

L'important fenomen del contraban amb l'estat francès i Andorra, des de la Vall d'Aran fins a la Costa Brava, durant la postguerra, és objecte d'un estudi elaborat comarca a comarca i basat en testimonis directes i indirectes. L'historiador Josep Albert Planes i Ball acaba de publicar, a Farell Editors, 'El contraban de frontera al Pirineu català'.

Sort n'hi hagué, del contraban de postguerra!

No va ser una pràctica reduïda als pobles i valls més acostats a la frontera amb Andorra o l'estat francès, avesats històricament a trescar per colls i cims en l'espai comú de convivència dels Pirineus.

El contraban va ser tan necessari, durant la postguerra, com a mitjà per a combatre la misèria i la fam, i com a mitjà únic d'obtenció de determinants productes de primera necessitat –alimentaris, farmacèutics i fins i tot industrials–, que a les comarques i pobles de l'interior van formar-se moltes colles de paquetaires que podien trigar set dies a completar un viatge.

L'historiador Josep Albert Planes i Ball (Barcelona, 1962), que ja compta amb una extensa llista d'estudis sobre el Bages, el Berguedà, el Lluçanès i l'Urgell, ha dut a terme un treball de camp antropològic, entre el 2006 i el 2009, basat en la recollida d'informació de testimonis directes i indirectes, treball que li ha permès de reportar les nombroses formes que va adoptar el contraban de la postguerra, a tot el Pirineu i Prepirineu català.

L'estudi històric ha estat publicat per l'editorial Farell amb el títol *El contraban de frontera al Pirineu català. Històries i testimonis*.

Trigaven set dies a completar un viatge d'anada i tornada a Andorra les colles d'Odèn –municipi del Solsonès,

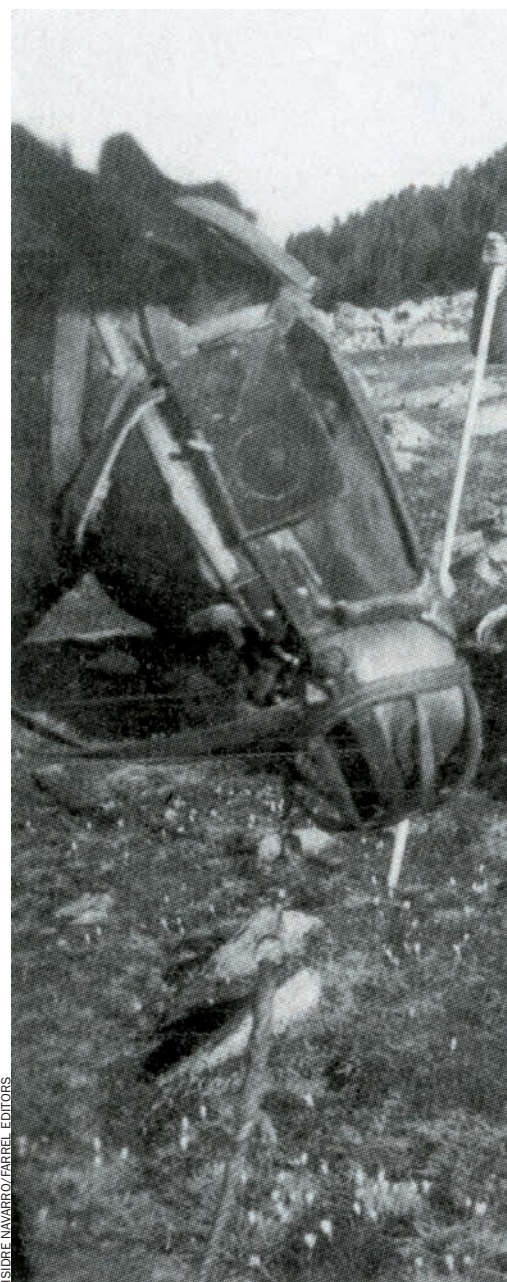
comarca situada a sota de les de l'Alt Urgell i la Cerdanya. Portaven llana a Andorra amb uns paquets que pesaven entorn dels 25-27 quilos. A més, calia dur al damunt la manta per a resguardar-se del fred, el tiberi i la botella de vi d'un litre i mig.

Al cap de tres dies de la sortida, arribaven a Andorra i, un cop venuda la llana, compraven paquets de tabac, rajoles de picadura de mig quilo i caliquenyos, a la fàbrica Reig de Sant Julià de Lòria. Aquell dia feien nit a l'hotel Pol i l'endemà enfilaven el camí de retorn. A més del tabac, també transportaven ampolles d'essències de perfum i pintes.

