

# Els cotxes de línia LA HISPANO HILARIENCA Àngel Serradesanferm

Fotografies:  
ARXIU SERRADESANFERM  
Sant Hilari Sacalm

**S**ant Hilari, un poble amagat i difícil de trobar al mig de les Guillerries, disposarà aviat de transport de viatgers a causa del prestigi de les seves aigües picants, conegudes des del final del segle XVIII. Les seves propietats curatives, famoses arreu del món, obligaran a enllaçar Sant Hilari amb les deus, ubicades a uns 5 quilòmetres i amb les estacions de tren de Vic i d'Hostalric, les dues més properes. Aquest fet provocarà l'afluència massiva

de gent a la població, la qual demanarà un adequat sistema de transport.

Era tanta la importància de les aigües que, per salvar les dificultats del precari transport de l'època, al 1881 s'inaugurà el famós balneari, edifici al peu de les fonts que en aquells moments oferia els millors serveis pel que fa a la comoditat de les seves estances i les prestacions que s'hi oferien.

Venia a ser una solució a les enormes molèsties que suposava desplaçar-se per carretera.

Es pot dir, per tant, que la font Picant va ser l'inici de tot el posterior desenvolupament dels mitjans de transport per poder-hi arribar a través de Sant Hilari.

## La Hispano-Hilarienca

SERVEI D'OMNIBUS AUTOMOVILS ENTRE HOSTALRIC, ARBUCLAS I SANT HILARI

HORARI DE SORTIDA PERA HOSTALRIC		ARRIBADA A SANT HILARI	
Mati	á los 5	Mati	á 3 quarts de 10
Tarde	á los 2	Tarde	á los 6

### TARIFA DE PREUS

De Hostalric á S. Hilari.	berlina	8 ptes.	De Arbucias á Hostalric.	berlina	3'50 ptes.
"	Interior	7 ..	"	Interior	2'50 ..
Anada y tornada..	"	10 ..	De Arbucias á S. Hilari.	berlina	4 ..
De S. Hilari á Hostalric.	berlina	7 ..	"	Interior	3'50 ..
"	Interior	5 ..	De S. Hilari á Arbucias.	berlina	3'50 ..
De Hostalric á Arbucias	berlina	4 ..	"	Interior	2'50 ..
"	Interior	3'50 ..			



### Dels cavalls al projecte de tren

Els més grans encara han sentit explicar com en Jepa tenia cavalls i ases que amb sellons portaven la gent a la Font Picant perquè només hi havia un caminet. Més tard s'obrirà la carretera i ja hi arribaran les tartanes i altres tipus de carruatges, amb el Tixaire, en Camprodon, en Torrent i en Massaneda. Aquests mateixos faran arribar amb cavalleries la gent a Sant Hilari, des de les estacions de Vic i d'Hostalric.

Al segle passat Sant Hilari tenia una natural tendència cap a la plana de Vic i a primers de juny del



1877 s'inaugurarà ja la carretera de Vic i hi passarà el primer vehicle, amb gran admiració del veïnat. Normalment s'anava amb tren de Barcelona a Vic i els 36 quilòmetres restants del trajecte fins a Sant Hilari es feien amb diligències amb unes 5 o 6 hores.

No és d'estranyar, per tant, que de l'any 1891 hi hagués un projecte de l'enginyer D. Vehils de fer arribar el tren a Sant Hilari. En aquest any la premsa es farà ressò d'un estudi de camp del ferrocarril econòmic de Vic a Sant Hilari. El traçat no arribaria als 40 quilòmetres, la pujada més grossa no excediria del 3% i s'enllaçaria amb la línia de

Sant Joan de les Abadesses en direcció Manlleu. D'aquí aniria cap a Sant Julià de Vilatorrada, creuaria la serra de Collsameda, cap a la riera Major, Sant Sadurní, Tortadès i pel Molí Roquer cap a Sant Hilari, passant prop de la font Picant. Els objectius eren econòmics, basats en la mineria, el turisme i la producció forestal. Tot va quedar en un projecte per les dificultats de tot tipus, però permet fer-nos una idea de la importància que el poble tenia com a centre d'estiuatge.

Per aquests mateixos anys s'obrirà la via d'Arbúcies i així ja tindrem els dos eixos d'afluència de passatgers, el de Vic i el d'Hostalric.

Les altres carreteres es faran molt més tard, la de Santa Coloma al 1909 i la d'Osor al 1922.



