

Els cotxes de línia La ruta de França Joan Guillaumet

Fotografies i il·lustracions:
ARXIU FAMÍLIA SALA

La ruta de França. La ruta cap a Europa. En la història del desenvolupament del transport de viatgers entre Figueres i França hi juga un fort protagonisme la família Sala. En algun període hi ha intervingut alguna altra empresa, però el pes fort podem dir que l'ha portat aquesta família, que no fa gaires anys que ha traspasat els seus drets de concessió de la línia de Figueres al Pertús. Hem estat mantenint una llarga conversa amb dos dels darrers plançons d'aquesta nissaga. Es tracta dels germans

Miquel i Narcisa Sala i Pumarola. Miquel és el primogènit i ja volta la vuitantena. Hi ha un altre germà, Simó, que no assisteix a la conversa.

– L'any 1985 –em diu Miquel– va acomplir-se el cent quinzè aniversari del funcionament de la nostra empresa.

– Això deu voler dir –observo jo– que l'empresa existia des de l'any 1870.

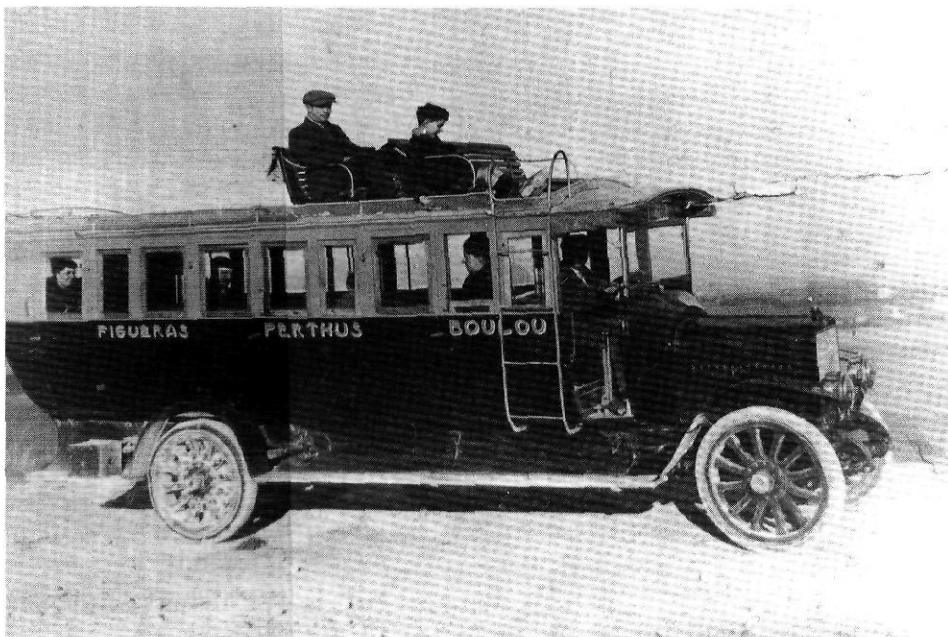
– Sí, una cosa així –confirma Miquel, i continua–. El fundador de l'empresa degué ser el nostre avi, que es deia Simó Sala i Palet. D'aquí ve que a casa

nostra sempre se'ns ha conegut com a can Simon. Els nostres cotxes han estat sempre els cotxes de can Simon. De totes maneres, durant una pila d'anys i fins ja una mica entrat el segle present, el servei va haver de fer-se amb carruatges, tartanes i cavalls, amb la incomoditat i la lentitud que això devia comportar, per més que la gent hi estigués feta.

– L'àvia materna de la nostra mare –intervé la Ciseta– havia estat de can Toll. Els Toll eren els qui havien tingut les galeres que feien el servei de viatgers entre Figueres i Barcelona. Jo havia sentit explicar que sortien de Figueres, s'aturaven per sopar i dormir a l'hostal de la Granota i l'endemà dinaven a l'hostal de cal Coix. Eren les galeres d'en Toll i sembla que el seu amo les tancava en unes quadres que tenia en un carrer de Figueres que hi ha entre el carrer de la Muralla i el carrer de Peralada i que s'anomena el carrer de Sant Domènec. Però aleshores la gent en deia el carrer d'en Toll.

