



Agustí Ensesa Bonet
Escola de Tastavins del Gironès

El vi

Vinyes dels Aspres

S'Alou 2007

Classificat com a vi «emocionant» per la Guia d'Enoturisme de l'Empordà —obra de l'escriptor i editor Lluís Tolosa recentment apareguda al mercat—, de la qual n'extraïem la definició: «El gran vi negre de Vinyes dels Aspres s'elabora amb garnatxa negra de la vinya del mateix nom, amb ceps de més de trenta anys d'edat, amb petites aportacions de Carinyena negra, Cabernet Sauvignon i Syrah d'altres finques».

Color vermell grana d'alta intensitat. Aroma potent de fruita, confitura de pruna i maduixa, amb notes de farigola i pebre blanc, ben integrat per la criança de setze mesos en botes de roure de diferents artesans del nord de França. És un dels grans vins de l'Empordà. Preu aproximat: 24 euros. Bon maridatge amb guisats, estofats i *plattillos* de l'Empordà. La medalla d'Or del Concurs de Vins i Caves de Catalunya, Giro 2011 i els 91



punts Parker'11 avalen la seva extraordinària qualitat.

El celler elaborador: Vinyes dels Aspres, ubicats a Cantallops, amb història durant tres segles com a Can Batlle —avui Vinyes dels Aspres— elabora vins d'alta qualitat amb un gran reconeixement a la DO Empordà. Dirigit per David Molas, forma part d'aquesta nova generació de joves que estan fent de la zona una de les més dinàmiques i emergents de Catalunya. Per a més informació: www.lluistolosa.com, www.vinyesdelsaspres.cat i www.girovi.cat.

Col.leccionisme

El cremallera de Núria

El darrer tren de via estreta català arriba als 80 anys d'història



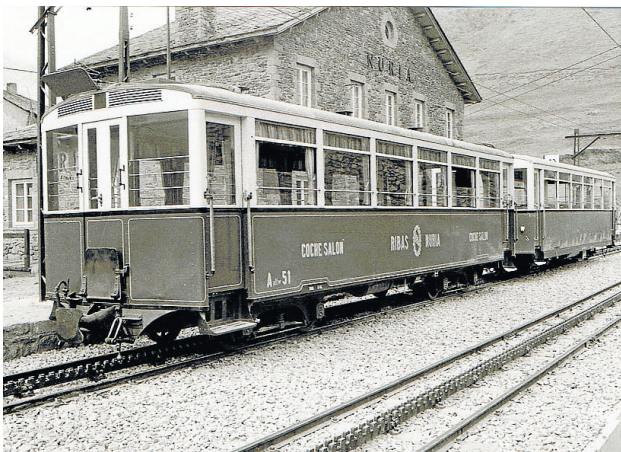
Xavier Romero

Ja totalment ficats en plena temporada d'hivern, amb la pràctica de l'esquí i d'altres esports relacionats amb la neu en un primer pla, voldríem recordar avui una efemèride ocorreguda ara fa 80 anys, tot i que el proper dia 22 de març se'n podrà celebrar un més, com és la de la inauguració del tren-cremallera de la Vall de Núria, precisament el darrer dels carrilets o ferrocarrils de via estreta posats en marxa a Catalunya.

Amb el cremallera de Núria, la demarcació gironina fóra sens dubte una de les més potents i ben servides del context europeu pel que fa a la xarxa ferroviària, si tenim en compte els altres trens de via estreta que funcionaven aleshores: el de Palamós a Flaçà i Girona, i posteriorment el ramal que arrencava des del barri de Pedret i arribava fins a Banyoles; el de Sant Feliu de Guíxols a Girona, i el d'Olot igualment fins a la capital. A banda, no oblidar-nos de les dues línies de via ampla i de caire internacional, esteses des de Barcelona fins a França, tot passant la frontera per Portbou i Puigcerdà, aquesta última amb un ramal afegit que connectava amb Sant Joan de les Abadesses.

El tren de Núria va ser consegüentment tant el benjamí de tots els carrilets esmentats com el diferent per la seva condició de cremallera, dissenyat especialment per poder salvar un desnivell de 1.000 metres al llarg de 12,5 quilòmetres, entre Ribes de Freser i la mateixa Vall de Núria. Va ser dels més avançats de la seva època, i tal condició li ha proporcionat durant aquests vuitanta anys un interès especial, un atractiu perquè els col·leccionistes dels temes ferroviaris, muntanyencs, religiosos i d'esports de neu hagin vingut, dispensant una atenció que hom veu palesada preferentment a través de fotografies, postals i altres documents gràfics estretament lligats a la figura de la marededéu, a través del santuari.

