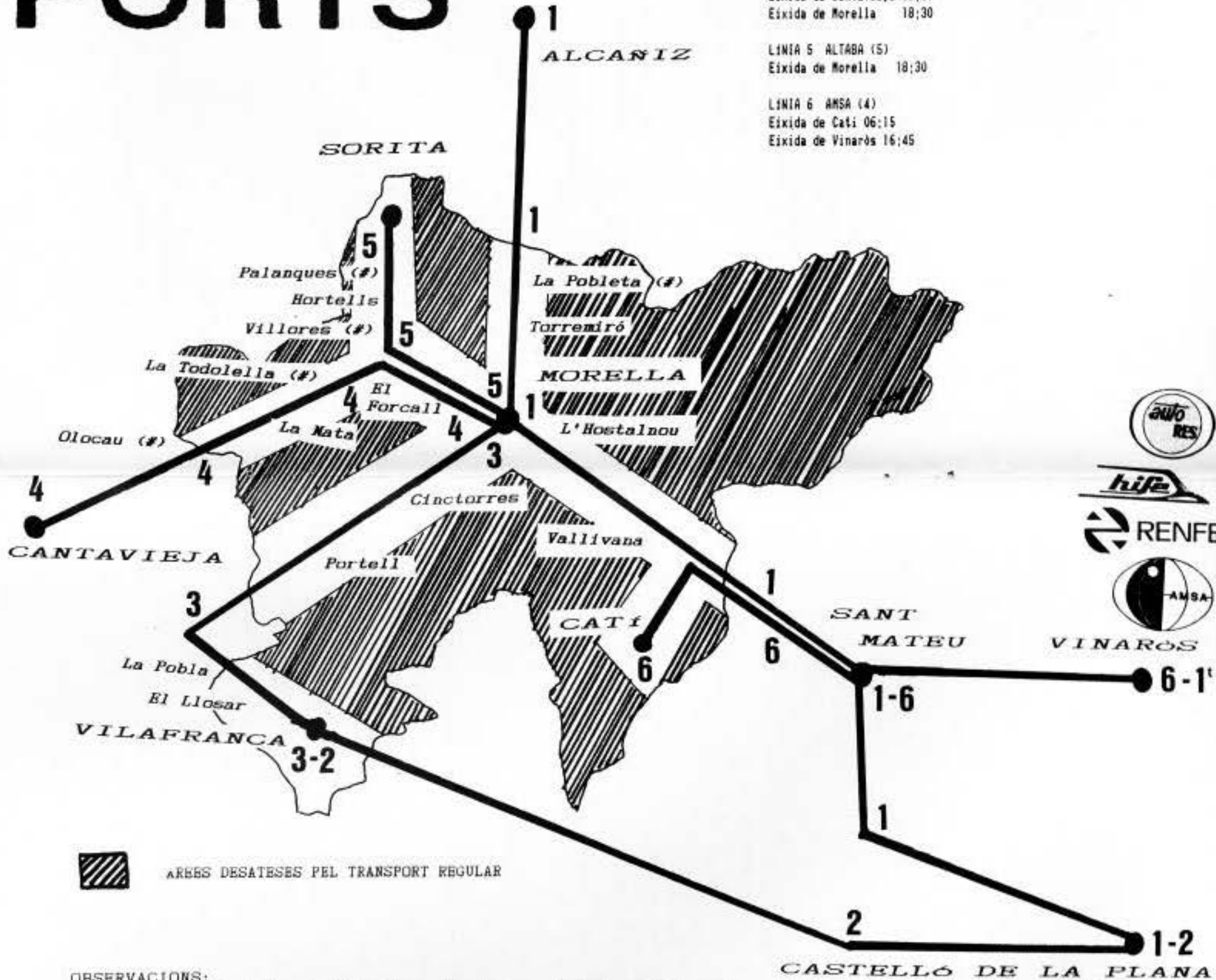
Eixida de Cantavieja 05:30
Eixida de Morella 18:30

LINIA 5 ALTABA (5)

Eixida de Morella 18:30

LINIA 6 AMSA (4)

Eixida de Cati 06:15
Eixida de Vinaròs 16:45



ÀREES DESATRESES PEL TRANSPORT REGULAR

OBSERVACIONS:

* Horaris aproximats. No s'inclouen les línies de transport escolar ja que legalment no poden transportar cap altre passatger. Algunes de les combinacions a nivell nacional i estatal les trobareu al cos del monogràfic. Algunes de les companyies amb les que podeu transbordar fora de la comarca us són representades mitjançant els símbols respectius.

(#) L'Autobús no entra al casc urbà. Es queda a la unió amb la carretera general.

(1) Per aplegar a Vinaròs cal transbordar a Sant Mateu

(2) De dilluns a dissabte feners

(3) De dilluns a dissabte feners de Castelló a Morella. A l'hivern de Morella a Alcañiz els dilluns, dimecres, dijous i dissabtes. Els mesos de juny, juliol i agost tots els dies feners.

(4) De dilluns a divendres feners

(5) Divendres

TELÈFONS D'INFORMACIÓ:

ABASA: 974-830402 ALTABA: 441042 AMSA: 220054 AUTO-RES: 238164
HICID: 200122 HIFE: 977-440300 RENFE: 203240



Autos Mediterrani, alta velocitat...

M'han demanat un article sobre els transports públics a la comarca. Per casualitat, trobo un moment lliure per a escriure viatjant en tren de París a Ginebra. La distància aproximada entre aquestes dues ciutats és de 540 km. El tren ha eixit de París a les 14 h. 32 m, amb una puntualitat impecable i arribarà amb tota seguretat a Ginebra a les 18 h. 15 m.

Si fa o no fa, estic fent aquest trajecte en el mateix temps que l'autobús de Castelló a Morella. Teniu raó, jo he eixit una hora abans. Però hauré d'acceptar que quan arribaré, hauré fet 435 km. més que el nostre estimat cotxe-correu.

Com m'agrada contar anècdotes us explicaré un viatge que vaig fer de Morella a Vinaròs ara fa més o menys un any. A les 7 del matí, l'estació d'autobusos de Morella estava encara tancada. Feia un fred que pelava. Els soferts usuaris del cotxe-correu s'esperaven arrupits contra la porta de l'estació. La majoria eren grans de la Colònia catalana, el que ara anomenen gent de la tercera edat, per allò de subratllar que són gent de tercera categoria. Alguns venien d'altres pobles. Tots anaven a Barcelona, com jo. Aquell dia el xòfer no es va despertar a l'hora i va arribar una mica tard. Van eixir quinze minuts més tard de l'hora oficial. Ningú no es va queixar.

Els viatgers estaven curats d'espants, havien passat més fred i havien viatjat en pitjors condicions fa anys, quan la guerra, i no ere gent acostumada a queixar-se. La qüestió ere arribar a l'hora a

Vinaròs i, això sí, vam arribar amb temps més que de sobra per poder agafar el tren.

L'autobús ens va deixar a la carretera. Ningú ens va explicar per què ara no entre a l'estació. Els meus venerables companys de viatge anaven carregats de maletes. Em vaig oferir a ajudar els dos que em van semblar més vellets. Els altres van tardar un quart d'hora de la carretera a l'estació: arrossegaven uns quants passos les maletes i després seien a sobre per a descansar. Una vegada a l'estació em van explicar que els taxistes no acceptaven que l'autobús ens deixés allí perquè ho consideraven un fet de competència deslleial. Això sí, cap taxista esperava el cotxe de Morella a la carretera.

Per a més inri, aquell dia el tren de Barcelona portava dues hores de retard. Coses de la vida, vam esperar tant a Vinaròs que em vaig fer amic de tots els companys de viatge i vaig aprendre un munt de velles històries de la terra, que desconeixia. Em van explicar inclús un viatge més lent, amb mules, d'Alcalá de Xivert a Vilafranca. Vaig arribar a Barcelona convençut que el nivell dels nostres transports és inferior al del Marroc o al de Birmània (per citar algun país comparable), per molt que diguen que ja estem al Mercat Comú Europeu.

La revista AU! ha publicat recentment que Autos Mediterrani ha millorat els seus serveis comarcals amb tres viatges diaris a Vinaròs i Castelló. Bona notícia. Felicitats! Però, jo crec que no és prou

amb augmentar el nombre de viatges al dia. Cal millorar també la qualitat. La qualitat significa per a mi una mica més de confort per als viatgers i sobretot més rapidesa en el transport. Avui en dia, perdre tres hores per un trajecte de 105 km. em sembla simplement anacrònic. Avui en dia, una estació d'autobusos bruta i desballestada com la que tenim a Morella em sembla simplement escandalós i inacceptable.

Em diran que els transports públics dels pobles de l'interior no són rendibles. Al meu entendre encara són menys rentables si no són funcionals. Aleshores, tothom tria viatjar amb el vehicle personal.

Estic segur que existeixen solucions originals i imaginatives. Per exemple, alguns països com Suïssa ofereixen una oferta turística de qualitat per als pobles d'alta muntanya combinada amb l'ús dels transports públics (viatge i una nit a un dels magnífics hotels de la ciutat de Morella pel módic preu de X pessetes).

El que és segur és que l'existència de serveis públics de qualitat és un factor de desenvolupament per una comarca amb característiques com la nostra. El que és segur també és que l'ús dels transports públics augmenta si la qualitat és realment competitiva amb els mitjans de transport individuals.

Esperem que no ens passe com a Herbeset que ha arribat la llum i la carretera quan ja no quede ningú.

J.D.

Libres

Darrerament han eixit uns quants llibres d'interès comarcal i ens en fem ressò. El primer és l'edició del fins ara desconegut volum quart de *Morella y sus aldeas*, de M^{te}. Segura i Barreda, transcrit i introduït per Manuel Grau. Un altre llibre que pot interessar al públic "a partir de 10 anys" és *El que ens conten les muntanyes*, de l'antropòleg Tomàs Escuder. Són contalles recopilades a l'Alt Maestrat, però també ens poden interessar: editat per Empúries, una editorial que darrerament traspasse la ratlla del Sénia (*Menjar i viure a Morella*, d'Alicia Carceller, p. ex.). També ha eixit el volum de 1990-91 del *Boletín de Amigos de Morella y su comarca*, dedicat monogràficament a Vallibona. Eixa associació ha editat també una *Miscel·lània dedicada a la memòria de Mossèn Manuel Milian Boix*, amb co-

municacions molt interessants de tota la intel·lectualitat portenca i de més enllà de la comarca. Per acabar, recordar que el flamant diputat M. Milian és l'autor d'un volum dedicat al públic turístic anomenat "TOT MORELLA", en una de les millors col·leccions dedicades al tema.