– Abans de la guerra del 14 –torna a parlar Miquel– el meu pare, Josep Sala i Corcoll, ja havia tingut cotxes. Havia tingut un Lorraine Dietrich i un Dion Bouton, matriculats amb els números 67 i 69 de la província de Girona. El pare va anar a la casa Dion Bouton de París a aprendre de guiar cotxes i perquè li donessin un permís per poder fer-ho. Això havia de ser abans del 1914. Aquí no hi havia pas ningú encara que en sapigués. Dels primers Ford que van sortir, en Soler, que era el concessionari i tenia l'establiment a la plaça de la Palmera, li va vendre un xassís i van posar una tartana damunt del xassís. Un altre Ford el va carrossar un carreter que hi havia al carrer

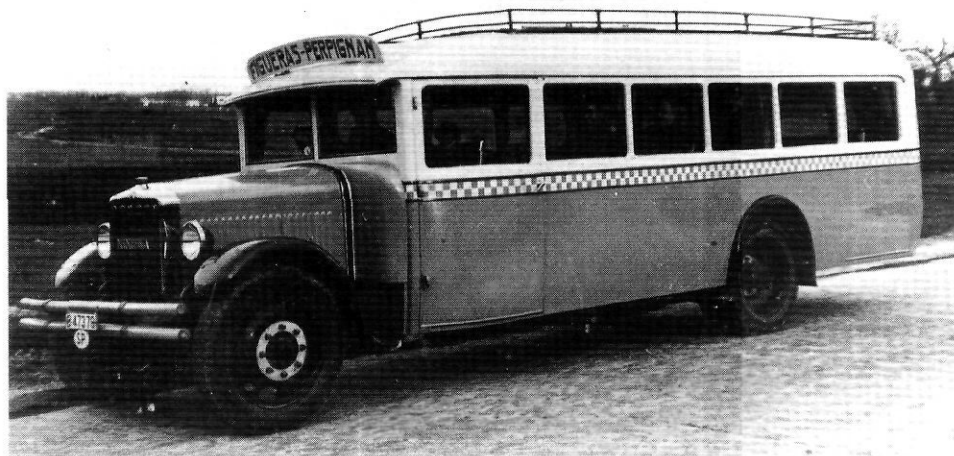
Un dels primers autocars que van fer la ruta de França cap als anys vint.



de Lasauca, cantonada amb el carrer de Galligants, i que es deia Coll. Era parent d'en Bartolí. Aquest va fer la carrosseria del primer cotxe, com si fos una tartana. Portava dotze places.

EL CARRER DE LA JONQUERA

L'administració i els garatges dels cotxes de can Simon havien estat durant molts i molts anys al carrer de la Jonquera. És comprensible perquè llavors tot el trànsit que anava i venia de França havia de passar per força pel carrer de la Jonquera. Aquest carrer, ara ningú no ho diria, havia estat un dels que hi havia més moviment i més tragí de tota la ciutat. Hi tenien les seves administracions, a més dels cotxes d'en Simon, que feien el servei a França, els cotxes que feien el servei fins a Darnius i Maçanet de Cabrenys i els que



El primer autocar de fora d'Itàlia que va arribar a Roma el setembre de l'any 1932.

vehicles. Gent carregada, gent aqueferada, gent, molta gent. Quan algun cotxe de línia estava preparant-se per marxar, no volgueu saber el garbuix que s'organitzava. Cues davant de les taquilles per agafar bitllet, crits i maldecaps per carregar dalt

LA LÍNIA FINS A PERPINYÀ

— La nostra línia —va dient en Miquel Sala— arribava, abans de la nostra guerra civil, fins a Perpinyà. Fèiem cinc serveis diaris a Perpinyà. Després va haver-hi unes lleis franceses, que van

segona guerra mundial, el soci francès que teníem ens van fer una mala passada no pas petita, que ens va fer perdre la part que havíem tingut a la concessió francesa.

— Es veu que en una certa època —intervé novament la Ciset— hi havia hagut assalts



Carnet de la Unió postal universal a nom de Josep Sala i Corcoll com a contractista de la conducció del correu entre el Pertús i Figueres.

comunicaven amb Agullana i la Vajol. Jo m'havia estat en aquest carrer una gran part de la meva infantesa i de la meva joventut i sempre tindrà present en el meu record l'animació i el batibull que hi arribava a haver, sobretot els dijous i alguns dissabtes i diumenges. Moviment constant de carros, tartanes, camions, cotxes i tota mena de

de l'«imperial» els fatos i paquets dels passatgers i feina per trobar seient o lloc per encabir-se dins del cotxe. No parlem de quan s'esqueien els dies forts de les fires i festes de la Santa Creu, quan s'havien arribat a fer deu cotxes a Perpinyà en un sol dia. Ni del temps de les veremes a França, quan s'havien arribat a transportar vuit-cents veremadors diaris.