Durant molts anys, i malgrat les dificultats —el trajecte des d'Hostalric es feia amb tres o quatre hores—, les diligències i les tartanes foren el mitjà de transport gairebé únic.

Al principi de segle és ja freqüent veure com alguns vehicles de les famílies de la burgesia barcelonina arriben a Sant Hilari i causen admiració, però ni de bon tros suposa cap servei regular, encara que potser hi havia hagut algun intent per part d'en Tomàs Culí i Verdaguer, pioner en aquesta activitat. És possible que en Culí tingués algun vehicle de passatgers i

hagués creat la Hispano Hilarienca de Tomàs Culí, abans de 1909, perquè en un periòdic del mateix any hi ha un anunci oferint participacions de 50 pessetes per poder intervenir en el negoci.

### El primer automòbil

El dia 5 de juliol de 1909 arribava a Sant Hilari el primer dels automòbils que la Hispano-Suiza havia de lliurar per fer el trajecte Hostalric-Sant Hilari; la seva benedicció va ser una gran festa, molt celebrada per tota la població. Aquest acte inaugurava de manera oficial la línia d'òmnibus de Sant Hilari a l'estació d'Hostalric per Arbúcies.

Des d'aquest moment hi haurà l'establiment d'un

servei regular de passatgers i això suposa parlar de la Hispano Hilarienca. L'empresa neix de forma seriosa l'any 1909 i com d'altres d'aquest nom, la fàbrica Hispano-Suiza era accionista en l'establiment i la participació de les companyies de transport de viatgers —al 1909 només tenia sis línies i una era la d'Hostalric a Sant Hilari. En Tomàs Culí en serà l'ànima.

A partir d'ara hi haurà més serveis i s'ampliarà el nombre de vehicles, uns «hispano-suïssa» pintats totalment de color groc que aлегraven el paisatge de les





A. T. V. — 4089 - S. HILARI SACALM  
Plassa de la Iglesia

tortuoses carreteres de les Guillerries, fet que no va pas suposar la desaparició dels carruatges, perquè els òmnibus no arribaven ni de bon tros a tots els indrets.

L'any 1918 la Hispano té diversos vehicles i en Josep Fuguet també en té un de 14 seients. En aquest mateix any, i no sé per quin motiu, en Culí crea una altra empresa «La Econòmica», amb un auto, però només durarà uns mesos. Aquest fet indica que en Culí devia tenir vehicles que explotava pel seu compte i d'aquesta manera anava ampliant la xarxa d'automòbils.

L'any 1922 als autos grossos de la Hispano Hilarienca els surten uns rivals, uns cotxes pintats totalment de vermell, són l'Empresa Soler, «la competència», que també farà la línia d'Hostalric a Sant Hilari, però la seva vida serà efímera.

#### La societat anònima

Aquesta moguda al món del transport, entre en Soler, en Fuguet, en Culí i la Hispano, motivarà que aquesta darrera es converteixi en societat anònima, amb un

capital de 501.000 pessetes i amb en Culí com a accionista principal, que hi aportarà 12 vehicles, en Ramon Rovira, en Ribot i altres. El consell d'administració el formaran en Damià Mateu, president en representació de la Hispano-Suiza; en Josep Ribot, vice-president, i els vocals, N. Tarrades i N. Poudevida. Amb el temps, encara que no des del punt de vista legal, l'administrador a l'ombra serà en Salvador Rovira, mossèn que dominava

diferents àmbits laborals de la població.

La creació d'aquesta societat permetrà una enorme expansió de les activitats. Enlloc no s'ha parlat però de l'enllaç de Sant Hilari-Girona, perquè la carretera d'Osor no s'obrirà fins el 1922 i era normal anar a la capital agafant el tren a Breda o a Hostalric. Les dificultats del traçat seran un obstacle per als òmnibus grossos i en els anys anteriors al 36, l'enllaç directe Sant Hilari-Osor es

farà amb un òmnibus petit de la família Fuguet, mentre que per Santa Coloma el farà en Pep Torrent amb el seu Chevrolet. La Hispano Hilarienca l'any 30 fa gran nombre de trajectes, però cap no arriba a Girona directament.

#### El daltabaix de la guerra

La Guerra Civil suposa un daltabaix per a la societat de transports en tots els aspectes. Sant Hilari no vas pas escapar de la radicalització de dretes i esquerres que en aquells moments es va viure, ni de les ànsies de municipalització d'empreses rendibles que es donaren en molts ajuntaments de l'època.