Cal comentar l'aparició d'un treball de l'arqueòleg Fernan Arasa al núm. 24 de *SAGUNTUM. Papers del Laboratori d'Arqueologia de València*, publicat per aquella Universitat. És titolat "Un «osculator» i dues plaques de cinturó de la comarca dels Ports (Castelló)". En eixe article s'estudien tres bronzes trobats a tres pobles de la nostra comarca (Bel, Cinctorres i el Portell), de l'època visigòtica.

Per altra banda, l'ajuntament de Vinaròs ha publicat *El llibre de privilegis de Peníscola, Vinaròs i Benicarló*, amb transcripció, edició i estudi d'Enric

Guinot Rodríguez. Hi ha alguns documents d'interès directe per a la nostra comarca.

Amb gran satisfacció hem de comentar l'aparició d'un llibre sobre un dels nostres pobles. Teòfil Pitarch i Vives és l'autor d'un llibre editat pels ajuntaments de Pena-roja (Matarranya) i Vallibona sobre (com no!) la rogativa que cada septenni fan els vallibonencs a Pena-roja. En el llibre s'inclouen dades sobre els pobles, el ritual, plegàries i cants de la Rogativa, cròniques dels últims fets, així com articles de Gonzalo Gonzalvo i Paco Vives. El llibre explica la llegenda (Ja sabeu: a Vallibona després d'una pesta només van quedar vius 7 fadrins i el capellà i curiosament a Pena-roja hi havia 7 donzelles òrfenes, amb el matrimoni de les 7 parelles es salva Vallibona del despoblament -Ironies de la Història!-). Una nova obra per a la cultura comarcal...

PAÍS

Determinació pròpia o determinació aliena

Dit d'una altra manera: autodeterminació o alienació.

Reproduïm a continuació l'escrit de la redacció del **full diocesà**, coeditat per les diòcesis de Tarragona, Vic i Solsona, del dia 8 de setembre de 1991.

Com recordareu, va ser motiu d'un rebambori grandíssim, cosa que només s'entén com el malestar del senyor quan l'esclau pren consciència dels seus drets. És a dir, quan l'alienador no vol que l'alienat es determine per ell mateix. D'altra banda, menys no es pot dir.

L'editorial d'aquest número que tens a les mans tracte del mateix tema.

D'ON VENIM, CAP A ON ANEM

Tot vianant, si és que vol arribar en algun lloc, s'ha de fer, ni que sigui de manera inconscient, aquesta pregunta: D'on vinc, cap a on vaig? Els pobles, igualment, si aspiren a ser alguna cosa i no es resignen a fer la viu-viu o a desaparèixer del mapa.

És evident que el nostre poble, el català, es troba actualment en una situació ambigua i desencisada, políticament parlant, que, si es perllongava gaire temps, podria portar-lo al desastre, talment un adolescent perpetu que no vol o no pot realitzar-se en plenitud.

D'on venim, bé ho sabem prou, per sort o per desgràcia. On som, entre impotents, perplexos i dividits, també. Però cap a on anem, si és que volem assolir alguna fita? Aquest interrogant l'hem de resoldre nosaltres mateixos: és un dret que ningú no ens pot arrabassar, almenys en teoria. Com ningú no ens pot obligar a acceptar com a definitives les lleis vigents. Tot és revisable. Tot és reformable. La llibertat dels pobles és sagrada, com ho és la dels individus: mentre hi hagi un sol home i un sol poble sense llibertat, al món no hi haurà pau. Som nosaltres, per tant, i ningú més que nosaltres, qui ha de decidir, tard o d'hora, i per vies pacífiques i democràtiques, qui i què volem ser i amb qui volem o necessitem unir-nos i solidaritzar-nos. Els nacionalismes no són pas morts ni passats de moda, sinó que reviscolen justament a l'hora en què s'eixamplen, i s'han d'eixamplar, els horitzons europeus i mundials. Cap nació no té dret a dominar-ne una altra, per més que totes s'han d'agermanar. Erich Fromm adverteix: "El principi del mal menor és el principi de la desesperació. La majoria de vegades no fa més que allargar les coses fins que s'imposa el mal major." En conseqüència, cal arriscar-nos i fer

amb convicció allò que és just i humà. La veritat és més realista que el pretès realisme de l'oportunisme.

Pel febrer d'enguany va fer setanta-cinc anys de la mort del Dr. Torras i Bages, el "Patriarca espiritual de Catalunya". Estem commemorant els 900 anys de la Tarraconense, la nostra diguem-ne Església catalana. L'any vinent s'escaurà el centenari de les Bases de Manresa, tan importants per a la formulació del pensament nacional català. Dimecres d'aquesta setmana celebrarem una vegada més la Diada Nacional de Catalunya... Totes les ocasions són bones per a reflexionar sobre el nostre present i el nostre futur com a poble i per a prendre, tant a nivell cívic com polític, les decisions que calgui. La consciència històrica, si més no, és un caliu que no podem deixar apagar mai.

I com a cristians, si en som i ens en sentim, només cal desitjar que aportem a favor de la nostra pàtria, avui i demà, el mateix llevat que vàrem aportar-hi ahir i abans d'ahir. Déu ho faci.

REDACCIÓ

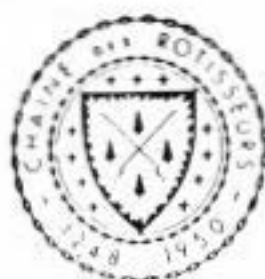


**CAJA RURAL PROVINCIAL
DE CASTELLÓN**

Su caja fuerte



HOTEL CARDENAL RAM



RESTAURANT

Roque Gutiérrez Romero
Director Gerent

COSTA SUNYER, 1 - TELÉFON 16 00 00

MORELLA



Restaurant
Típica cuina Morellana

SEGURA BARREDA, 8

CARRERÓ
DE LA PRESÓ, 517

TELÉFON 16 03 36

MORELLA (Castelló)

Especialitat en Corder farcit trufat



LA BÚSTIA

**Hem rebut la carta següent
d'Acció Cultural
del País Valencià**

**9 D'OCTUBRE:
DEFENSEM EL PAÍS!**

La commemoració del 9 d'octubre no pot ésser per a nosaltres només el record d'un fet històric, sinó una data que ens obliga a analitzar la situació actual del País Valencià i a plantejar-nos alternatives per a un futur millor.

Per això ara hem de constatar, entre molts altres problemes, l'estat en què es troba la nostra llengua, en un moment particularment delicat del seu procés de normalització, la qual es veu amenaçada per fets com els següents:

* la castellanització, cada vegada major, de Canal 9 - Televisió, malgrat els propòsits perquè va ser creat per les Corts Valencianes i malgrat la petició formulada per més de 300 ajuntaments i milers de ciutadans;

* la supressió de Ràdio 4, una de les poques emissores que emetia íntegrament en valencià, i l'única, a més, amb programació per a tota la nostra àrea lingüística;

* o la difícil situació de les línies i de l'ensenyament en valencià, sempre pendent de mesures restrictives i de pressions en contra.

Ens cal també parar esment a la preocupació que genera la ràpida i progressiva degradació del medi ambient del País Valencià, amb incendis forestals, contaminació de la terra i de la mar, que tenen nefastes conseqüències tant per a l'ecologia com per a l'economia del nostre país. Així mateix, hem de denunciar el menyscabament de les condicions laborals amb l'augment de l'atur i el treball precari, com també la difícil situació al camp.

Aquests i molts altres problemes que tenim com a ciutadanes i ciutadans del País Valencià no són aliens a la política duta per la Generalitat, i el seu caire sucursalista, i no podran ésser resolts

mentre es mantindrà l'actual situació política. Per tant, l'exigència que és després d'aquestes circumstàncies, és la necessitat d'un major poder polític per al nostre poble i un canvi en la seua orientació que condueca a fer efectiu el nostre dret a l'autodeterminació.

CONVOQUEN: Comissió Cívica per la Reobertura de Ràdio 4, Comissió Lingüística de Canal 9, A.C.P.V., B.E.A., AEPV-EP, Acció Ecologista-Agró, M.O.C., Comissió de Dones 8 de Març, Coordinadora Pacifista, S.T.E.-P.V., CC.OO., C.G.T.

DONEN SUPORT: P.V.N., MCPV-LCR, E.U.P.V., Jove Germania, P.C.P.E.

A Tortosa es va presentar l'Associació Conservacionista de les Terres de l'Ebre (ACTE), constituïda per la Coordinadora per la Defensa de les Comarques de l'Ebre i els Ports, el Grup Ecologista Rapiñenc, la Bicicleta Verda, el Centre Excursionista d'Ulldecona, el Grup Jove de les Cases, el Grup Ecologista de la Sénia, DEPANA, Delta Verd, els Maulets de Vinaròs, entre altres associacions.

S'han convocat els premis AVUI-1991; el termini de presentació finalitza el 30 de setembre.

Hem sol·licitat uns quants intercanvis amb altres associacions i publicacions. Hem rebut, per exemple, de la nostra veïna comarca del Matarranya, la revista *SOROLLAT*, editada per l'Associació Cultural del Matarranya, amb seu a Queretes (en foraster, "Cretas"...!). Al número 8 trobem articles sobre l'Associació, demanant l'oficialitat de la nostra llengua -a l'Aragó no ho és, increíblement-, sobre el *Tirant*, sobre Francesc de B. Moll, sobre la ramaderia a la veïna comarca, sobre recollida de literatura popular (Han recollit material també a Herbers, de la nostra comarca), sobre el pas dels moriscos per la seua (i la nostra) comarca, sobre els símbols de Queretes. Una excursió pels Ports: de Beseit a Fredes. A la contraportada hi ha una poesia del lamentablement desaparegut Desideri Lombarte, un dels pilars de la

cultura del Matarranya. També hi ha un article de Salvador Palomar del Centre de Cultura Popular *CARRUTXA*, de Reus, un dels pilars bàsics de la recuperació de les nostres tradicions.

Precisament ells també ens envien una "montonera de papers", que només ells sabran com han aconseguit posar-los dins del sobre. Però parlant de *CARRUTXA*, el que compte no és la quantitat, sinó l'extraordinària qualitat. Es defineixen així: "Existim des de 1980. Hem intentat combinar el treball científic i una actuació de base compromesa socialment". En aquest macrodossier hi ha de tot. Una col·lecció de la seua publicació, reivindicacions de les nostres festes com a festes laborals, fullets i pòsters diversos. Per satisfer el nostre xovinisme us diré que els dels Ports cixim a un article sobre "Sant Antoni, rucs i dimonis" i que ens ressenyen AU! (gràcies!) en un dels seus números. El mateix S. Palomar ens anuncia un projecte de recerca sobre "Botargues, diables i dimonis (a la festa de Sant Antoni)" amb treball de camp a Vil·lores, la Todolella i el Forcall i exposició probable.