prohibir que fossin estrangers els qui tinguessin la concessió dels serveis de la línia en territori francès. El primer inconvenient va ser amb els cotxes. Vam haver de comprar cotxes francesos. El segon, que la propietat de la concessió no podia ser d'un estranger. Llavors vam haver de formar una societat. Una societat francesa per poder explotar el negoci a França. I durant la

als trens. Llavors hi havia un servei de correus des de la Jonquera a Figueres cada dia a les quatre del matí per agafar l'express, que passava a les cinc. S'havien trobat moltes vegades que la Jonquera renunciés a tenir aquest servei, perquè era molt incòmode fer-lo en aquelles hores. Però es veu que no en podien prescindir. Era absolutament necessari que el

correu arribés a agafar aquest tren de les cinc del matí. Llavors, com que hi havia hagut robatoris al tren, per portar el correu calia un permís especial. I el nostre pare tenia un permís, un carnet de correus, per poder portar el correu fins al tren. El correu el lliuraven al tren directament, sense passar per l'oficina de correus de Figueres.

Jo tinc records de quan era un infant i podríem dir que els set primers anys de la meua vida me'ls vaig passar a França, ja que el meu pare va haver d'anar-hi per una feina que se li va presentar. Solíem venir de vacances per Nadal i de vegades a l'estiu des del departament de l'Hérault, que era on ens estàvem. Quan no veníem amb el cotxe que tenia el meu pare, agafàvem el tren fins a Perpinyà, que era on agafàvem el cotxe de línia que, després d'haver travessat la frontera, ens deixaria als Hostalets de Llers, que era on vivien els meus avis paterns, uns tres quilòmetres abans d'arribar a Figueres. Encara tinc present l'estampa d'algun d'aquells autobusos –parlo de les darreries dels anys vint– equipat amb rodes de goma massissa, amb la cabina del xofer sense portes i el mecanisme d'engegar a base de girar una maneta, amb la qual calia anar amb compte, perquè de vegades amb una reculada que havia fet algú s'hi havia petat un braç. El fet que la cabina del xofer anés sense portes comportava que el que menava el vehicle estigués exposat a les inclemències del temps i al pic de l'hivern, per exemple, es pelés de fred. A l'estiu, en canvi, potser eren els passatgers que no havien pogut instal·lar-se a tocar una finestreta els qui s'ofegaven de calor i agafaven una suada que els deixava xops. L'aire

El primer autocar que va circular a la línia de Figueres a França amb motor Diesel.



condicionat trigaria a arribar molts anys encara.

– El meu pare –m'explica en Miquel Sala–, juntament amb un soci, varen fer la casa que hi ha a l'encreuament de la carretera que ve de Ceret amb la que va a Perpinyà, al lloc que en diuen el Siure dels Trabucaires, perquè, segons contem, hi havia hagut un arbre d'aquesta mena, un suro, balmat, que en altres temps els trabucaires havien

s'hi estava força més que no pas ara. Primer, perquè el paviment de la carretera era força deficient i segon, perquè els motors dels vehicles no tenien pas la potència dels d'ara. Tinc present a la memòria que, venint de Perpinyà, quan agafàvem les giragonses que hi ha entre el trencant de Ceret i el Portús, semblava que no s'acabaven mai. El cotxe anava pujant a poc a poc, amb una marxa

d'aigua al radiador, que deixava anar una fumera de vapor com si fos una olla a pressió d'aquestes d'ara quan arrenca el bull.

– Aquí –evoca en Miquel– el primer autocar amb cara i ulls que vam tenir va ser inaugurat l'any 1922 pel bateig del meu germà Simó. El vam anar a batejar amb aquell primer autocar que vàrem tenir.

PRECURSORS DEL TURISME INTERNACIONAL

Sembla que des de l'any 1907 havia existit a Figueres una entitat anomenada «Fomento Nacional de Peregrinaciones», que publicava una revista, que portava per nom *Los santuarios católicos*, i es dedicava a promoure i a organitzar viatges d'un caire més aviat religiós a diferents punts d'Europa o a Terra Santa. Aquesta entitat estava regida per dos capellans figuerencs, mossèn Agustí Burgas i mossèn Rossend Fortunet.