En els primers mesos del conflicte fou assassinat algun soci, també l'administrador Salvador Rovira i la confusió va dominar la situació.

Al desembre de 1936 l'ajuntament acorda municipalitzar el servei públic de transport de passatgers i càrrega de Sant Hilari a Arbúcies, Hostalric i estació i Breda i estació, d'acord amb la Llei de municipalització de Catalunya. La

A. T. V. - 6 - S. HILARI SACALM  
Arribada dels Automòbils a la Pedra Llarga  
Col·leccio Ximeno Planas



**La Hispano Hilarienca**  
 (AUTOS CORREOS) - Empresa de Automòvils

Serveis diaris BIREDA - HOSTI - RICH - ARBUCIAS - ST. HILARI

SERVEI COMBINAT entre el Ferroarril M. Z. A. i els autos de LA HISPANO HILARIENCA. Bitllet d'anada i tornada validor per 30 dies - directe de Barcelona a Sant Hilari, 14.50 ptes. - a Arbúcies, 10.50 ptes. Franquicia d'equipatges, 30 quilos en el F. C. + 15 en Auto. - Bitllets a les taquilles de l'Estació i Despatx Central

**Despatx Central:** Arbúcies, Carrer Camprodón, 9. Teléfono 16  
 Sant Hilari, Carrer Vallès, 3. Teléfono 2

SERVEIS ESTABLERTS: De Sant Hilari a Vic els dissabtes. De Sant Hilari a Santa Coloma de Farnès cada diumenge. De Sant Hilari a Sant Celoni cada dimecres. De Arbúcies a Vic cada dissabte. Durant l'estiu servei diari matí i tarda als manantals. Servei especial de Cuaalba a l'Hotel Marton (Establiment) Automòvils de turisme de totes caballes per excursions.

col·lectivització es va fer entre els ajuntaments de Sant Hilari i Arbúcies a través d'una associació, que, fins i tot, tenia els seus estatuts.

Es requisaren tots els vehicles -dotze òmnibusos i dos turismes- i tot el parc automobilístic se centrà en el garatge Catalunya, requisat a la família Carbonell. La valoració de l'actiu que va fer l'ajuntament de Fonts de Sacalm al gener del 37 va ser de 184.160 pessetes.

De seguida hi hagueren problemes, fruit dels conflictes entre partits, sindicats i particulars, pel descontrol i desorganització que hi hagué en aquells moments, la qual cosa va repercutir en els serveis.

Durant el 37 funcionaren els transports municipalitzats, però sense el consentiment de la Generalitat, que va exigir des del primer moment que s'acordés la indemnització als anteriors propietaris i la manera de fer-la. Després de molts estira i arrossa, la societat municipalitzadora al gener del 38, que precisament aquest any va comprar un vehicle a Ll. Serras, d'Arbúcies, va considerar que el valor era de 116.783 pessetes, que s'anirien tornant amb un 4% d'interès en el termini de 10 anys i que la primera paga es faria a partir de 1940...

### La castellanització

Acabada la incivil guerra, evidentment que la situació ja no era la mateixa ni tampoc els socis. L'antiga empresa recuperarà tot el que podrà, amb els conflictes que això

Tomàs Culí havia de quedar molt en segon terme per qüestions de política.

Començarà una nova etapa que per alguns vindrà carregada de dificultats, com és el cas d'en Pep Torrent i i el seu Chevrolet -els altres eren «hispano-suïssa»-, que anava a Girona per Santa Coloma; fou empresonat en acabar la guerra i va veure com tenia dificultats per mantenir la línia a causa de la influència que exercia la Hispano. L'obligaren a anar a Girona sense poder passar per Santa Coloma i hagué d'anar pel Sobirà, per una pista forestal.

Mentre era a la presó, va haver de fer el servei la seva filla Pepita, perquè el seu

Osor, amb les dificultats que el traçat comportava. Al final dels 40 entra com a soci de la Hispano amb l'aportació del vehicle i deixarà el transport regular de viatgers per dedicar-se als camions, encara que durant un temps anirà a Girona amb un turisme Fiat, de color negre, i farà de recader de mercaderies i de persones. Sense cap mena de rival la Hispano començarà una expansió que la portarà a ser de les primeres empreses de la província, ara sota la direcció d'en Joaquim Fauria. Només en Mamè, parent seu, mantindrà uns anys la línia setmanal a Vic, amb el seu flamant auto blanc amb franges vermelles.