Joan Riba i Orrit, testimoni directe de l'historiador Planes i Ball, recorda que, fent de minaire a la mina del Coll de Mola, prop de Gósol, guanyava 17 pessetes el dia, mentre que en un viatge n'obtenia 1.200-1.300.

Durant la Segona Guerra Mundial es va desfermar una forta demanda de llana per part dels francesos, i els andorrans feien d'intermediaris. Això va impulsar la formació de colles nombroses a comarques que no són pas frontereres, com el Solsonès d'Odèn, el Pallars Jussà i el Berguedà.

Les colles podien aplegar fins a quinze paquetaires. Alguns anaven armats i no dubtaven a enfrontar-se amb la guàrdia civil si els "molestaven".



ISIDRE NAVARRO/FARELL EDITORS

ISIDRE NAVARRO/FARELL EDITORS

Contrabandistes d'Arànsers al port de Perafita, pas històric entre la Cerdanya i Andorra, amb els paquets de tabac a l'esquena. Som el



JOAN LASSUS / ARXIU MUNICIPAL DE L'ESCALA

1952. Un d'ells els ha anat a buscar a Andorra amb muls. A sota, la colla espera els paquets, al port. Imatges cedides a l'editorial per Isidre Navarro. La cova marinera de les Cambres, a la muntanya de Montgó, municipi de l'Escala (Alt Empordà), amagatall utilitzat pels contrabandistes.

Els contrabandistes compraven la llana a pagesos i ramaders per unes 15-18 pessetes el quilo i a Andorra n'obtenien de 40 a 50.

Una jornada de treball, a pagès, reportava unes 10 pessetes, mentre que amb un viatge *comercial* a Andorra, que des de les poblacions més acostades podia representar tan sols dos o tres dies, hom guanyava l'equivalent al sou d'un mes, tenint en compte el doble comerç, és a dir, el que s'obtenia amb la llana, al viatge d'anada, i el que es guanyava amb el tabac i els productes restants, al de tornada.

Però no era una feina planera. Mal-



JOSEP A. PLANES



JOSEP A. PLANES

Pont de Llierca (Garrotxa), punt de trobada de contrabandistes de Tortellà i Montagut, camí a la frontera. Ermita de Santa Magdalena (Alt Urgell): en sortien els contrabandistes de Sort cap a Andorra.

grat l'èpica i el romanticisme que acompanya l'esperit aventurer, l'historiador recorda que la vida dels contrabandistes de muntanya, a diferència dels de mar, era molt dura. La resistència que calia tenir per a portar paquets fins a 30 quilos, amb travesses de tot un dia per camins que podien ser enfangats, emboirats, glaçats i nevats, havia de ser forta. Hi havia joves que no estaven disposats a fer-les perquè, deien, “no tinc ganes de suar la cansalada”, a banda de la lògica por de ser detinguts pels carrabiners i els civils.

De totes maneres, la por era més aviat a perdre el paquets a mans dels agents de l'ordre, perquè quan eren enxampats

es podien salvar si deixaven la mercaderia a terra i fugien. Sabien que, amb el regal dels paquets, els agents, que també passaven les seves misèries, en general donaven per tancada l'operació.

Els carrabiners estaven més preocupats per l'apropiació personal de paquets que no pas per la repressió estricta del contraban. I, en molts casos, establien una connivència, a través de suborns, amb els contrabandistes.

No tots els contrabandistes eren paquetaires. Una part important del contraban pirinenc es va fer en autobús, detecta l'historiador, com també se'n va fer molt, cal recordar, a través de la línia de tren de la Tor de Querol –a la

Cerdanya– fins a Barcelona, en connivència amb maquinistes i revisors.

L'Alsina Graells. La d'autobús era la de la companyia Alsina Graells. Quan el 1948 es va obrir la frontera de la Vall d'Aran amb l'estat francès, els autobusos baixaven carregats sobretot de pots de cafè dins les saques de la correspondència recollida a Fos, petita població de l'alta Garona. La tasca la feien els revisors i cobradors en complicitat amb els conductors i la guàrdia civil de la caserna de Pontaut, gratificats amb pots de cafè.

També van tenir un paper rellevant en el contraban, sempre comptant amb la complicitat de la guàrdia civil, els autobusos de l'Alsina Graells que feien el trajecte de Sort a Lleida. A mig camí s'aturaven i carregaven paquets que els contrabandistes havien preparat a Andorra, en comptes de passatgers.