– L'any 1932 –em diu Miquel Sala– es va escaure el vint-i-cinquè aniversari de l'entitat i va fer-se un viatge a Itàlia amb un autocar nou, marca Minerva, de 33 places i amb matrícula de Barcelona, número 47379. Jo vaig anar-hi de xofer, juntament amb en Met Carreras, un xicot una

Servei d'autos de Figueres al Perthus amb combinació amb els autos de Le Beulou

HORES DE SORTIDA DE FIGUERES

Matí: a les 6 i a les 11 i mitja

HORES DE SORTIDA DEL PERTHUS

Matí: a les 8 i mitja. Tarda: a les 3 i mitja

TARIFA DE PREUS:

A La Junquera. 2' pessesetes

Al Perthus 3'50 id.

Administració: Casa d'en JOSEP SALA, carrer de La Junquera, 15

En la mateixa administració, es venen 5 cavalls, 5 tartanes i un cotxe, a preus econòmics.

Anunci aparegut en un dels números de l'Empordà federal publicats el mes d'abril de l'any 1922. Cal observar el text del peu de l'anunci per adonar-se de la intenció de l'empresa de liquidar els mitjans de transport que havia fet servir fins aleshores.

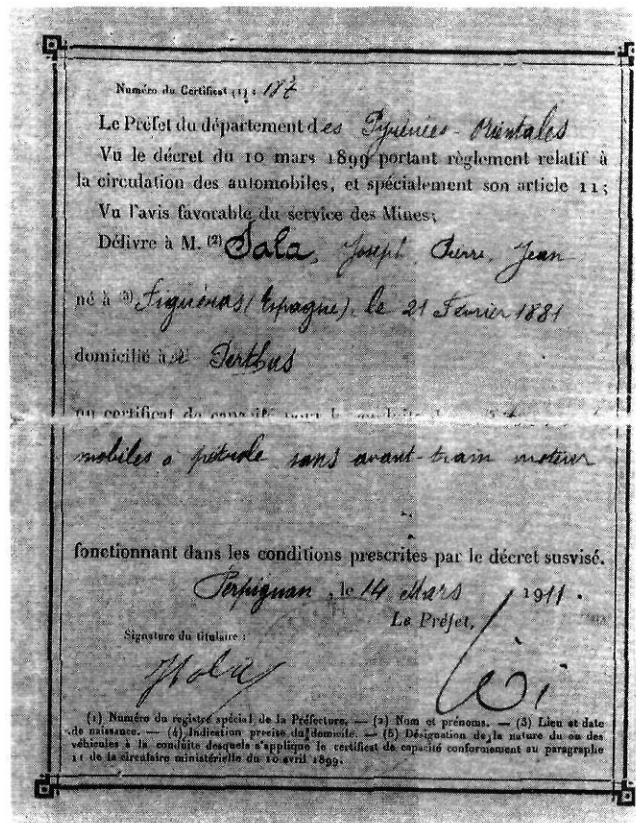
fet servir per amagar-s'hi. Aquesta casa, doncs, la van fer el meu pare i el seu soci i allí era on es feia el canvi dels cotxes que anaven o venien de Perpinyà i els que feien el servei amb Amélie-les-Bains.

Recordo que llavors, per anar de Perpinyà a Figueres,

curta posada que jo diria que calia anar reduint al màxim i amb el motor esbufegant, que semblava que tenia treballs a tirar endavant. Alguna vegada calia aturar-se perquè el xofer, que era previsor i portava una regadora amanida per si un cas, tirés una mica

mica més gran que jo i que treballava per a la nostra empresa. Jo tenia divuit anys i el meu pare em va haver d'emancipar per poder tenir el carnet de xofer, ja que segons les lleis de llavors era l'única manera de poder tenir-lo a l'edat que jo tenia. Vam anar tots dos amb l'autocar, que va sortir el dia 5 de setembre de la plaça de l'Àngel de Barcelona i vàrem tornar el dia 30 del mateix mes. De

Santedat el Papa Pius XI. Tot això perquè es tractava del primer autocar de fora d'Itàlia que arribava a Roma amb viatgers. És a dir, que el primer autocar de fora d'Itàlia que va arribar a Roma va ser de can Sala. I també va sortir el cardenal Pacelli a beneir-lo. I després l'audiència especial amb el Sant Pare, perquè es veu que era una cosa molt important allò que un autocar de fora d'Itàlia arribés a Roma



