

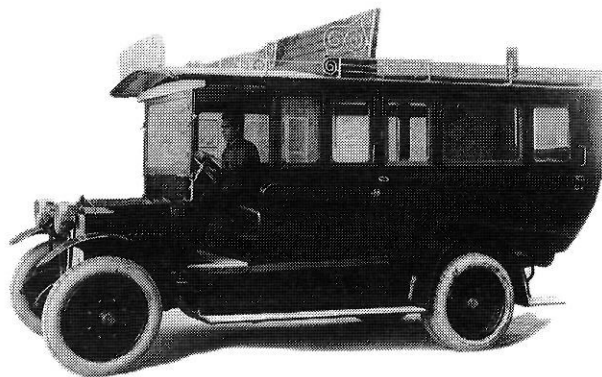
Els cotxes de línia L'ADMINISTRACIÓ de Torroella Josep Vert i Planas

Fotografies:
ARXIU JOSEP VERT

La Dictadura proclamada a Barcelona el 13 de setembre de 1923 pel general Primo de Rivera, i estesa seguidament per tot Espanya, va reglamentar el transport per carretera, especialment el de viatgers, entre els quals s'organitzaren, entre els ordinaris, unes extenses baralles i competències sense límits ni ordres concretes. Les novel·les disposicions comportaren les concessions en exclusiva dels serveis de viatgers a les empreses que poguessin oferir millors condicions: material mòbil, preus, horaris, etc.

Trobem per això a Torroella, i en aquells anys, una empresa que fa serveis de l'Estartit a Sant Jordi i de

Torroella a Girona, mercats setmanals a Banyoles, Girona i Figueres, en exclusiva segons aquelles disposicions governamentals.



Per arribar a aquesta concessió va haver de passar prop d'un segle de competències i vicissituds entre els diferents tartaners i ordinaris locals que es disputaven aquells serveis.

Trobem a la vila i al principi del segle passat, molt probablement continuadors de l'anterior, serveis establerts de tartanes pel transport de viatgers. Eren generalment traguers que feien

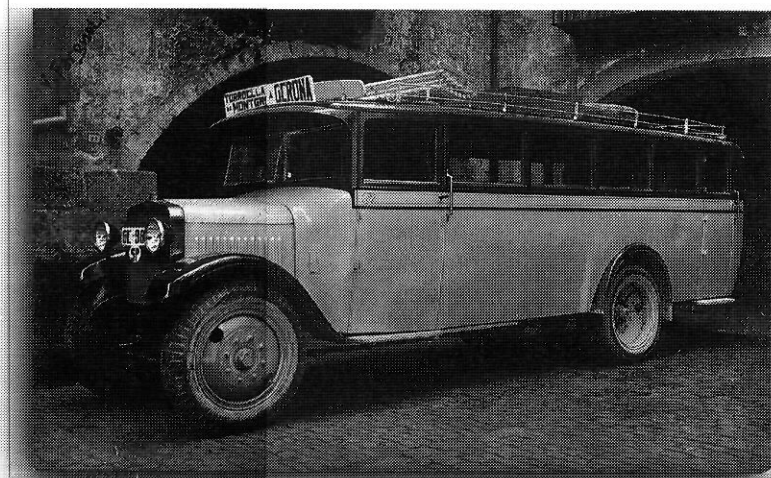
transports amb carros i a la vegada amb les tartanes combinaven el de viatgers. Generalment eren als mercats de Figueres, Banyoles, Girona i la Bisbal, i a dies alterns a Palamós, Begur i l'Escala.

Els primers dels quals en tenim notícia foren tres ordinaris, nom que se'ls aplicava per fer «un servei ordinari de línia» de la qual també en deriva el mot de «línia» de cotxes entre poblacions, distància que comportava l'aplicació dels impostos estatals i govern civil que els concedia, primer determinats en llegües i més tard en quilòmetres.

Els primers tartaners dels quals tenim notícia dintre el primer terç del segle passat fan serveis amb «cotxes» que podien ésser faetons i galeres

juntament amb les tartanes, i en destaquen en Josep Batlle, en Joan Ros i en Pepito Escriu. D'en Ros perdura la seva descendència durant tot el segle, igualment en Batlle qui anys més tard desapareix i l'Escriu sols acaba amb carros.