Una altra "montonera de papers" ens aplegue des de l'Ajuntament d'Alcanyís, amb qui hem començat un intercanvi. Hem rebut una mostra de les diverses publicacions d'aquell ajuntament de la Terra Baixa, entre les que, a més de diverses publicacions turístiques, informacions diverses i el plànol de la ciutat, trobem un llibre sobre *Cien años de pintura en Alcañiz (1889-1989)* i un de *Darío Vidal Siete Ensayos Aragoneses y un Apócrifo*. Puntualment ens envie informació de tot el que es fa per allà baix. Més intercanvis: Rebem el butlletí de *la Casa Verda* (Acció Ecologista Agró), imprès com és natural en paper reciclat i en un mal moment perquè han de passar a la bimensualitat a conseqüència de l'atrancament a mà armada de Correus (un 1500%). Inclou el "Diari de la Pau". El número 67 parle de la campanya per viure sense nuclears (nosaltres afegiríem les tèrmiques,

especialment alguna) de la nul·la coordinació de l'ecologisme valencià ("Què falla? l'ecologisme o el País?"). També notícies sobre l'Avantprojecte de Llei Forestal del País Valencià (va ser presentat a la nostra comarca a l'Aplec de la Mata), així com d'altres desastres que planen sobre nosaltres, els valencians. Al 68 es comenta, entre d'altres, la decisió de Correus de deixar d'usar els transports públics per transportar la correspondència i emprar empreses privades de transport.

D'Alcoi *La curruca*, amb notícies com que Alcoi és zona desmilitaritzada (Per cert, us enrecordeu que ací quan menys ho esperem ens col·locaran un cementiri nuclear i que molts ajuntaments ni tan sols s'han declarat zona no-nuclear?). Més lletres sobre una marca a Cofrents, la campanya "Salvem el bosc" i articles sobre diverses espècies vegetals i animals.

També ens saluda el Batlle President de l'Ajuntament d'Almenara (La Plana Baixa) per enviar-nos les bases dels XIII's Premis "Joan Fuster", de Narrativa, "Pròxima" de Poesia, "Venus" de Pintura i "Vila d'Almenara" de Fotografia, així com el XII concurs de cartells per a les festes. De Benicarló, ens conviden qui ja deveu imaginar, Alambor, a la presentació de l'edició oficial del *Tirant*, que fa el setmanari *El*

Temps. Més notícies de premis i concursos, ara de Vila-real, del col·lectiu Aplec, concretament la cinquena edició dels Premis Joventut de disseny i literatura catalana.

També hem rebut el tercer número de *La Quera*, que és el butlletí del Centre de Normalització Lingüística de Lleida, dedicat a l'ús de la nostra llengua al món judicial. Introdueix el tema el conseller de Justícia de la Generalitat d'Amunt.

Els *Joves per Morella*, ens fan tramès informació i sol·licitat col·laboració, de moment per "VIURE L'ESTIU" i després ja veurem...

De la Generalitat d'Avall hem rebut diversa informació sobre el *Pla Triennal per a la promoció de l'ús del valencià a la comunitat valenciana*, entre les que hi ha una re-edició del fullet *Com et diuen?* amb tota la informació necessària per canviar el teu nom oficial en castellà per la forma pròpia en valencià al Registre Civil, Llibre de família, D.N.I., etc., només cal una instància i els tràmits són, naturalment, gratuïts.

Una altra novetat és el número zero de la revista *Cruïlla. Actualitat i alternatives*, que si trobe el suport necessari eixirà en breu. L'Associació Cultural La Balaguera, de la Poble Tornesa, ens ha tramès "MONTORNÉS", el núm. 1 (de la segona època) del seu butlletí, amb articles molt interessants, entre d'altres,

sobre les marques dels pedrapiquers a les nostres comarques.

Hem rebut els dos primers números de la revista PUC-POTS (de les Escoles-Taller).

Hem començat un intercanvi amb SAO (núms. 142-143), una de les principals revistes del País, amb un ventall de temes tan ample que invita a la seua lectura, més que al resum. Una altra revista és "PENTECOSTA" de l'Associació Josep Climent. L'editen en la nostra llengua a Castelló, i la seua finalitat és la normalització lingüística de l'església valenciana, i entre alguns dels aspectes tractats en el núm. 1 cal destacar l'oposició a tornar a partir de la diòcesi de Tortosa per la ratlla del Sénia i agregar-nos a la diòcesi de Segorb, amb el perill de -encara més- castellanització que comportaria per al culte a les nostres comarques.

Dels clients habituals de la casa, hem rebut "OPINIÓ (14)", "TRAIGUERA" (165-169), amb notícies breus de la comarca i un monogràfic sobre dos dels nostres pobles, Catí i La Mata, amb notícies d'ESPENO, de la formatgera de Catí. També "EL DIARIET" (5 i 6) i com no, "NOTÍCIES TIRANT" (9, 10 i 11, l'últim número), així com una invitació a la Biennal d'Amposta (Museu del Montsià).

PASTISSERIA

CASA GORRETA

JOAQUÍN ANDRÉS

DES DEL 1900
L'AUTÈNTIC FLAÓ MORELLÀ

Marquesa F. Sol, 2

MORELLA - Tel. 16 01 74

JOVENIVOL
moda



BLASCO DE ALAGON, 41
Tel. 160710 MORELLA



TEJIDOS Viñals

Segura Barrada, 1
San Nicolás, 22 - Tel. 16 00 63 - MORELLA (Castellón)

Gràfics, 2a. part

Piiiiiiii!!!!, piiiiiiii!!!!, i el rellotge callà tot esperant una nova seqüència d'emissió de so, que segons més tard seria frustrada amb l'accionament del mecanisme oportú.

Llosar s'introduí a l'habitació blava amb la premeditada intenció de ser-hi una bona estona i fruit sense limitacions dels plaers sensorials de la neteja personal; i és que no hi ha res (pensava ella en eixos moments) com una bona dutxa després de deixar els llençols.

Recent sortida de la dutxa i amb una gran tovallola recobrint-li tot el cos, Llosar sortí de la cambra de bany (altrament coneguda amb el nom de lavabo o habitació blava), es dirigí a la cambra de somniar -o habitacle de dormir- i un cop dins s'eixugà amb delicadesa les parts d'ella mateixa que hi restaven encara humides, tot seguit obrí el calaix de les prenes íntimes i es posà unes calcetes grogues de cuidats motius mediterranis. Uns mitjons color ocre a més d'una camisa d'aire barroc i uns pantalons de mitjacama verds amb petites incrustacions minerals, compongueren la resta del vestuari; sense oblidar però, el calçat, consistent en un parell de sabates de carrer de color verd suau amb insinuants motius eròtics als costats.

Llosar, que avui hauria de desplaçar-se per motius de feina al poble del costat, va agafar la bossa dels estris i sortí al carrer tot tancant la porta amb un suau brof!! Un cop dins del seu cotxe s'adonà de l'incesant "plip", "plop" inapel·lable indicatiu acústic de la falta, quasi total, de combustible al vehicle; per sort aquest "quasi" li permetria, sens dubte, d'arribar a l'estació de servei més pròxima (situada a les rodalies del poble).

Ja a les rodalies del poble i mentre el seu cotxe s'engolia la mescla química que el feia funcionar, l'ornamentadora oficial del poble no sortia del seu estorament al comprovar visualment que uns treballadors-acondicionadors de camins s'afanyaven en acabar la instal·lació de l'última fita quilòmetrica abans del poble. L'absència de cap joc estètic d'importància a la fita esperava



Llosar i és que això volia dir tan clarament com que en aquells moments sortia el sol, que els partidaris de la funcionalitat en la via pública havien guanyat el referèndum, dut a terme dies abans, sobre la senyalització de les carreteres a la comarca.

Amb mala cara (que li durà fins que no va deixar enrere l'última de les noves fites instal·lades) continuà el viatge al poble veí, on l'esperava el fuster oficial per fer-li entrega de quatre cadires d'estil neo-rococó. Les cadires, que estaven destinades a donar seient als usuaris de la biblioteca de la capital administrativa, havien de passar, abans de donar servei, per les mans de Llosar que les havia d'embellir amb fils i ornaments variis provinents de sud del país (que darrerament tenien molt d'èxit).

Després d'una bona estona de circular per tot tipus de corbes i revolts, el cotxe de Llosar s'introduí silenciosament, tot deixant de banda la carretera, per entre els carrers d'una població que tot i gaudir d'una de les llibreries més deliciosament nodrides de tota la comarca, patia un cert decaïment artístic, perquè el tancament del setmanari local i sobretot la crisi de música a l'orquestra de cambra del poble, absorbits per la gran orquestra simfònica de la capital administrativa, creà una situació de franca recessió en l'ànim cultural dels habitants del nucli.

Davant del taller de fusta (del poble veí al del de Llosar) dues persones transporten cadires d'un marcat aire bibliotecari.

Un cop carregades les cadires a dins del cotxe, i després d'anar a fer un glopet a la font de la Plaça Major, Llosar va posar rumb cap al seu poble, on l'esperava un dia (que encara ere mig matí) ple de decorativa feina.

La bonica bústia enginyosament encastada a la porta principal, feia especialment patent la seua petitesa, quan de sobte rebie, totes alhora, les publicacions mensuals, setmanals i diàries. I tot això es produïa amb gran disgust per part de l'empleat mòbil de correus o carter, que es veia obligat a fer l'ús de complexos exercicis papiroflèxics per tal d'introduir les informacions escrites sense que patissin cap mal.

Abans de posar-s'hi a la feina, Llosar es va pendre uns minuts de repòs i estudià una mica tot el munt de revistes rebudes, i, en especial, parà compte en un meticulós article que parlava del perfumat sector del sabó, i en feia un especial esment de les darreres tècniques en la seva elaboració artesanal. I és que algun que altre cop havia pensat en dedicar-s'hi. Dedicació que, sens dubte, seria molt ben rebuda per un poble que no gaudia de preparador de sabó des de feia anys. Després del petit descans baixà al taller de les arts decoratives (quatre carrers avall), posà música suau a l'ambient del recinte i començà a treballar, junt amb altres tècnics, en el projecte de reestructuració global de la vila; les cadires les deixaria per treballar-les demà al seu taller.