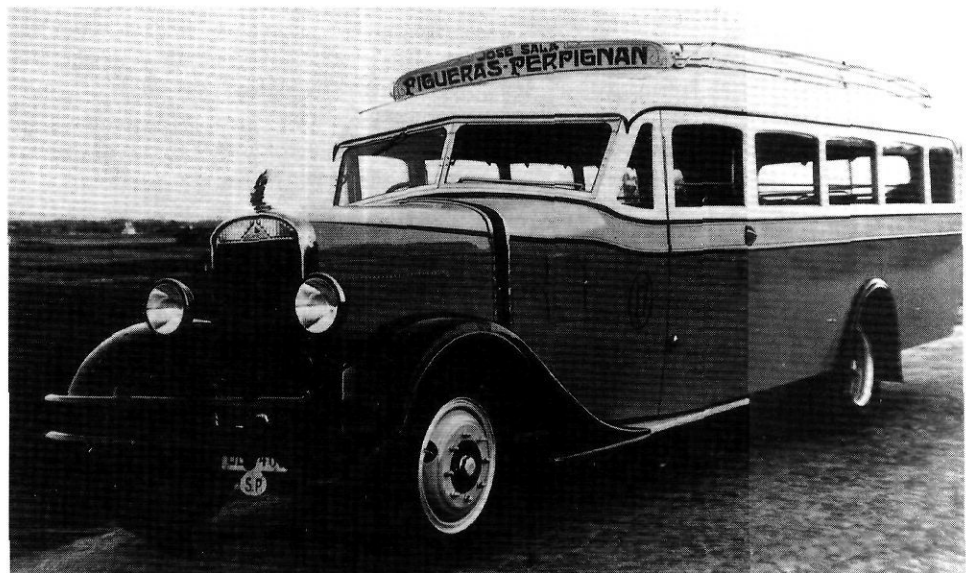
El primer permís per menar cotxes de viatgers, expedit a França, que va tenir Josep Sala i Corcoll.

per primera vegada. Això va ser l'any 1932.

— L'any 1933 vam repetir aquest viatge —afegeix la Ciseta— i llavors hi vaig anar jo. Vam anar-hi amb un Chevrolet que teníem i vam estar gairebé un mes de viatge. Encara ho recordo. Haig de

tenir una fotografia de la plaça de Sant Marc de Venècia. Recordo que havíem anat a hotels Palace, dels més luxosos. Vam anar a l'hotel Excelsior Galia de Milà, que encara avui està conceptuat com un d'aquests de cinc estrelles. Tots hotels fabulosos.

manera que, entre anar i tornar, vàrem estar-hi uns vint-i-cinc dies. Es varen recórrer 3.600 quilòmetres a raó d'una pesseta per quilòmetre. El viatge va costar a cada passatger 895 pessetes i els hotels varen ser tots de la màxima categoria. A Roma vam ser rebuts per monsenyor Caccia, mestre de cambra del papa Pius XI, i pel cardenal Eugeni Pacelli, que aleshores era el secretari d'Estat de la Santa Seu i posteriorment seria papa amb el nom de Pius XII. També vam ser rebuts en audiència especial per Sa

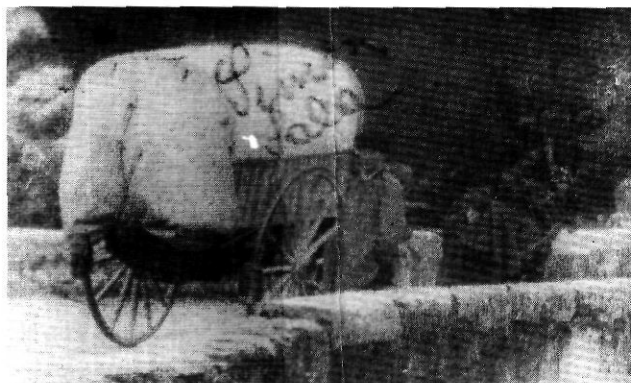


Hi havia molt poca gent que fes viatges. I la gent que els feia era que tenia possibilitats de fer-los. El que passava també era que les carreteres eren llavors molt incòmodes i calia arribar a un hotel que et compensés una miqueta. Vam anar fins i tot a Nàpols i a Pompeia i vaig fer una excursió al Vesuvi, a dins del volcà, que estava en activitat, per bé que no pas en erupció.