Pl. T. V. - 2957 - S. HILARI SACALM, 'Automòvils Hispano-Hilarienca'  
 La Surtida. I L'Ademà Sant-Hilari... !!



suposà, i fins i tot la societat canviarà de nom. En una junta extraordinària del 14-5-39 es pren aquesta decisió: «...teniendo en cuenta las directrices del Movimiento Nacional tendentes a una unificación dentro de la Nueva Espanya, se acuerda substituir la denominación de Hispano Hilarienca SA por la de Hispano Hilariense SA...». A la mateixa reunió es designarà el nou consell d'administració, format per en Miquel Mateu, en Josep Ribot, en Joan Rovira i en Joaquim Fauria; la figura d'en

germà Quimet encara era petit. La Pepita Torrent, amb el seu carnet de segona, es va fer càrrec de la línia i potser va ser una de les primeres dones en portar un òmnibus i més tard haurà de fer el mateix amb el camió, quan la família es veurà obligada a abandonar el servei, per actuacions no sempre correctes ni justes, pròpies de la postguerra que es vivia.

En Fuguet durant uns anys anirà esquivant la competència com podrà i continuarà fent el trajecte de Sant Hilari a Girona per

### Els anys 50 i 60

No serà, però, fins l'any 1950 que la Hispano Hilariense S.A. presenti a la Direcció General de Ferrocarrils, Tranvías i Transporte por Carretera, la sol·licitud de la línia Sant Hilari-Girona per Osor i Anglès, que de moment farà interinament i sense servei diari. Mesos més tard ja es demana el mateix trajecte als dissabtes, per qüestió dels mercats i com a servei discrecional. En aquests anys hi hagué una certa confusió



perquè com que no hi havien les concessions definitives, altres empreses volien fer la línia, com ho demostra el fet que en Joan Fuguet, al juny del 50, també demana fer Sant Hilari-Girona, però la Hispano ho impugnarà i la iniciativa no prosperarà.

Amb les dècades dels 50-60 la Hispano eixamplarà la xarxa de transport de viatgers de la següent manera:

1952: Viladrau-Girona, per Santa Coloma  
 1958: Viladrau-Balenyà  
 Girona-Sant Feliu de Guíxols  
 Circuit urbà Girona-Palau  
 1963: Campins-Sant Celoni  
 En aquest any, a més de les ja esmentades, la Hispano Hilariense tindrà:  
 Arbúcies-Vic  
 Arbúcies-Sant Celoni  
 Sant Hilari-Vic  
 Sant Hilari-Girona (mercat)  
 Viladrau-Sant Hilari-  
 Barcelona  
 Arbúcies-Girona  
 Anglès-estació de Sils  
 Arbúcies-Vic per Espinelves i també va obtenir per transferència de J. Vila els mercats d'Olot, Figueres i la Bisbal. Posteriorment va obtenir la de Bàscara-Girona altres línies de pobles i fàbriques dels voltants de Vic.  
 1969: Anglès-Santa Coloma.

A més de les que enllaçaven Sant Hilari amb les estacions de Breda i Hostalric, hē per anar a Girona o a Barcelona i la línia la deu de la font Picant.

#### Els temps han canviat

Com es pot veure la trama és molt important, però la Hispano Hilariense va seguir un camí marcat per les noves situacions produïdes en els darrers anys i no cal dir que amb el temps sorgiren les dificultats. L'augment del parc automobilístic particular, la motorització rural i la pèrdua de la importància dels

mercats van motivar un canvi substancial en el concepte del transport de viatgers per carretera. Per qüestions de nul·la rendibilitat s'hagueren de suprimir línies després de fortes pèrdues i es donà el cas que empreses com la Hispano, que s'havien dedicat a enllaçar nuclis rurals o amb poca població, es veieren obligades a tancar.

La Hispano Hilariense va passar per situacions molt delicades que fins i tot feien preveure la seva desaparició. S'hagueren de fer ampliacions de capital en diferents anys i després de moltes vicissituds i canvis avui està centrada a

Girona i presenta una realitat optimista.

Actualment la Hispano té una mínima part de les línies que havia arribat a tenir i fa poc temps se'n va vendre una de les més emblemàtiques, la de Sant Hilari a Barcelona per Sant Celoni, a l'empresa Barba. Ara conserva la línia regular Sant Hilari-Osor-Girona i Sant Hilari-Arbúcies-Breda-Hostalric-Girona, amb una perllongació fins a Vic els dissabtes. Darrerament ha demanat poder-la fer els dilluns al matí i els divendres a la tarda, concessió que espera aconseguir si es té en compte el tarannà i la trajectòria de la



Hispano en aquestes terres de les Guilleries.