D'entre aquelles competències sorgeix un personatge llur descendència del qual perdura dins el transport local fins a la dictadura de Primo de Rivera, quan el governador militar de Barcelona, Martínez Anido nomena inspector de transports a un besnét del nostre Martí Massaguer, el qual regentava una fonda que durant el segle passat tingué gran renom.



Amb l'arribada del tren a Girona aquell s'avançà a fer serveis amb galeres, faetons i tartanes, mentre uns arriars o traginers, els Presas, el pare Vicenç i dos fills li estableixen competència amb tartanes i algun cotxe lleuger. Tots plegats prenen el relleu de cavalleries a Sant Jordi pel motiu d'haver de remuntar la Costa Roja, en el trajecte a Girona i disposar de cavalleries de refresc.

Martí, o Martinet com se l'anomena, fa serveis a Girona bisetmanals i es troba en competència amb els Preses, amb en Vintinou de l'Escala i en Trenta també escalenc, amb en Mariano de Begur pel costat de Pals. Finalment per a una millor conveniència s'ajunten Preses i Massaguer i formen la companyia Preses i Martinet, SA.

Els fills d'en Preses no s'hi avenen, un d'ells se separa i forma companyia amb un altre torroellenc.

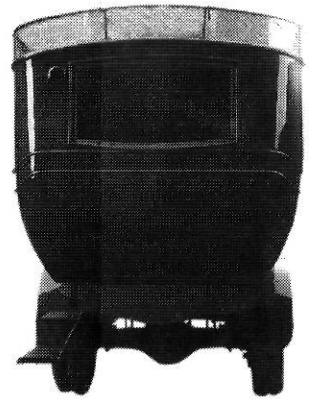
Amb l'arribada del tren a Sant Jordi Desvalls, diferents traginers es desperten davant la proximitat de l'estació fèrria i demanen permís pel transport de viatgers, cosa que fa que la dècada del 1880 es trobin a la vila set tartaners, algun «fent» els mercats i altres amb línia regular. Són els següents: en Presas-Martinet; un descendent d'en Joan Ros, en Cidro, que fa mercats; en Pepín Jomba; en Pere Presas, germà de Vicenç;

en Josep Puigdevall que va a Palamós i en Plàcid Matas. Admeten encàrrecs, comandes i petit paquetatge per les diferents poblacions a manera de transportistes. Un determinat tartaner és oficialment nomenat pel transport de correu, el recull directament del tren i el de la vila, de l'estafeta, el transporta a Sant Jordi.

Anteriorment el correu i la correspondència de la vila eren recollides per un ordinari, també nomenat oficialment, a Corçà, pel servei de correus que es realitzava entre Girona, la Bisbal i Palafrugell. Un temps va fer el servei de correu entre

disputessin la captació de viatgers, encara que generalment cadascú tenia una clientela addicta als serveis de mercats setmanals. Eren comerciants; malaltissos que periòdicament acudien al metge o a l'oculista; el mossèn o altre beneficiat que anava a «la cúria»; altre rendista o banquer mancat de carruatge propi per llurs desplaçaments.

Entre tants serveis i rivalitats s'accentuen les competències en els horaris i preus, i s'arriba en alguns casos, a pagar l'esmorzar quan s'arribava a destí.



Ministració», que encara avui perdura.

L'oficina central de la novella empresa estava situada a la placeta d'en Roc, un petit despatx i encara més petita sala d'espera, lloc habitual de tertúlia. Les



Corçà i Torroella en Vintinou de l'Escala el qual el portava a la vegada a aquesta població marinera.

No és rar que amb tanta competència de tartaners es

Les competències de les quals en tenim millor notícia són les que sorgiren entre els germans Presas, els quals gaudien del corresponent permís en les línies de Torroella a Sant Jordi, de Girona i mercats.

El seny i diligència, i també el copiós material i bestiar de Vicenç Presas i en Martinet, va comportar la fundació de la nova companyia «Vicente Presas y Compañía, Administración de Carruajes y Encargos». Davant d'aquell cridaner anunci i prolongat títol, el poble va reduir-lo a «L'Administració» i finalment, més planer, «La

tartanes lleugeres estaven tancades en una quadra veïna juntament amb bestiar de tir, les galeres i altres cavalls, a la primitiva església dels frares Agustiniens, que la desamortització de Mendizábal va reduir a un magatzem general de la població on tothom tenia entrada.