ENVERS LA MODERNITZACIÓ

– El primer cotxe de viatgers –explica en Miquel– que va córrer per aquí amb motor Diesel va ser de casa nostra. Un any, a la Fira Comercial que hi havia per les Festes de la Santa Creu, hi havia dos motors MAN. Un d'ells el va comprar en La Bisbal, que va posar-lo en un camió. Nosaltres vam comprar l'altre i el vam posar en un autocar. I va ser el primer autocar que va anar amb motor Diesel. Perquè llavors, pel pensar de la gent, semblava que això d'anar amb olis pesats no podia ser, perquè deien que feien pudor. I ja podem veure si, des de llavors, n'hi han anat pocs o molts de cotxes amb motor Diesel. Va ser una transformació que es va fer. Això va ser el segon any que es va fer la Fira Comercial de Figueres a la plaça del Gra, quan encara feien la porta encarada a la carretera de Roses.

Un testimoni del transport de viatgers entre Figueres i França, en els temps anteriors a la tracció mecànica.



ELS ANYS DIFÍCILS

Quan esdevingué la revolta del juliol de 1936, la família Sala, per raons de seguretat, va traslladar la seva residència a Perpinyà, des d'on seguí tenint cura de la part que tenia del servei de viatgers entre la capital del Rosselló i la frontera. La gestió de l'empresa que quedava en territori espanyol va quedar en mans d'un grup de treballadors durant la resta de la contesa.

– Després de la nostra guerra civil –recorda en Miquel– hi va haver un temps que la gent de Figueres anava a la frontera a buscar menjar i fins i tot alguns d'aquí anaven a França i portaven coses cap aquí. És el fenomen que s'ha conegut amb el nom d'estraperlo. Va haver-hi el cas curiós d'una dona de Figueres, el nom de la qual no vull dir, que venia de França i portava

amagada una cosa a sota les faldilles. En arribar a la frontera, va ser un tip de riure, perquè allà hi havia la matrona de la duana, que va voler fer-li un escorcoll. Al cap d'una estona d'estar escorcollant-la, va sortir la matrona tot rient i va dir: «Aquesta dona, allà on hauria de portar pèl, hi té ploma». I és que hi portava unes perdis amagades.

– Vam passar una

temporada

–recorda

també–

que es portaven els cargols d'aquí cap a França i el mercat dels

cargols es feia al davant de l'administració nostra al carrer de la Jonquera, perquè allà venien els de Perpinyà, compraven tots els cargols i nosaltres els carregàvem dalt dels cotxes i els portàvem a França. S'havien arribat a pagar –parlo dels anys trenta, abans de la nostra guerra civil– a cinc pessetes el quilo. Hi havia hagut dies que havíem arribat a portar mil cinc-cents quilos de cargols cap a França.

– Durant la segona guerra mundial –va recordant encara– va haver-hi una gran fugida de gent que venien d'Europa cap aquí. Sobretot jueus, que fugien dels alemanys. Nosaltres

els carregàvem a Perpinyà i els portàvem cap aquí amb els cotxes. I entre aquests viatgers, recordo que va haver-hi el famós doctor Sergej Voronoff, aquell que deien que havia inventat la joventut eterna amb el trasplantament o l'empelt de cèl·lules de mico. I recordo que jo vaig dur-lo fins a Barcelona i vaig baixar-lo davant de la porta de l'hotel Ritz. Amb un autocar d'aquells que havíem tingut a casa, que més aviat semblava una tartana, un d'aquells vells que hi havia. Ens havia demanat si els podíem portar fins a Barcelona. I a ell, la seva senyora i tot l'equipatge que portaven, jo els vaig anar a dur.

Després de la segona guerra mundial, doncs, la família Sala hagué de reduir la seva activitat empresarial al servei de viatgers entre Figueres i el Pertús, a part dels serveis discrecionals que es poguessin presentar. Aquesta



activitat va ser mantinguda fins al 22 de febrer de 1989, data en la qual la concessió fou adquirida als germans Sala per Pere Turrà de Roses, que és qui se n'està fent càrrec en l'actualitat. Ara mateix, en els temps actuals, tal com s'ha posat la vida en la qüestió dels desplaçaments, no sé si hi ha gaire gent que faci servir encara els cotxes de línia. Em fa l'efecte que no gaire i també que és un fet la pèrdua de la fesomia sensible i humana que havien tingut en altres temps. De vegades, però, pot ésser plaent alimentar la nostàlgia.

Joan Guillaumet