Molt important va ser l'Alsina Graells per a la Seu d'Urgell, Andorra i França. L'autobús que arribava de Lleida transportava saques de correu plenes d'ampolles i garrafes d'oli.

Al seu torn, la Hispano-Andorrana comprava i carregava a l'estació d'autobusos de la Seu d'Urgell algunes garrafes de l'oli transportat i les revenia a Andorra als francesos. De fet, la primera part de l'operació era estraperlo i la segona, tot i no canviar de producte, contraban.

Cal tenir en compte, diu l'historiador, que la guàrdia civil sempre tenia dificultats per a intervenir o inspeccionar el contingut de les saques de correspondència perquè era imprescindible una ordre judicial especial i, a més, traslladar-les a la seu de Correus de Lleida.

A més d'Odèn, una altra capital important del contraban al Solsonès va ser la vila de Sant Llorenç de Morunys, la porta pirinenca de la comarca.

Abans de la guerra civil, els habitants de la vall intercanviaven barrals per tabac, a Andorra. Els barrals eren molt apreciats pels andorrans per a conservar-hi l'aigua, perquè eren de la fusta del cor del pi negre, de qualitat excel·lent. Els homes marxaven a peu cap a Andorra amb dos barrals a davant i dos més a l'esquena, lligats amb cordes. La ruta anava en direcció a Tuixén i Cornellana, ja a l'Alt Urgell. Durant



JOSEP A. PLANES

Façana de la casa d'Anton Claret a Camprodon (Ripollès), decorada amb dos cavalls: era un contrabandista de cavalls i mules de la comarca.

la postguerra es multiplicaren les colles de contrabandistes i la fonda del poble, la fonda Morunys (avui, El Jardí), era el punt de trobada dels contrabandistes amb els seus clients.

L'historiador comença el recorregut per la Vall d'Aran i l'acaba a l'Alt Empordà del contraban per mar, entre Portvendres i la Costa Brava, representada per les dues poblacions potser més contrabandistes, per marineres i pescadores, Cadaqués i l'Escala.

El de la Vall d'Aran es fa amb l'estat francès i no hi calen colles. Els mateixos pagesos i ramaders que durant segles s'han comunicat amb els de la resta del país gascó són els qui porten a l'altra banda de la frontera allò que, segons les necessitats del moment, els cal, o poden pagar a més baix preu, d'anís a llaunes de sardines. Així, acabada la Guerra Mundial, els contrabandistes de Bossost portaven a l'estat francès, mancat de molts productes, queviures com arròs, sucre i oli, fins a l'hotel Blanc de Banheras

de Luchon. I quan, a principi dels 50, França prospera gràcies al pla Marshall, els mateixos contrabandistes van a Banheras de Luchon a comprar cafè, sucre, fideus i pa.

Durant la guerra, els contrabandistes havien fet de passaires. Centenars de fugitius jueus arribaven a la Vall d'Aran acompanyats per guies francesos que estaven en contacte amb els guies locals aranesos, futurs contrabandistes.

El contraban per mar de la Costa Brava ja era més conegut –Josep Pla– i ara, a més, el darrer número de la revista *Alberes* acaba de dedicar-hi, a l'estraperlo i el contraban, el seu dossier.

Allò que anota l'historiador, sobre l'Alt Empordà i la Garrotxa, és la importància de Figueres en qualitat de client dels contrabandistes que passen la frontera pels diversos colls de la serra de l'Albera o l'alta Garrotxa.

De contraban n'hi havia d'industrial, a més a més de l'alimentari. L'industrial consistia a importar de

l'estat francès pneumàtics de cotxes i camions, peces de bicicleta i de motos, ràdios i films verges. L'empresa de motocicletes Rieju, i la de bicicletes Gimson, depengueren en gran mesura del contraban de peces des de l'estat francès, afirma l'historiador.

L'aproximació històrica a l'antropologia del contraban pirinenc també és formada per paisatges i persones. Els paisatges són els de les rutes dels contrabandistes. I, en una ocasió, el d'una casa de Camprodon: la d'Anton Claret, que demostra que el contraban era un gran negoci, ja abans de la guerra civil.

I les persones són personatges singulars, de novel·la d'aventures, com Jaume Rigart, *el Baldufa*, de Tregurà, que a més era passaire: passà a l'altra banda, des de Vilallonga de Ter, Josep Dencàs, el conseller de Governació de la Generalitat, d'Estat Català, que durant els fets d'octubre del 34 va fugir del seu despatx per les clavegueres.

Lluís Bonada