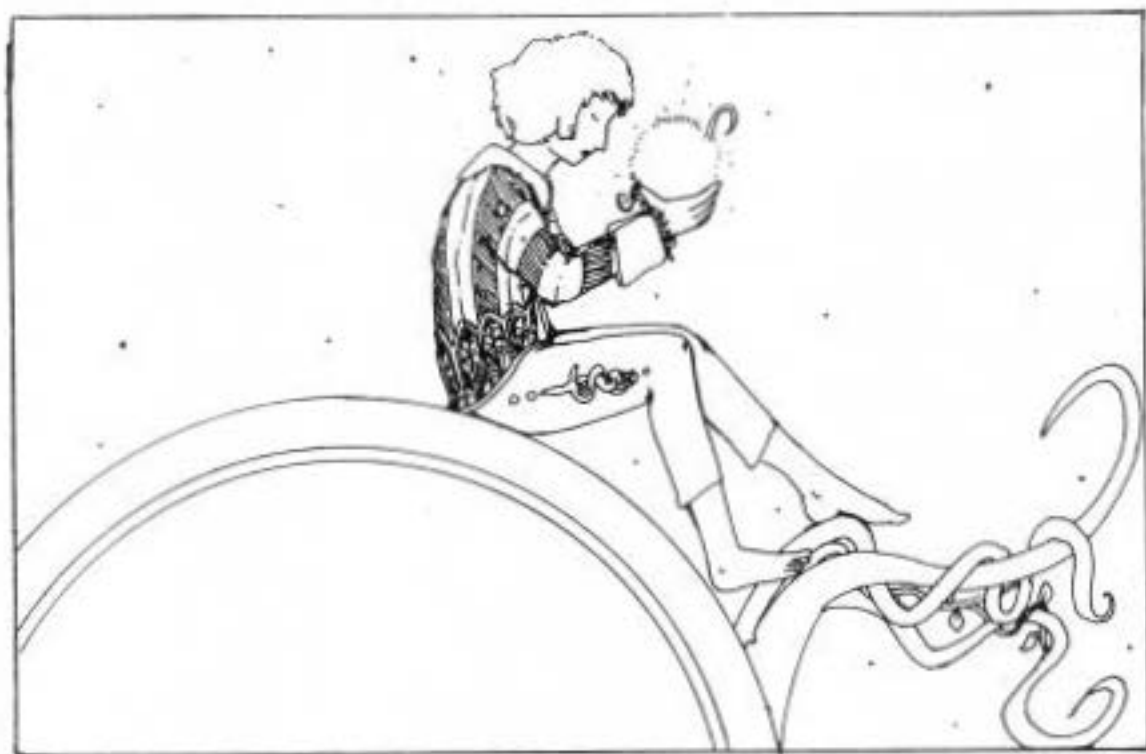
Passades varies de les distintes tonalitats cromàtiques pròpies del transcórrer del dia, després que hi fes acte de presència una efimera, però impetuosa tronada (amb posterioritat arc de Sant Martí inclòs) i de què el campanar toqués i al mateix temps senyalitzés uns quants cops l'esdevenir horari, els treballadors del taller de les arts donaren com a finalitzada la jornada i es dirigiren en bloc a prendre alguna cosa al bar del costat (de gran tradició en vins del país). Més tard en sortien i es dispersaven en grupets tot tornant cadascú a la seva casa.

Sopant i veient la televisió a l'hora, Llosar s'adonà de què el nivell o grau d'avorriments resultant de la situació creada amb el medi audiovisual, en eixos moments, pujava alarmanment, consegüentment s'aixecà i canvià de medi comunicacional de masses amb la qual cosa la ràdio agafà protagonisme; un programa dedicat a la música del segle passat li va fer el pes i el deixà evolucionar. A l'acabar de sopar i quan encara portava a la seua mà una de les dues peres que li farien de postre, d'aquell sopar, anà a la seva biblioteca personal, estragué un parell de llibres i s'assentà còmodament en la butaca rosa de l'estança principal amb la intenció, si més no, de llegir un parell o tres de contes d'alta qualitat. Quan la banyera

va ésser prou plena d'escalfada aigua, Llosar es dirigí prestament a obrir l'armariet daurat (i d'una lleugera decoració feta amb dibuixos de fulles d'alzina fent jocs de simetria). De dins l'armariet, fonamentalment dedicat als productes de bany i massatge, en va extreure un petit flascó (d'origen occità i amb una delicadíssima etiqueta) amb oli essencial de menta al seu interior. Entrà de nou a l'habitació blava, situà el flascó damunt mateix de la banyera i en deixà caure dins tres o quatre gotes de l'aromàtic oli; un cop feta aquesta operació, i després de deixar el flascó damunt d'una petita estanteria amb suports de plata, Llosar, a la fi d'aconseguir una correcta dissolució, remogué acuradament l'aigua amb totes dues mans alhora (dues mans que van

ratificar la ideal temperatura del plaerenc i acollidor líquid).

Llevades les calces i mitjons que encara hi duia i feta la foscor en la lluminària elèctrica, la delicada i bonica llum provinent de l'espelma confortablement instal·lada damunt de l'estanteria més pròxima a la banyera (o recipient de l'aigua plaerenca), agafà el protagonisme il·luminatori, un protagonisme que hi destellava una fina sensació de suavitat i dolçor. D'una dolçor equiparable a la dels harmònics moviments del cos nu de Llosar introduint-se al recipient de l'aigua plaerenca. Un cop dins el sensual contacte de l'aigua amb la seva pell la va dur, instantàniament, als divertits i enjogassats móns del tendre i clarament perceptible benestar. *Javier Perlado*



Telèfons:

16 00 08 i 16 01 25

(2 línies)

Portal de Sant Mateu, 2
MORELLA (Castelló)

TALLERES HONORIO

Agencia

RENAULT



Hostal Nou, s/n

Teléfono 16 01 91

MORELLA

Curset de cinema

ATENCIÓ!!

1. Si encara prefereixes la sala fosca d'un cine al comandament a distància del teu televisor.

2. Si, al llarg de la teua vida, has vist més d'un centenar de pel·lícules.

3. Si t'agrada veure-les més d'una vegada i mai no dius (de no ser absolutament necessari): "aquesta ja l'he vista".

4. Si sents certa inquietud davant de cognoms com Welles, Hitchcock, Chaplin, Lang, Aranda, Erice, Guerin, Frears, Mamet...

5. Si has tractat, alguna vegada, de veure clara la diferència entre un "zoom" i un "travelling".

6. Si voldries tenir un cine a la cantonada del teu carrer.

7. Si (malgrat tot) prefereixes un bon llibre a una pel·lícula roïna.

8. Si tens clar (i, fins i tot, si ho dubtes) que no és el mateix "veure" que "mirar".

9. Si t'encante parlar de cinema...

APUNTA'T AL NOSTRE CURSET

CURS D'INTRODUCCIÓ AL CINEMA (PANORAMA)

Lloc: Morella (a la Casa Ciurana).

Dies: 27, 28 i 29 de desembre de 1991, 2 i 3 de gener de 1992.

Hores: 15 (5 sessions de 3 hores) La primera sessió serà el dia 27 de desembre a les 7 de la vesprada. Després es podrà mantenir o modificar segons la conveniència dels participants.

Organitze: Associació Cultural dels Ports.

Collabore: Ajuntament de Morella.

Encarregada del curs: **Pilar Alfonso**, professora i escriptora, especialista en audiovisuals.

Inscripcions (limitades): envieu el vostre nom a l'apartat de Correus nº 18, 12300 Morella. Feu-hi constar "Curs d'introducció al Cinema".

Preu: 1.000 pessetes, que es pagaran a l'inici del curs. És imprescindible fer la inscripció abans del 14 de desembre.

**QUE NO SET PASSE EL DIA!
INSCRIU-TE ARA MATEIX!!!!**

PROGRAMA:

1. Introducció. Com "mirar" el cinema?
2. Fem una mica d'història.

Visionat i anàlisi de:

Eixida de la fàbrica
Arribada d'un tren
El regador regat } Lumière

Viatge a la lluna, Georges Méliès.
(1902)

Assalt i robatori d'un tren, E.S. Porter.
(1902)

El naixement d'una nació, Griffith.
(1904)

3. Del cinema "mut" al cinema "sonor".

Visionat i anàlisi de:
Llums de la ciutat, Charles Chaplin.
(1930)

4. Cinemes alternatius.
Visionat i comentari de:
El gabinet del doctor Caligari, Robert Wiene.
(1919)

El cuirassat Potemkin, Eisenstein.
(1925)

El gos andalús, Buñuel/Dalí.
(1928)

5. Hollywood i els gèneres.

Visionat i anàlisi de:
L'apartament, Willy Wilder.
(1961)

6. Els nous cinemes europeus.
Visionat i anàlisi de:

Alphaville, Jean-Luc Godard.
(1965)

7. El cinema actual. Una mostra.

Visionat i anàlisi de:
Lacasa del joc, David Mamet.
(1987)

Creació

Exposició de Montxo Monfort a Peníscola

L'artista gràfic Montxo Monfort i Dalmau, nascut a Portell el 1965, ha exposat a Peníscola de l'1 al 15 d'agost d'enguany la seua obra més recent.

En l'actualitat viu a la Mata i des d'aquest número s'ha incorporat al Consell de Redacció de la revista **AU**. Reproduïm la seua trajectòria artística.

1981.- Centre d'Iniciatives Turístiques. Ajuntament d'Oropesa.

COLLECTIU D'ARTISTES NOVELS. Castelló.

Disco-bar Escarlata. Castelló. Exposició i murals.

1985.- CENTRE JUVENIL I CULTURAL. Almassora.

II EXPO-JOVE PICTOGRAMA. Castelló.

CENTRE JUVENIL I CULTURAL. Almassora. (i)

1986.- Sala PICTOGRAMA. Castelló. (i)

CASA DE LA CULTURA. Nules. (i)

TORRES DE SANT MIQUEL. Morella. (i)

1987.- II FIRA ALTERNATIVA. Castelló. PERFORMANCE.

ESTIU-ART. PICTOGRAMA. IMOSTRA D'ART JOVE DEL BAIX CAMP. La Selva, Tarragona.

COLLEGI UNIVERSITARI DE CASTELLÓ.

V JORNADES D'ART ACTUAL. Institut Sos Baynat. Castelló.



TRIOLOGIA MATÈRICA. PICTOGRAMA. Castelló. (i)

1988.- ATENEU MASCANÇÀ. Mollerussa, Lleida. (i)

1989.- II OPEN ART. Castelló.

LA FACTORIA. Forcall. (i)

PRÒLEG DEL VOLUM. VITAMINA Z. Orpesa. (1).