Al principi de segle l'empresa tenia entre divuit i vint cavalls els quals pengueren el nom de l'anterior propietari, destacant, especialment, l'anomenat Patotxes, per ésser molt indòmit i tirar guitzes, i també mossegar la persona més a l'abast. Els

ADMINISTRACIÓN DE CARRUAJES DE **PRESAS Y MARTINET**

Torroella de Montgrí 15 de Setembre de 1889

D. Cuéntas de T. Ramon J. Llobet

1889	Días	Bultos	Kilos	Peetas	Cts.
Setem. 15	2	arrend. de llogar			70
Cuéntas	Presentadas			22	10
18	1	266 post. de a Girona		2	
20	2	arrend. Jorob. a llogar		3	50
		Total post	28	30	
		Paga de			
		Torroella 10 actuals 1889			
		Vicente Presas			



altres s'anomenaven el Noble, el Romero, el Valerando, el Titus...

Els socis no s'entengueren, mentre un dels germans Presas, en Joanet amb un altre torroellenc, en Cisó Creixell establiren una competència amb l'empresa Vicenç Preses i Cia., posant oficina a la plaça de les Mesures.

És notori, dins les cròniques del principi de segle, que les competències esdevingueren una comèdia local fins a provocar la ruïna de la novella societat tartanera. Jo ho havia sentit explicar al meu avi, el qual no volgué tractes amb ells, ni fer-los cap carruatge. Perderen tot crèdit a la població. Van rebaixar un ral el viatge a l'estació de Sant Jordi. Mentre la «Ministració» en cobrava una pesseta, aquests tres rals, fins i tot alguns viatgers privilegiats havien fet el trajecte de franc. A l'hostal de l'estació, regentat per un germà d'en Joanet, pagaven «el beure».

Finalment, en Joan va fer les paus amb els socis de la companyia Presas i tots tornaren a ser amics. La defunció d'alguns components, i canvis de socis, va comportar una novella organització a

l'empresa i l'entrada d'un nou gerent, en Llambert Preses, qui va posar-hi ordre (...) entre aquells i la societat va rutllar tot millor, principalment en els serveis regulars de viatgers, encara que alguns socis exercissin càrrecs de tartaner, cobrador, etc. i sense tenir sou assignat, es fessin el seu salari en «ruta» amb la captació de viatgers als qui no lliuraven el corresponent bitllet, però sí cobraven el viatge. Costum que va perdurar fins a finals dels anys quaranta. Tolerància entre tots amb l'estalvi d'assegurances socials, sous i beneficis, cosa que va fer comparar, a un assidu a la casa

i irònic torroellenc, amb l'Estat espanyol, semblants els dos amb una vaca a la qual tots munyien però mai no s'aprimava. L'època heroica de les tartanes, va perdurar a Torroella fins a 1920 i alguns tartaners es mantingueren fins a 1924-1925, dels qui s'expliquen substancioses anècdotes.

Les tartanes tenien, generalment, de vuit a deu seients, a vegades se n'hi encabien de 12 a 14; al darrera, a l'estrep i a les polzeren podien anar-n'hi dos o tres lligats. Es donà el cas que en algun trajecte se'n perdé algun en deslligar-se les cordes. Altres vegades també es consentia, lligat o afermat, algun valent viatger d'anar al toldo.

Les tartanes de 12 i 14 seients tenien cabuda per 16 i 18 viatgers. Com que en el trajecte de Girona calia remuntar la Costa Roja, es traspassava el Terri per un gual estret i profund. Calia fer baixar tots els passatgers i remuntar la costa a peu, i en

arribar a dalt, a l'hostal, pujar de nou, i amb la cavalleria reposada, amb un trot lleuger baixar fins a Sarrià de Ter i per Pedret entrar a Girona pel Portal de França fins a Cal Ros, lloc de parada i fonda.

Arribat l'any 1918, l'empresa torroellenca va haver d'afrontar la competència dels carruatges mecànics. Ribot, Font i Artigas, establien un servei amb Hispanos entre Palafrugell i l'Escala, el qual va comportar les reclamacions locals dels usuaris torroellencs. Els Preses van comprar a un familiar de Lloret de Mar un vetust omnibus de l'any 1913. La línia de Sant Jordi encara pogué admetre el veterà futil, però a l'allargar-li la ruta de Cervià i Medinyà li sobrava la Costa Roja. La inexperiència dels conductors i el mal camí del ferm, encara que a Servià va existir un Peón Caminero que fou premiat amb la medalla del treball per tenir el millor tros de tota la província en bon estat, no li valgué al vell Hispano, el qual va haver de ser reemplaçat per tartanes, amb la conseqüent protesta de la premsa local i els usuaris.