Un altre motiu de commemoració ha estat el recent agermanament amb el també cremallera, aquest centenari, de Grindelwald (Suïssa): el Jungfrau Railway, de gran prestigi entre els esquiadors del vell continent, podent aprofitar els usuaris de les dues estacions amb un val de descompte del 50% per gaudir d'aquests territoris d'alta muntanya. Pel que fa a la història d'aquest mitjà de transport, tot i que relativament no la



podem considerar llarga en el temps, sí que ha estat farcida de vicissituds i d'aventures de tota mena, des del mateix projecte inicial i dels anteriors intents de dotar el mateix territori d'un funicular o un telefèric vora l'any 1917, fins a la concessió, deu anys més tard, a la societat de Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), la mateixa propietària del cremallera de Montserrat, i al cap de cinc dècades justes, l'assoliment de l'explotació per part de la Generalitat de Catalunya, que a partir de 1986, ja com a Ferrocarrils de la Generalitat, posaria en marxa una modernització necessària i ambiciosa, per tal de dotar amb el material adient i uns serveis competents la supervivència d'aquest mitjà tan ben aprofitat, admirat i estimat.

El cremallera ha estat, doncs, pràcticament l'únic vehicle possible per a tantes persones que pels seus propis mitjans o condició física, mai no haguessin pogut conèixer la bellesa de la Vall de Núria, un indret pirinenc a 2.000 metres d'alçada i a tocar de França amb una història impressionant que es remunta a diversos segles.

Gironins del segle XIX

Marià Alegret Colom

Ens farà falta un director... Ja ho faré jo mateix. Qui millor que l'impressor del diari per controlar què hi surt, no els sembla?

Marià Alegret Colom va néixer el 1840 a Figueres. Dels seus primers anys de vida n'hem pogut esbrinar poca cosa, però tot fa suposar que va començar a treballar com a aprent en algun taller d'impressors de la seva ciutat natal, ja que aquell seria el seu ofici tota la seva vida. Les primeres referències a la seva feina corresponen a la dècada dels 60 del segle XIX, quan imprimia el bisetmanari *El Ampurdanès*, que havia nascut el 1861 per iniciativa d'un grup de demòcrates progressistes vinculats al «Casino Figuerense». Tot i els ideals dels seus precursors, durant els primers anys d'existència no el van utilitzar mai d'altaveu polític. Això va començar a canviar a partir de 1867 i, el 1868, el governador civil de Girona va prohibir la seva publicació.

Poc després de la desaparició de *El Ampurdanès*, l'octubre de 1868 veia la llum *El País*, editat i dirigit per Marià Alegret Colom. Tot i el canvi de capçalera, el disseny i els continguts del nou projecte periodístic eren quasi calcats als del seu predecessor. El nou diari va informar detalladament de l'èxit del pronunciament progressista liderat pel general Prim i les seves repercussions a Figueres. El nou context polític —més demòcrata i tolerant— va permetre recuperar *El Ampurdanès* i, en conseqüència, la desaparició de *El País* després de tretze números. La capçalera restituida va continuar imprimint-se al taller d'Alegret, que a més en va ser el director durant dos períodes diferents. Primer entre 1886 i 1899, i després el 1909.

Més enllà d'aquesta aventura periodística, dels tallers d'aquest impressor en van sortir altres capçaleres, i sobretot tota mena d'opuscles, fulletons... Els professionals d'aquell gremi havien de diversificar la seva feina si volien sobreviure. Fins i tot feien funcions que actualment fan les papereries. El desembre de 1899, per exemple, Alegret publicava un anunci a la portada de *El Ampurdanès* on feia saber que tenia «Calendarios americanos», «Variadísimo surtido de sorpresas y felicitaciones» i comunicava als «Catalanistas» que podien comprar «Papel para escribir cartas, sobres y targetas timbradas o sin timbrar, con el escudo de armas y las barras catalanas».

Marià Alegret Colom va morir el 1910, quan tenia setanta anys. Aleshores era el degà dels impressors de Figueres.



Xavier Carmaniu Mainadé
Historiador i periodista