INTERARTE'89. València.

1990.- PORTA-ART. PICTOGRAMA. Castelló.

GALERIA H. Marbella. (i)

SPANSK KONST I DAG. Itinerant per Suècia.

SPANSK KONST I DAG. GALERIA H. Marbella.

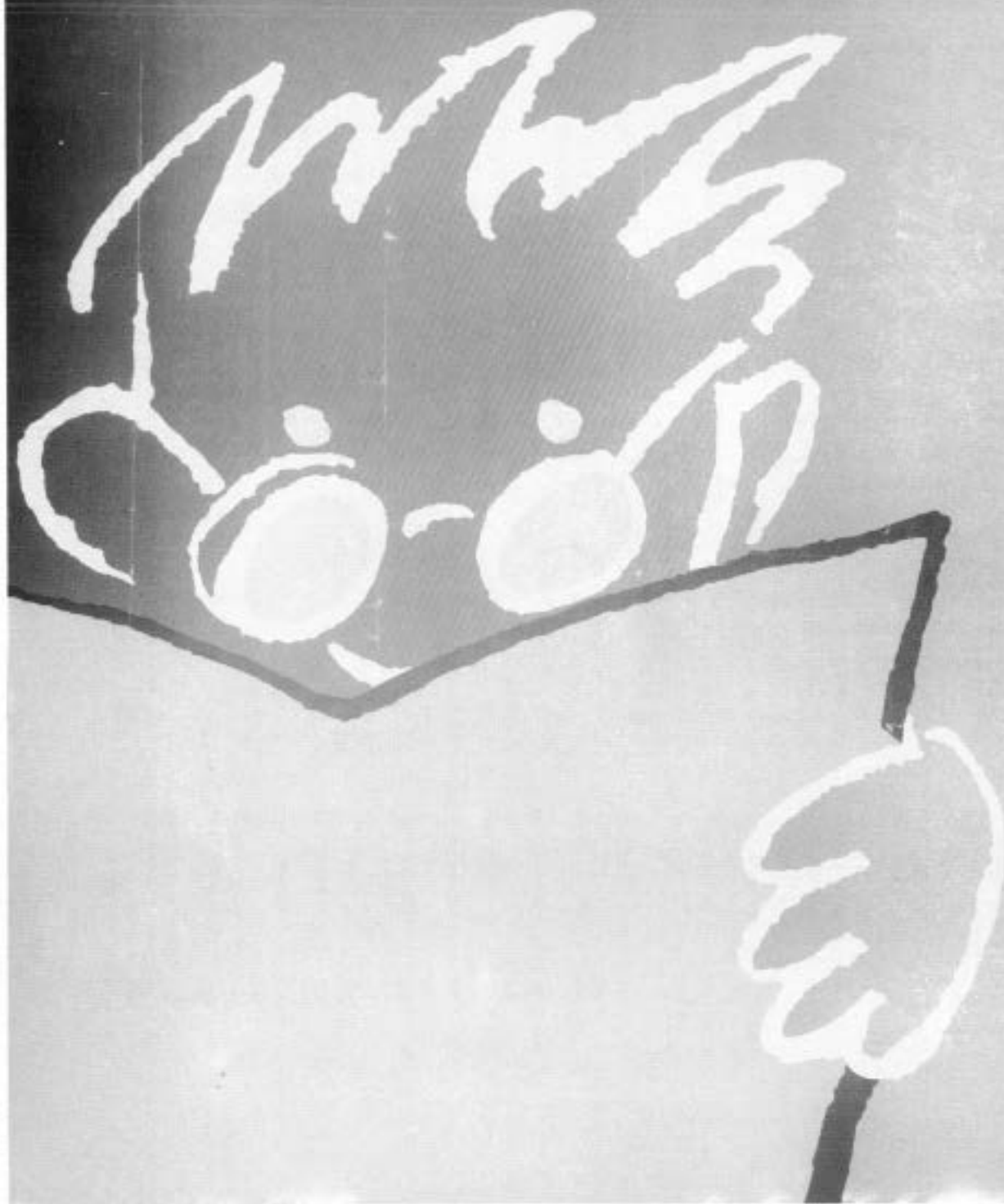
1991.- Projecte VIDEO-INSTAL·LACIÓ "ABSENTS".

SPANSK KONST I DAG. Itinerant per Suècia.

CASTELL DEL PAPA LUNA. Peníscola. (i)

1992.- SPANSK KONST I DAG. Itinerant per Suècia.

(i) exposicions individuals.



El Bibliobús de la Diputació és una biblioteca mòbil que recorre diverses localitats de la província. Su missió és la de aconseguir al·litar i llegir la lectura a tots els habitants de les poblacions de les Comarques de Castelló que carecen de Biblioteca Pública o Centre de Lectura.

Durant este curs se visitaran les Comarques del Alt Palencia i Els Ports, siendo 28 les poblacions a les que se dona el servei.

Al mateix temps s'ha de establir de entre poblacions de la Volateria Castellana que la Diputació té creada, amb sede en el Servei de Publicacions.

El Bibliobús efectua ses visites en l'ajorn de l'horari de les zones cèntriques i centres escolars, amb una periodicitat quincenal.

Per a accedir a este servei de préstec de llibres es necessita disposar de un carnet de Socio esportiu o de una fotografia tamaño carnet y una fotocopia del D.N.I., y en el caso de ser menor de edat, solament la fotografia.

Desde el mes passat el Bibliobús incorpora un nou servei, se trata de una oficina de Informació, Documentació y Assessorament Juvenil, dependiente del Institut Valencià de la Joventut.

Seu objetivo es facilitar el acceso de las jóvenes de los medios rurales a toda la información necesaria para el desarrollo de sus actividades.

La información que facilita es muy variada: oposiciones, becas, concursos, excursiones, viajes, información laboral, grupos musicales, inscripciones, cineclubes, cineforos, etc.

Todos los servicios que presta el Bibliobús son gratuitos.

ALTÓ PALANCIA

Ampara	1710	Castibón	1720	Tarín	1730	Utiel	1740
El Tur	1720	Albaida	1730	Toril	1720	Mat	1730
Pa	1730	Archer	1740	Belator	1750	Algora	1760
Cudel	1740	Alcazar	1750	Alcazar	1760	Alcazar	1770

ELS PORTS

Alcazar	1730	Castibón	1740
La Mota	1740	Alcazar	1750
Alcazar	1750	Alcazar	1760
Alcazar	1760	Alcazar	1770

OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4	1 2
8 9 10 11 12 13 14	5 6 7 8 9 10 11	3 4 5 6 7 8 9
15 16 17 18 19 20 21	12 13 14 15 16 17 18	10 11 12 13 14 15 16
22 23 24 25 26 27 28	19 20 21 22 23 24 25	17 18 19 20 21 22 23
29 30 31	26 27 28 29 30	24 25 26 27 28 29 30
ENERO	FEBRERO	MARZO
1 2 3 4 5 6	1 2 3	1 2 3
7 8 9 10 11 12 13	4 5 6 7 8 9 10	4 5 6 7 8 9 10
14 15 16 17 18 19 20	11 12 13 14 15 16 17	11 12 13 14 15 16 17
21 22 23 24 25 26 27	18 19 20 21 22 23 24	18 19 20 21 22 23 24
28 29 30 31	25 26 27 28	25 26 27 28 29 30 31
ABRIL	MAYO	JUNIO
1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4 5	1 2
8 9 10 11 12 13 14	6 7 8 9 10 11 12	3 4 5 6 7 8 9
15 16 17 18 19 20 21	13 14 15 16 17 18 19	10 11 12 13 14 15 16
22 23 24 25 26 27 28	20 21 22 23 24 25 26	17 18 19 20 21 22 23
29 30	27 28 29 30 31	24 25 26 27 28 29 30

Diputació  de Castelló

BIBLIOBÚS

CENTRE D'INFORMACIÓ, DOCUMENTACIÓ I ASSESSORAMENT JUVENIL

Puntualitzacions sobre la Dansa dels Teixidors

Autor: Julià Pastor i Aguilar

En primer lloc vull donar les gràcies als Srs. Alets dels Teixidors que m'han deixat veure el llibre del gremi del qual he tret tota una sèrie de dades d'interès. En l'article present vull referir-me a la qüestió de l'inici de la dansa dels Teixidors.

El llibre que comento és un llibre manuscrit, on figuren les actes de les reunions, els acords, les llistes de teixidors, els nomenaments d'Alets, i les liquidacions de comptes de les festes sexennals i de les festes anuals del gremi. A la primera pàgina hi ha el títol següent: "LIBRO DE ACUERDOS DEL GREMIO DE LOS TEJEDORES, AÑO 1880".

Una de les coses que m'ha fet gràcia ha estat comprovar el lloc de reunió del gremi, a la porta de Sant Joan, a migdia.

A la pàgina 7, després d'indicar la festa i els majorals del dia de Sant Jaume dels anys 1894, 1895 i 1896 es trobe el següent "Acuerdo":

"En el día 8 de abril, el Sr. Alcalde D. José Llisterra convocó junta general de Alets de todos los gremios en la sala capitular y dijo que si estaban conformes todos los gremios en contribuir en las cuotas que tocaban a cada gremio como de costumbre y los Zapateros dijeron que querían que los tejedores pagaran dos terceras partes en vez de la mitad que era de costumbre como de tiempo inmemorial, pero los Alets de los Tejedores Simeon Segura y José Gamundí contestaron que estaban dispuestos a pagar por mitad como de costumbre pues ellos no estaban autorizados por sus compañeros para gastar más que lo de costumbre hasta el presente.

Y como los zapateros no quisieron seguir como de costumbre los tejedores pidieron permiso al Sr. Alcalde y al Sr. Arcipreste D. Tomás Sales que gobernaba la Arciprestal de esta Ciudad para formar una danza de niños vestidos a la antigua española y acompañar a la Virgen de Vallivana en las procesiones con su santo patrón S. Jaime Apóstol y contribuir a todos los gastos de las dichas fiestas y fue otorgado el sobredicho permiso por ambas autoridades."

Tal com està fet el llibre, done tota la sensació que les notificacions de la festa del Sant, si més no la de l'any 1896, estan escrites amb posterioritat a l'acord que transcriu. (Probablement per aprofitar el paper).



L'acord ha de referir-se a l'any 1892, per ser l'única data en la qual poden coincidir els personatges citats: L'alcalde Sr. José Llisterra, l'arxiprest Mn. Tomàs Sales i els alets del Gremi Srs. José Gamundí i Simeon Segura.