Els horaris es mantenien com a l'època de les tartanes, se sortia al matí, a les 3, per arribar a Sant Jordi entre 2/4



de 4 i les 5 h. Les dificultats per l'arrencada, l'acetil dels fanals i la carretera dolenta, encara que no existia el perill de rebentar les rodes per ésser el vehicle dotat de massissos, exigia aquella llarga ruta. Cap a l'any 1925 es decideix dotar els serveis amb nous òmnibus mecànics. Els de Palafrugell fan servei regular a l'Escala. En Vintinou i en Brundel fan els trajectes, el primer a Sant Jordi i Figueres amb òmnibus, i el segon a Flaça igualment.

A Torroella proliferen, al llarg de la dècada dels anys vint, diferents marques de material mecànic, a més dels Hispano, surten els Ford de pedals, Chevrolets, Berliet, Lancia. Però la població continua havent de llevar-se abans de les tres del matí per anar a Sant Jordi i agafar el primer tren a Barcelona si cal fer el viatge d'anada i tornada en una jornada. Aquella estada a l'estació, a l'espera del tren, fa que la bona disposició del «jefe» amb un gramòfon els distregui amb música de sarsueles o sardanes fins a l'arribada del carril.

És notòria la construcció d'un petit òmnibus exprés per a l'orquestra Montgrins, a semblança del que s'havia construït per a la Principal de la Bisbal.

Per les mides i altura del sostre del novell carruatge «dels músics» no es va tenir en compte el costum dels professionals d'anar amb barret a totes hores. Quan en un determinat trajecte un sobtat solc de la carretera feia aixecar el cul dels viatgers, els seus capells quedaven planxats en rebotar llurs caps al sostre del cotxe. D'aquella manera el novell carruatge prengué el nom de «xafabarrets».

Entre els anys 25 i 35, si bé es canviaria el material mòbil, els costums i modalitats ancestrals tardaren molt en adaptar-se als novells models de transport, òmnibus



i tracte amb els viatgers. Es conta d'un conductor, que anteriorment portava un cotxe Hispano o Spa del marquès de Robert, que el novell Hispano 40-50 li era «gran», no acostumava a canviar de marxa en trajectes lents quan portava l'anterior turisme, seguia el costum amb el potent òmnibus i en una pujada li va quedar el motor parat. Com que el

cobrador acostumava a avisar-lo, a la sortida, amb el crit de «tira Meru», nom del conductor, els viatgers en aquelles pujades i especialment a la Costa Roja ja el prevenien, amb ironia, amb el crit de «Meru posa la primera».

També s'explica d'aquella senyora qui envià, pel Ros tartaner, una capsa de flaones a un familiar de

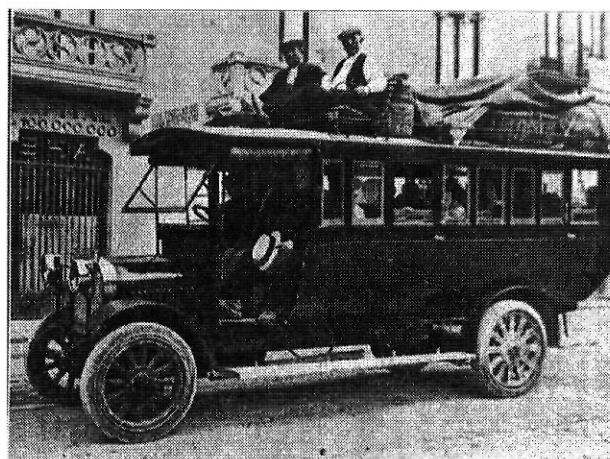
Girona, i que aquell, amb l'olor de la laminadura, ara una i ara l'altre, se les anà menjant totes. La befa general al cobrador perdurà llarga temporada.

Els trajectes a Girona es pogueren regularitzar, malgrat no coincidir els horaris amb els trens expressos a Barcelona, fins que un servei directe de Torroella a la capital va regularitzar-los, fou una altra empresa forastera.