Fora dels serveis regulars, fa el transport escolar de la zona, el d'algunes empreses, participa en el transport urbà de Girona-ciutat i es dedica molt al servei discrecional, tot seguint les demandes del mercat actual.

És evident que els temps han canviat i que el transport de viatgers per carretera en trajectes regulars ja ha perdut molt la raó de ser i el seu particular encant, però a Sant Hilari per la seva situació, privilegiada per algunes coses però no per les bones comunicacions, el paper de la Hispano Hilariense és encara rellevant.

### El cordó umbilical

Pel jovent dels 50 i 60 la Hispano va ser com un cordó umbilical, perquè els que s'havien de desplaçar a Girona o a Barcelona per qüestions laborals o d'estudis, passaven moltes hores damunt els cotxes de línia. Era pesat aixecar-se al matí per arribar a l'hora a classe o a la feina. Per la finestreta d'una taquilla molt petita, sota un mapa de vidre molt bonic amb les principals línies de transport, un rellotge que sempre solia anar a la seva i la immensitat d'un garatge a les fosques amb les siluetes dels gegants de la carretera, anàvem desfilant amb cara de son tots els usuaris.

Quan arribava l'últim, el cobrador, amb una bossa de pell de color dubtós que contenia els diminuts bitllets, tancava la barraca i tornava a deixar els autos en tenebres. El conductor feia una mica que era al seu lloc escalfant motors. Mig morts de fred i sempre els mateixos enfilàvem el camí cap a ciutat. Pocs comentaris, tots teníem son i fèiem cara de

no-m'emprenyis-gaire. Et solia despertar una frenada brusca en algun dels molts revolts perquè n'havia sortit un altre vehicle.

Els dies de mercat eren altra cosa perquè els pagesos s'aixecaven molt eixerits, ja havien trencat el cuc i amb els seus cistells i embalums anaven a vendre el que



podien i a comprar el necessari. Alguns aprofitaven el retorn per a portar tabac d'amagatotis... Altres homes hi anaven a negociar, a veure preus, a fer-la petar o senzillament a esmorzar a can Nofre o a ca la Llarga; en aquests viatges dormir era més car perquè no paraven de xerrar en tota l'estona.

En ocasions en què anaves més despert et podies fixar en els viatgers que no eren habituals, els miraves les cares i endevinaves si es desplaçaven per anar al metge, a comprar, a renovar

el carnet, o a la delegació de.

La tornada eren figures d'un altre paner. La gresca ja començava al bar "Los Barriles", lloc de sortida dels autos, on de mica en mica hi feia cap el grup, grup que s'anava esmicolant a mesura que ens apropàvem a Sant Hilari, fins a quedar els tres o quatre de sempre.

El paper que en aquests moments va jugar la Hispano en la vida de la gent de Sant Hilari i rodalies va ser molt important. Et permetia anar a la platja alguns diumenges a la tarda, a fires a Girona o a fer alguna sortida més grossa amb les excursions de la coral Els Nois Alegres, dels torners o dels paletes; també eren importants els desplaçaments que es feien amb el CE Sant Hilari.

La Hispano venia a ser el vehicle amb el qual es podia vèncer l'aïllament de les Guilleries en general envers centres de població com

podien ser Vic, Girona o Barcelona.

Ara es recorden aquells temps amb nostàlgia perquè tot ha canviat, però fórem moltes les generacions que tinguérem els cotxes de línia de la Hispano com a nexa entre la casa, les aules, els mercats o la feina.

### Una anècdota per mostra

De totes les anècdotes que recordo i m'han explicat, em quedo amb una de curiosa. Resulta que fa uns anys, quan hi havia poc trànsit per la carretera d'Osor, en Ton pujava de Girona amb l'òmnibus i més amunt d'Osor va començar de veure que al mig de la carretera hi havia tot de peix escampat; ara un calamar, ara un llucet, gambes, etc. i l'anava esclafant. Es veu que un tros més endavant hi anava el recader Miralpeix amb el camió i que portava dues caixes d'aquelles de fusta de peix; les havia col·locades a sota de la caixa del vehicle perquè amb el gel no mullés l'altra mercaderia i com que ho havia lligat malament l'anava perdent de mica en mica. La qüestió és que quan va arribar a la plaça es va estalviar de descarregar-lo.

Àngel Serradesanferm