El Sr. José Llisterra va ser alcalde de la ciutat, des de l'1 de juliol de 1891 al 9 de febrer de 1893. Va ser alcalde en temps de Sexenni, Anunci i Festes (1).

Mn. Tomàs Sales Eiximeno va ser arxiprest de Morella del 1877 al 1892 (2).

Els Alets el gremi, Srs. José Gamundí i Simeon Segura, van ser nomenats el dia 14 de febrer de 1892, a la porta de Sant Joan, a la 1 de la vesprada, segons conste a la pàgina 5 del llibre del gremi.

Del que portem dit, i de la lectura de l'acord deduiríem que l'antiguetat de la dansa dels teixidors és de l'any 1892. L'any que ve farà cent anys.

Donat que l'estructura de la dansa és quasi calcada de la dansa de les Gitanetes del Soldevila, és suposable que l'original sigui la dansa de les gitanetes i no al contrari com, de vegades, s'ha sentit dir.

Des d'eixa perspectiva, encara té més sentit el fet que la dansa fore enriquida recentment en varies figures pel Sr. Benjamin Mestre tal com conste a l'article sobre els Teixidors al número 11 de la revista AU! (3).

Hi ha una altra qüestió que corrobore el que portem dit fins ara sobre l'antiguitat de la dansa i explique, al mateix temps, el lloc que ocupe la dansa a la processó i al retaule.

En l'acta corresponent al Sexenni de 1904 i amb data del 5 de desembre de

1903 (4) hi ha un acord on figure el nomenament, per primera vegada, de 4 Alets en lloc de 2 com ere costum. I en una nota a la sessió del dia 20 de març de 1904 de la mateixa acta diu:

"NOTA: Después de esto los electos de los gremios de carpinteros y albañiles, hicieron una observación: Que en virtud de que el gremio de Tejedores se había separado del gremio de zapateros, se consideraba como un gremio nuevo, y por lo tanto creían que la preferencia estaba de parte de los carpinteros y albañiles, y por lo mismo debían de ir delante en la procesión los tejedores y los carpinteros y albañiles detrás; pero, debatida que fue la cuestión por la Corporación Municipal, y por los demás Gremios, dio por resultado que el gremio de tejedores al separarse de los Zapateros no desmembró, sino que aumentó su lucimiento en la función, puesto que se organizó por cuenta propia su correspondiente danza, sacando en andas a su ínclito patrón S. Jaime; y la preferencia quedó de parte de los tejedores como se venía observando desde tiempo antiquísimo."

NOTES

1.- Comunicació oral del Sr. Serafín Gamundí.

2.- BEGUES, A.: (1929) Guía geográfico-histórico-descriptiva de la Ciudad de Morella. Imprenta de Vicente Taroncher, Valencia. Apéndice III.

3.- Revista AU! N° 11. Estiu 1989. Pàg. 14.

4.- Libro de acuerdos del Gremio de los Tejedores, año 1880. Pàgines 16 i 17.

CREACIÓ

Vallivana IX

I si no vols caldo, tassa i mitja. – Ens die mon pare a mi i al meu germà a la taula, quan alguna cosa no ens agradave massa.

El mateix podia dir jo ara. Després d'aquell estiu, el xic va marxar a fer la mili al Nord. Només unes cartes i algunes trucades de telèfon feen possible escoltar la seua veu i saber de la seua vida.

La casa estave mig buida sense ell. Almenys jo aixina ho vivia, però, per contra, la xica es va encarregar de que el meu malhumor fore més gran que el meu enyorament.

Aquell any la xica ja fee C.O.U. a l'institut. Els estudis li anaven bé. Havie passat tot el B.U.P. sense estudiar massa. Jo no podia comprendre com ho podia aprovar tot amb el poc que estudiave. Moltes mares es queixaven de que els seus fills s'esforçaven molt i mai ho aprovaven tot. En canvi, el meu cas ere el contrari. Sempre pensava que devie ser molt llesta i no li calie esforçar-se massa.

L'adolescència l'havie canviada molt. No es pureixie en res a mi. Teniem moltes discussions i no hi havie res en que estiguerem d'acord. No calie més que jo diguera "blanc" per dir ella "negre". De vegades, pensava que ho fee expresament, per portar-me la contrària.

Estave poc a casa i eixie molt. Els divendres i dissabtes tornave a casa tardíssim. Jo seguia sense entendre què podia fer una xica de la seua edat a aquelles hores de la matinada. No podia adormir-me fins que sentia la porta.

Una d'aquelles nits de vetlla, va fer les 6 de la matinada. No vaig poder aguantar-me i, com si algú m'haguere punxat, vaig saltar del llit a cantar-li les "qua-ranta".

– D'on vens a *estes* hores? A cas fas de sereno? Li vaig preguntar molt enrabiada.

– Deixa'm estar. – Em va contestar. Me'n vaig al llit.

– Poca vergonya. Una xica a la teua edat no pot fer res de bo per eixos bars, a *estes* hores. Què dirà la gent?

– La gent pot cantar missa, si vol. Jo no faig res roïn i tinc la consciència ben tranquil·la.

– *Pox* a *estes* hores de coses bones... poques!

– Sempre estàs amb el mateix "rotllo" ¿Tu també has segut jove, no? Pareix que ja no te'n recordes.

I se'n va anar cap a l'habitació deixant-me al mig del menjador amb la boca oberta perquè li volia dir que jo també havia segut jove. Però en aquell temps els fills creien als pares, no com ara. I per la nit, tenia una hora de tornada. I mai vaig arribar més tard, encara que m'ha-guere agradat quedar-me més temps al ball, com fee el meu germà.

Ningú m'escoltave. Estava parlant amb mi mateix. Intentava convèncer-me d'una cosa de la que jo ja estava convençuda. Em vaig sentir ridícula i alhora impotent. Ja no vaig poder dormir més.

Desperta al llit, sentia els ronquits del meu home i m'adonava que la llum, tèbiament, començava a entrar pel balcó.

Pensava de quina manera els pares es distanciaven dels fills, conforme ells es feen grans. Ja no contaven coses d'ells. Tot el que sabia, ere per pura intuïció o pel que vea. Això em va fer recordar la relació que jo i el meu germà havíem tingut amb els nostres pares. També ere cert que entre ells i *nosatros* havie hagut molt poca comunicació, però, en canvi, sempre havie hagut un gran respecte. Que ara ni això... Ni respecte ni educació.

Al cap d'unes hores ja anava jo per la casa malhumorada per la nit que la xica m'havie donat, i més enrabiada que un dimoni perquè, quan li vaig contar a Vicent l'escena que vaig tindre amb la xica, ell no li va donar cap importància. Coses de l'edat – Va dir. Ell es des-preocupave de tot i jo, en canvi, havia de carregar amb totes les responsabilitats.

Quan va ser l'hora de dinar, vam menjar, sense esperar que la xica s'alçare del llit.

A mitja tarda, va fer acte de presència. Només va preguntar si quedave alguna cosa del dinar.

Jo, que no estava disposada a oblidar aquell incident, li vaig respondre que, si volie alguna cosa, ja sabia què havie de fer.

De resposta, un llarg silenci que va ser trencat quan ella em va preguntar si sabia on estave el pa.

– Pa! un bon garrot et fa falta a tu! Jo a la teua edat li ajudava a ma mare en tot; fea els llits, escurava, comprava i fins i tot anava als llavadors. I això que treballava a la fàbrica. Tu, en canvi, només estudies i no m'ajudes a res. I damunt, per si fore poc, encara t'atreveixes a vindre a les 6 de la matinada, com si fores un xic.

Ella es va girar bruscament i amb la veu alterada, em va respondre:

– I això per què només m'ho dius a mi i no al meu germà. Ell també embrute els plats i els llençols, també menje. I arribe tard per les nits!

– Però ell és un xic!

– I què si és un xic. També té mans i pot fer-ho. Molts homes ho fan.

Amb aquell "molts homes ho fan" es va acabar tot. No vam tindre ganes de gastar més paraules, ni ella ni jo. Estàvem massa cansades de discutir. Vam callar i un silenci compartit va omplir tota la casa. Vam estar de "morros" uns quants dies. No hi havie diàleg entre *nosatros*. Només un monòleg constant que em fee questionar què havie fet jo malament perquè no puguérem entendre'ns.

La vida havie canviat tant en pocs anys que jo quasi no podia assimilar-ho. De vegades, m'ere molt difícil fer front a moltes de les coses que estaven passant a casa i al món. Per consolar-me pensava que, segurament, les discussions entre mares i filles, no les havia descobert jo. Ja fee molts anys que algú les havie inventades.

Nati

Orella Escrivana

A l'última revista, vaig saber que molts em buscaven i no em trobaven. No patiu, que no m'he mort! Ací em torneu a tindre. Va ser per una **otitis aguda** que vaig patir. Resulte que me'n vaig sentir-ne de tan grosses, que no em cabien a l'orella. A l'única que tinc bona, perquè l'altra ja la vaig perdre en circumstàncies paregudes (sinó la secció l'haguera titulada "orelles escrivanes". Aixina és que si voleu continuar llegint-me, advertiu que no les diguen tan re-grosses.

Encara vaig arribar a sentir alguna cosa, però com n'eren tan poques, no valie la pena fer gastar a estos sagals –i sagales– una pàgina sancera perquè sempre es queixen que van curts de tot, de diners, d'espai, de temps... La joventut! Jo també sentia amb les dos orelles!

ELS VELLS VOLEN ELECCIONS CADA MES

Dos vellets, de la meua quinta –si fa no fa–, dien que estaven d'allò més contents amb les eleccions: tots se'n recordaven d'ells! Vés quina cosa! Uns volien que pujaren bé les costes i els van posar una barana. Però als jòvens no els va paréixer bé i la barana va durar menys que un caramel a la porta d'un colege. Els altres els van passejar i alimentar. "Què vols més?" li pregunta el vell més gros. I el més prim li respon: "Que siguen les votades cada mes".

BARANDILLES I BOMBILLES

Això de la barana es va fer cèlebre, i ara, per comparació, s'havie de trobar una característica del nou llogater de la sala. Com la cosa més visible va ser la llum..., es va agarrar el que la fa.

ENS TRASLLADEN LA COMARCA

Mhan dit, altres que tenen 2 orelles i que saben i volen escriure, que ens volen traslladar la comarca. Això ens faltave!

TRASLLAT 1r.

Com ja sabeu, la nostra comarca és molt complicada en qüestió d'ones de ràdio i televisió, i per això no hem escoltat un parell d'animalades que ara us comuniquem. Afortunadament, tenim orelles escrivanes escampades per tot arreu i hem pogut saber que Morella ha eixit un parell de vegades en un concurs d'una tele privada d'eixes que no veem. La primera volta els concursants van dir que estem a Extremadura i la segona a les Canàries. I jo que pensava que estàvem al "Maestrazgo".