La guerra civil i la intervenció del comitè va confiscar l'empresa, si bé cap a l'any 1937 tornava amb intervenció dels obrers i col·lectivitat, però com que tot quedava quasi en família persistiren els vells costums i sistemes anteriors a la contesa.

Cap als anys quaranta entren nous socis, s'amplia el capital i nou material mecànic, la direcció recau sobre un soci majoritari qui pot distribuir, sota la seva pròpia responsabilitat, tot el que fa referència al transport i pròpia empresa, per arribar finalment a una novella transmissió, que amb material modern i adherit, permet enllaços amb l'Estartit, de Torroella a Girona, i ràpids autocars a Girona i Barcelona.

Josep Vert i Planas



Administración de Automóviles PRESAS Y COMPANIA

Teléfono 3 -- TORROELLA DE MONTGRÍ

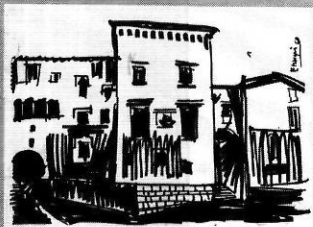
SERVICIO DE AUTOS DE TORROELLA A
:: SAN JORDI A TODOS LOS TRENES ::

A FIGUERAS — MARTES Y JUEVES
A GERONA — MARTES, JUEVES Y SÁBADO
A LA BISBAL — VIERNES

AUTOS TURISMO DE ALQUILER

X. Anton, J. Clara, P. Cornellà, A. Jiménez, M. Jiménez,
J.M. Marquès, S. Marquès, J. Pla, J. Puigbert, A. Romero, P. Solà

**ESGLÉSIA I SOCIETAT
A LA GIRONA
CONTEMPORÀNIA**



Quaderns del Cercle
9

**X. Anton, J. Clara, P. Cornellà, A. Jiménez, M. Jiménez,
J.M. Marquès, S. Marquès, J. Pla, J. Puigbert, A. Romero, P. Solà.**

Deu estudis sobre la història de l'església gironina dels segles XIX i XX permeten d'aproximar-nos a la vida i a la incidència social d'aquesta institució que perdura per damunt dels règims polítics. El llibre toca un ventall de temes variat que van de l'anticlericalisme del segle passat a la contestació interna, derivada de les contradiccions intraeclesials desvetllades pel concili Vaticà II.

**ESGLÉSIA I SOCIETAT
A LA GIRONA
CONTEMPORÀNIA**

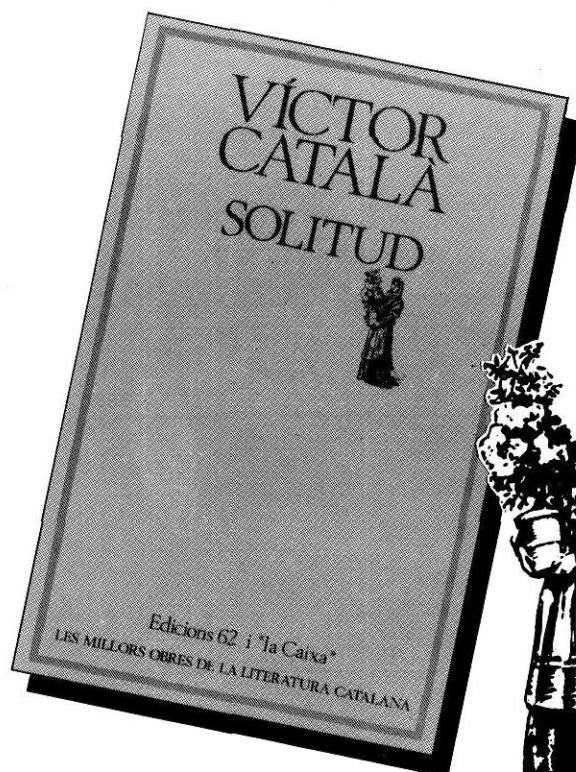
Quaderns del Cercle, 9

Centre d'Estudis Històrics i Socials de Girona

"la Caixa" Les Millors Obres de la
edicions Literatura Catalana 27
62

**VÍCTOR
CATALÀ
SOLITUD**

Solitud és un dels punts
culminants de la narrativa
catalana de totes les èpoques.



De venda a totes les llibreries