TRASLLAT 2n.

També a un informatiu d'eixos que no

podem vore, i d'abans de la meua otitis aguda, la xarxa d'orelles escrivanes ens ha informat de que la "localidad castellonense de **Ares del Maresme** (sic!)" estave incomunicada a causa de la neu. Home, ja sabem que estàvem a la **Costa del Azahar**, però de què Ares estigue al Maresme, i eixa comarca a la província de Castelló, no en sabem res. Sempre som els últims en conèixer les coses!!!

TRASLLAT 3r.

L'última de l'Ajuntament de Morella i de l'Institut Turístic Valencià va estar convocar una plaça d'informador turístic. Fins ací molt bé, convé crear treball. Un dels mèrits que valoraven ere que l'interessat/da tinguer estudis superiors de Turisme i/o Geografia i Història. De moment, tot molt bé, volen gent preparada. Ara, el que em va fer mal a la vista, a part d'estar redactat l'avís en foraster –això ere normal– va ser que també es valoraven "Los conocimientos sobre la Comunidad Valenciana en general y sobre la comarca del Maestrazgo en particular". No sé si és conjuntivitis o ceguesa absoluta.

LA CALEFACCIÓ DE L'ESGLÉSIA

Ja pots dir, xiquet, que tot va al contrari!

Amb el fred que tenim passat a eixa església i ara va i posen estufa de cara a la calor.

No s'havie vist mai la gent ventar-se amb tanta insistència ni suar d'eixa manera. A l'Església sempre feie fresqueta. Potser de cara a l'hivern la cosa sigue interessant.

I, damunt, hi ha gent que se sofoque i no pot respirar bé perquè, segons diuen, l'aire està molt enrratit.

Segurament el que més sorprén és el fet que este tipus de calefacció no és ni el més adequat, ni el més eficaç ni el més adient a l'estil i distinció de la nostra Arxiprestal.

ENDESA, ESA, ESA, ESA...

Ací, quan no tenim altra cosa més important per fer, ens dediquem a llegir diaris, i entre els diversos anuncis que trobem, de faena, de compres i vendes, de canvis, de convocatòries a juntes d'accionistes i/o socis, de fàbriques de mitges i mitjons, de les diferents administracions cantant les seues glòries i altres realitzacions, edictes judicials (falte el de la tèrmica), HI HA UN GÈNERE ESPECIAL D'ANUNCIS: ELS CÍNICs, ÀCIDs, FALSOS

ANUNCIS DE LA EMPRESA NAZIONAL DE ELECTRICIDAD, altrament coneguda com ENDESA. Per ací ja us n'hem passat uns quants però voldriem que pensàreu què carall deuen voler dir quan diuen que "Uno de los objetivos del grupo ENDESA es reducir el impacto medioambiental del carbón español que utiliza, anticipándose a los estándares que en el futuro le van a ser exigidos". Què vol dir, que no li ho demanem amb prou força, què potser necessiten l'ús de la força bruta. Però, tranquils que la llum d'ENDESA es "luz verde" (no es deuen referir al color dels boscos, veritat?).

CANAL 9

La llengua de CANAL 9 resulte tan diferenciada que arribe a aportar noves modalitats que val la pena saber:

21-3-91: Ha amanegut

23-3-91: El partit es desenrotlla

En la retransmissió d'un partit de futbol, es va sentir el següent:

Hi havie un jugador en APURS.

HA NYASGUT (Ha hi hagut).

Un jugador va centrar des del BORT DE L'ÀREA.

Ací teniu una mostra de novetats a tenir en compte. També cal fer referència a la tendència que manifesten els presentadors, quan tradueixen del castellà (que sembla ser on es troben còmodes), de llevar les terminacions per aconseguir la traducció valenciana.

LES CAMPANES A MORELLA

Les campanes de Morella són d'un so preciós.

Tenien tot un repertori de tocs que significaven moltes coses. Tenien vocació de pregoner.

I dic tenien, perquè últimament han perdut moltes d'estes coses. Han perdut tocs, serà que es fan velles i han perdut la memòria?

S'han esvalotat molt. Qualsevol dia, per qualsevol coa de figa es posen al vol com si no recordaren el que costave de voltar a les grans solemnitats.

Em ronde pel cap que el pitjor que els ha passat és que a pur de tocar a deshora la gent ja no en fa cap cas. S'han quedat soles sense l'atenció i l'expectació dels morellans. Ja no saben el que diuen ni a quina hora.

Recordo l'última confusió que van crear. El dia del foc de Vallivana, es van posar totes a voltar i la gent va pensar que ere per a festejar la vinguda del Bisbe. Li haurem de recordar a la campana grossa el soroll inconfusible del toc de foc?

TRADICIONS POPULARS

La Plaça

Per DOMI PASTOR

Més d'un foraster ha hagut de cavil·lar o s'ha despistat caminant per dins del poble.

—Xe, —pensareu la majoria— no vos voldràs fer creure que Morella és una ciutat com Nova York. Ací de seguida *nos* topetem de nassos amb tot el que voleu vore o busquem.

No senyor. A voltes en els noms hi ha alguna cosa de jeroglífic o endevinalla, que *nos* fa enganyar. Ara voreu per què.

Molts forasters preguntaven i encara pregunten, en arribar al poble, per on se va a l'Església o al Castell. I abans, molt més que ara, l'explicació, en castellà o valencià ere esta:

—Vagen tocant per avant i se trobaran amb la Plaça. Quan s'acabe la Plaça tomben a la dreta i ja faran cap.

Pobres! Seguien al peu de la lletra el que se'ls havie dit. Però, —ah xiquets!—, de Sant Miquel a la Font de Colom no trobaven cap Plaça i com al cap d'amunt trobaven el pla d'Estudi, tiraven avant i allí no hi havie ni església ni casa d'escola.

A recular i a tornar-ho a aclarir.

—Escolte, m'havien dit que havia de trobar una plaça...

—Oí xico! La Plaça ja se l'ha trobada. És esta que té els porxes fins allà baix.

I el pobre foraster, perplex, pensave:

—Quin poble més especial. A un carrer estret emporxat li diuen plaça.

I, al remat, la cosa s'aclarie o es quedave igual.

Antigament, a Morella i altres pobles de la Comarca, no s'anave al mercat. S'anave a la Plaça a fer les compres necessàries per a la setmana. I aixina solie dir-se:

A Morella els diumenges hi ha Plaça. Els dijous també n'hi ha i qualsevol altre dia que hi ha alguna cosa per a vendre.

A Fira i a les Festes Sexennals es trasllada la venda de les fruites i verdures dels porxes a un altre lloc i s'avisave que la Plaça serie a la Font de Colom.

Tota la joventut, que com hai dit en altres articles, guardàvem les compres com a excusa per a eixir a pegar un volt, passejàvem pel carrer dels porxes i la manera clara de saber el que havíem fet o volíem fer ere dir:

—Hai pegat un passeget per la Plaça.

Si anàvem per l'Alamera o per Sant Miquel no li diem passeget. El passeget ere només pels porxes.

Els dissabtes, de vesprada, començaven a arribar els carros dels llauradors, la majoria de Benicarló, que venien a vendre verdures i fruites. A la primavera, a més de fruites i verdures pujaven a vendre planters de ceba i de tomatera.

També n'acudien alguns de Peníscola i d'Alcanar. En pujaven també de Vinaròs i de Cervera, però n'eren pocs normalment. Eren molt característics, a la Plaça, uns carros carregats de cànsters que arribaven de Traiguera.

Com hai dit, molts eren de Benicarló i aixina va anar passant que la paraula "Benicarló", per als morellans, estave tan associada als venedors de verdures que a ningú se li acudie que puguere significar habitant de Benicarló.

Esta gent solie eixir d'allà baix el divendres després de sopar. D'eixa manera anaven de camí tota la nit i com el que pujaven ere sobretot cosa de temps de calor, s'estalviaven el sol. Com per la carretera només passave el Correu, els carreters es gitaven damunt de les sàries del *fato* que portaven, resguardats de la serena per la vela del carro, i dormien mentre no sentiren el ronc del cotxe-correu. Una vegada passat el "mòbil" (com dien), a dormir un altre camí. Açò va ser causa d'un succèit que vull contar.

Els animallets que estiraven els carros se sabien el camí de memòria tant costa amunt com costa avall i els amos anaven damunt sense preocupar-se de res. Però diuen, i és veritat, que el dimonstre té la coa de conill i embolique al més pintat. Uns parents meus van tindre el lluminós pensament de girar els matxos de dos carros que pujaven cap a Morella, quan passaven per Vinaròs a les dotze de la nit, sense que es despertaren els carreters.

Quan aquells hòmens es van despertar van tindre la gran sorpresa de trobar-se a la porta de sa casa en lloc de ser a la Plaça de Morella. Poc coneixement...!

Els "Benicarló" arribaven a Morella a meitat vesprada. Ere de vore com pujaven per l'Hort del Baró o la Costereta de Benditos, quan encara no estave la carretera nova que puge pels llavadors (que va ser inaugurada el dia de l'entrada de les Colònies de l'any 1934).

La majoria dels carros portaven una sola cavalleria que ere insuficient per pujar qualsevol d'aquestes costes. En arribar a l'Hostal Nou, a l'Hostal de Joanet, solien llogar un tir, és a dir, un matxo pel preu de cinc o deu cèntims i l'enganxaven davant del carro per poder pujar tranquil·lament fins a la Plaça. Quan entraven a la Plaça desenganxaven la cavalleria de reforç, li replegaven els dos tirs i ella sola se'n tomave a l'Hostal Nou i fee cap a casa. Alguna volta baixaven costes en avall amb els tirs a rastres.

Després d'això, entraven el carro al porxe a recules. Deixaven el carro entre el pilar i la paret amb les vares cap al lloc que els corresponie, les galgues ben pretes i els quatre mossos plantats. Més d'un distret es va pegar una trompada amb aquelles puntes passant pels porxes. A continuació desenganxaven el matxo de vares que se'n pujave a soles cap a l'Hostal del Rullo i darrere pujave l'amo a llevar-li totes les corretges i els guarniments.

L'Hostal del Rullo tenie uns corrals molt grans i la porta estave a meitat del carreronet que puge de la Plaça al carrer de la Marededéu, al cantó esquerre. Els matxos se sabien el camí pam a pam i pujaven tan lleugers com podien de cara al pessebre.

Quan jo encara no alçava quatre pams d'en terra solia baixar a la Plaça a jugar o a comprar. Trobar-me tots aquells matxos de cara, en aquell carreronet tan estret, amb el soroll dels cascavells i de les corretges i cadenes penjant em fee un pànic horrorós. Tots *estos* animals no em feen cap gràcia. Recordo, que un diumenge a la vesprada, un matxo que



havien tret a passejar pel carrer de la Marededéu després de donar-li herba torçonera perquè tenie torçó, se va enganyar i va colar a ma casa. Vaig eixir cridant auxili per tot el carrer.

Els matxos solien anar prou carregats de mosques. No sé si no em feen més temor les mosques de matxo que els matxos mateixos. Un dia en vaig replegar una i, quan ja estava gitada, no fee més que molestar-me. Al final la vaig poder pescar amb el llençol. La vaig agarrar amb un pessic i arrastrant el llençol per en terra sense amollar el pessic vaig anar a buscar un martell per a picolar-la, perquè m'havien dit les altres xiquetes que les mosques de matxo no es morien si no ere aixina.

Al carrer de la Marededéu, cap al número 35, la planta baixa també ere corral de l'Hostal i al primer pis estave la pallissa que donave al carrer per una finestra sense barana per poder entrar les eixabegues de palla. A aquella pallissa havíem anat a jugar tots els xiquets del carrer, quan entraven la palla. D'eixa manera s'atapie. A més, disfrutàvem molt amb el Sr. Manuel del Rullo que sempre estave disposat a jugar amb els sagals del carrer.

Encara hi havie un altre corral, al carrer de la Marededéu, enfront de la

pallissa, que només es fee servir en les ocasions de màxima aflluència.

La Plaça començave molt de matinet. Els "Benicarlandos" buidaven els carros, els reptaven, a mans, cap al cantó de l'Elèctrica i muntaven la paradeta.

Recordo bastants dels que venien a vendre. Des que era xicoteta fins que vaig ser una dona dreta i feta venien els tres germans SEMOLEROS, que portaven un gènere molt bo, però eren molt cars i sempre es quedaven els últims de la Plaça. Algunes vegades, a l'hora del cine, encara estave el SEMOLERO més major amb el que li quedave de la paradeta. També recordo a CARABASSO, AGUSTÍ, LLUÍS, PASCUAL, CARACALANDARI...

El porxe de la rellotgeria ere el porxe del peix. Allí es posave un "arriero" de Vinaròs que li dien LA MANSA, que tenie tres fills. El peix el portaven amb neu, però a mida que s'anave fonent, es feen uns xorritons d'allò més pudents. A la paradeta del peix hi havie les caixes del peix, la caixeta dels diners i havie d'haver sempre una persona fent anar un esbarra-mosques. Solien dir que, al juny, la sardineteta fee mal, però el que devie fer mal ere el temps que fee que estave fora de l'aigua i la rostida de sol que duie.

Les dones pites havien d'anar a la Plaça a primera hora del matí. Perquè ningú no les timare. Feen primer tot el recorregut, preguntant i, si podien, fent un que altre tastet de les fruites que hi havie. Aixina ja no els calie esmorzar.

Una pujadeta per un cantó i la baixadeta per l'altre amb el cabasset al braç. Per preguntar el preu se solie dir:

- Home! Això a com?

O bé.

- Home! Allò a com ho pese?

O també.

- Açò a com ho fa?

Després de fer tota la volta de reconeixement ja es podie comprar el que fere falta al preu més convenient.

Normalment, a mida que passave el matí, anaven baixant els preus de les coses i no sabies mai a quina hora anar per comprar bo i barat.

A migdia, als "Benicarlandos" els portaven el dinar de l'Hostal del Rullo, de l'Hostal de Moreno, de l'Hostal de Patacó i la Fonda Elias. Regularment, unes fonts grans de porcellana amb estofat de patates i carn. Aquella font amb pa, tomates i primentons de la parada estave de bona que fee l'enveja de tots els qui passàvem. Després de dinar ere el moment culminant del dia. Ere el moment d'anar acabant la mercaderia.

→

Anave una dona d'un carrer a la Plaça i tornave, avisant les veïnes:

– Baixeu a per cireres que les donen a dos pessetes menys per lliura.

O se sentien les veus dels venedors que convocaven:

– Baixeu i farem una ullada de préssecs o de melons.

Baixaven les veïnes tan de pressa per no perdre punt, que acudien sense cistella, perquè a moltes les agarrave escurant. Els posaven el gènere al replec del davantal que sostenien amb les puntes agarrades i les vees pujar amb el davantal ple i rosegant cap a casa.

Es die una ullada perquè ja no es pesave. D'esta forma s'acabaven els culassons dels banastos, els escorrims dels sacs o els finals dels sarions. Ere una venda a ull:

– Tant per eixe culassó de tomates...

A la Plaça, també venien a vendre préssecs els d'Aiguaviva. Eren i encara són els préssecs més bons. En portaven molta quantitat i de moltes classes. Des del préssec mollar fins als grossos i durs. Em cridave molt l'atenció que les dones dien:

– Carreguem de préssecs que són dels "gocets".

Els dien "gocets" als venedors d'Aiguaviva. En demanar-los el preu responien amb unes coses molt divertides.

– Què a com eixos préssecs?

– A dieu i si regategen a dionze.

Parlaven així, perquè el parlar d'Aiguaviva és únic i molt característic. En un reportatge que vaig sentir per televisió, recomanaven molt que conservaren el parlar i no es perguere perquè, com tota llengua o modalitat lingüística, és un tresor que cal mantindre.

Recordo també la ràbia que *mos* donaven les dones pites que portaven una canastra al costat amb un quarteró del que fore, tot ben triadet i *bonico*. Sempre movien l'admiració d'alguna.

– Xica, quins primentons més "majos"!

una cavalleria que portave unes campanetes, que tot el món reconeixie, per a portar i traslladar coses d'un lloc a un altre. Molta gent els buscave. El lloc on els corredors guardaven les mesures i balances es die el quarto dels pesos, que estave on ara passe el carreró de la Juderia, davant dels ferros del llop. Els

Corredors també tenien un local al carrer del Pes, on guardaven gran quantitat de pesos i d'açò ve el nom.

Per a pesar les coses de volum gros tenien una barra forta que aguantaven al muscle entre dos i, allí, penjaven una romana gran per a pesar el que fore.

Es veïen clarament triadets un per un.

– T'auran costat cars.

– No. Més barats que eixos que portes tu que no valen res.

– A on els venen?

La resposta ere sempre poc concreta:

– Allà dalt.

Pujaves allà dalt i no trobaves mai cap parada on les coses estaren a aquell preu. També hi havie dones que, per a ser més pites que les altres, van fer cèlebre la frase:

– Ui! Això? Allà dalt més barat.

Com el transport no estave com ara, venien a comprar dels pobles de la contornada. També hi havie dos revedors, ELIETES I VINYET que compraven en quantitats grosses a bon preu i s'ho emportaven amb sarions per a tomar-ho a vendre a Cinctorres.

Per la Plaça estaven els Corredors, que solien ser-ne tres. Els més antics que recordo eren TOMÀS, FAUSTO i JULIAN. Els Corredors tenien la contracta del filato de peses i mesures del poble. Se'ls cridave per a mesurar qualsevol mercaderia que entrare al poble, com carbó, oli, gra, etc... A la Plaça, eren els encarregats de repartir els pesos, de cobrar els llocs de les parades

i de pesar els embalums grossos. Els corredors també tenien un carro amb

Quan compràvem cebes, cols, coliflors que tenen desperdici, com no volíem endur-*mos* a casa el que s'havie de tirar, li diem al "Benicarlando":

– Lieve les fulles, talle les coes...

Aquell home ho fee i tot allò quedave amuntonat contra un pilar. Açò ere una gran injustícia, perquè com la "basura" o no passave o es replegave quan li pareixie bé a Ramonet, tot això fee muntó i els veïns de la Plaça, a més d'agranar el tros de porxe quan els venie bé d'alçar la paradeta als qui tenie davant de casa, havie de replegar tota la muntonada de brossa.

Açò, amb molt encert, es va acabar l'any 1931, sent alcalde de Morella el Sr. Matias Sangüesa que va disposar que la Brigada Municipal, que tots coneixem pels "Merderos", netejare tot el recinte a on s'havie fet el mercat.

Com passe en tot, açò també va durar un temps i després es va tornar al costum antic de deixar-ho per als veïns.

Quan Sant Miquel va deixar de ser Església, l'any 1936, es van posar unes taules de granit per no haver de posar les coses a en terra i l'església va quedar convertida en mercat.

Als qui havíem viscut les coses de Sant Miquel, *mos* dolie l'Església, però quan se va acabar la guerra del 36, una de les primeres rectificacions va ser llevar els granits, perquè allò ere una església. Tenien raó, però això de desfer una cosa que ja està feta sense donar-li cap altra utilitat només perquè ho han fet els del partit contrari no és ètic. Jo dic que no és moral. Perquè Sant Miquel no va ser mercat, però va arribar a ser la falsa del poble i el magatzem on es guardaven taulons, les barreres dels bous, i el que venie bé. I, al final va acabar sent un corral. Ja podeu vore què ere millor, mercat o corral?

Quan, actualment, al centre de salut esperes el torn per a vore el metge, les persones com jo recordem les misses que havíem cantat, les funcions del maig, el "Rebañito", tota la infantesa viscuda allí, però com a mínim ara és un centre d'utilitat i podrà ser-ho més a mesura que es vage dotant dels serveis que encara no té i que *mos* fan molta falta.

De la Plaça hem passat a Sant Miquel, la parròquia del dimoni, com li diem. I com el portal és un lloc tan ventejat i gelat, que se'n dugue *estos* pensaments i records i que els escampe pel poble.

Drogueria

Pintures
Garcia

Articles per a Belles Arts

C/ Zaporta, 15 – Tel. 16 08 73
MORELLA

*Us desitgem el millor
Estem al vostre servei!*



CAFETERIA - RESTAURANT

Rourera

Tel. 964 / 16 03 08
MORELLA

Especialitat en cuina morellana

Salude tota la Comarca dels Ports i us ofereix:

- **Marisqueria:** Peixos i mariscs de Sant Carles de la Ràpita
- **Fregiduria:** Peixos del Mediterrani de totes classes
- **Sidreria:** Sidra Pomar de barril
- **Mesón:** Tota classe d'especialitats d'embotits i pernils de Guijuelo, Aragó i Morella

Director-Executiu-Propietari: **Pere Adell**

El millor de ROURERA: La seua clientela

