

jectiu i tan ric com es vulgui, o es pot veure senzillament com un mer objecte de consum turístic. La *Guia* incita a fer el primer, perquè és una eina participativa, amb propòsit de deixar solatge.

Tornant al concepte de guia –trobar i distingir camins– inclou un doble contingut: informació i indicadors. Ambdós es troben ben entrellaçats, això sí, amb lletres. A l'encert de la *Guia* –literària, no ho oblidéssim pas– hi ha un element notable, com és l'haver prescindit de la imatge; cal anar a veure-la al seu lloc, a completar aquella experiència personal que no es pot delegar en un fotògraf o un dibuixant. En el segle de la idolatria de la imatge és una valentia que cal reconèixer.

El llibre té un ventall ampli de destinataris amb dues vessants, a cavall entre l'utilitarisme més estricte i el goig més líric. És eina de treball d'estudiants i professorat de tots nivells, des de les beceroles del gironinisme fins a l'alta informació directa, literària, ciutadana i cívica, artística i històrica; utilitària, també, per a ús de turistes cultes i visitants sensibles, que després de veure Girona es dignen a mirar-la detalladament. La *Guia* ofereix, a més, l'oportunitat de la presentació de la ciutat als nous gironins, per anar fent arrel, i als ciutadans de tota la vida l'ocasió d'anar fent descobertes. Amb l'esperit del llibre s'eixampla la ciutat, aquella mateixa ciutat antiga, narradíssima, introvertida i ben limitada per unes simbòliques casetes de burots. La ciutat d'ara s'ha engrandit. La primera *Guia literària de Girona* així ho avala. Tot es fa més a l'abast i es mostra el patrimoni a quatre vents. Prenent les mateixes ales literàries del llibre es podria dir bé que Girona limita a llevant amb «El pecat de la novícia», de Badia; al sud té «Sortida de primavera», de Rossich; a ponent, «La Devesa perduda», de Comadira; i al nord hi llegim «Des de Montjuïc», de Sunyer.

La Fundació Prudenci Bertrana, entitat mare dels premis literaris de Girona, ha promogut la *Guia* com una valuosa presència a primera fila en les necessitats culturals que van aflorant del jaciment gironí, des de la seva fondària.

Jordi Dalmau

Història d'una empresa

RIGAU i RIGAU, Antoni M.
Una xarxa ben nuada, Teisa 1920.
Teisa. Banyoles, 1995, 83 pàg.

En ocasió del 75è aniversari de la fundació de la companyia TEISA (Transportes Eléctricos Interurbanos Sociedad Anónima), el senyor Antoni Maria Rigau i Rigau ha escrit un llibre de 83 pàgines en les quals ha aconseguit de condensar la història de la referida societat.

El senyor Rigau, banyolí de soca-rel i cronista oficial de la ciutat de Banyoles, a més dels seus coneixements personals i de les experiències viscudes, ha investigat en diversos arxius públics i privats, aplegant una bona quantitat de documentació, la publicació de la qual, juntament amb un bon recull de fotografies, han donat el fruit esperat: un volum molt interessant i de lectura agradable, com solen ser totes les produccions literàries del senyor Antoni Maria Rigau.

En el curs de la nostra vida, hem tingut ocasió de conèixer la TEISA per fora –els vehicles i el personal de l'empresa– i ara, gràcies al llibre del senyor Rigau, hem pogut explorar-la una mica per dintre. Hem penetrat en les seves interioritats, en la seva creació, en els seus problemes. Des d'aquells cinc banyolins –Joaquim Coromina i Gispert-Sauch, propietari, el seu germà Lluís, industrial, Martirià Butinyà i Oller, comerciant, Jaume Juandó i Parera, comerciant, i Esteve Costa i Masjoan, ramader–, amb empenta empresarial, que van decidir, l'any 1920, fer pinya per tal d'acostar Banyoles a la capital de la província, fins a l'actual Consell d'Administració, presidit pel senyor Lluís Coromina i Isern, el seny i la bona entesa han estat sempre presents en la ja llarga singladura de la societat. Tant és així, que en el Consell d'Administració d'avui dia, trobem les mateixes famílies i, en conseqüència, els mateixos cognoms de fa setanta-cinc anys: Coromina, Juandó,

Costa i Butinyà, descendents d'aquells pioners citats més amunt, que van llençar-se a l'aventura del transport col·lectiu de viatgers al començament de la tercera dècada del segle que està a punt de finalitzar.

I després de la creació i de la posterior consolidació, vingué el creixement. Tenint en compte que la comunicació entre Banyoles i Girona fou bàsica per al desenvolupament futur de TEISA, l'expansió de la companyia s'imposava i calia obrir altres mercats. Ben aviat, l'empresa amplià el trajecte Banyoles-Girona amb noves concessions. En aquest sentit, copiem textualment del llibre del senyor Rigau, pàgines 46 i 47:

«L'any 1925, TEISA obtingué la primera concessió en exclusiva, la qual cobria el trajecte Olot-Girona per Besalú i Banyoles, amb fillola d'Olot a Banyoles per Mieres.

1927.- Conveni amb el Sr. Joan Font i Paulí, de Figueres, que aportà el seu negoci d'automòbils i concessions administratives i passà a formar part de l'accionariat de TEISA.

1963.- Compra de les accions de l'Empresa de Transports Berga, S.L., de Salt, concessionària del servei públic de transport de viatgers entre Salt i Girona, posteriorment fusionada a TEISA.

1964.- Compra al Sr. Benet Giral i Novell dels drets concessionals de Girona a Girona pel Pont Major i principi del terme de Sant Julià de Ramis amb fillola de Girona al cementiri.

1977.- Compra de l'Empresa Guerrero, S.A., concessionària del servei públic de viatgers de Besalú a Barcelona passant per Olot, Sant Feliu de Pallerols, Amer, Santa Coloma de Farners i Sils. La qual és fusionada a TEISA, l'any 1982.

1982.- Compra de les accions de Compañia del Ferrocarril de Sant Feliu de

Guíxols a Girona, S.A., concessionària del servei públic regular de transport de viatgers per carretera de Girona a Sant Feliu de Guíxols i s'Agaró, amb fillola desviació des de la cruïlla de la C-250 a la Font de la Pòlvora i Vila-roja d'Onyar. I és fusionada a TEISA el 1987.

1992.- Compra del material mòbil i drets concessionals de transport de viatgers per carretera a l'empresa Güell i Güell de Camprodon, material i concessions que s'incorporen a TEISA de manera immediata.»

A més a més de les concessions que tot just acabem de citar, TEISA també posseeix les següents:

«Figueres-Lladó (km 15).

De Girona a Ripoll, a Vic, a Figueres i a Santa Coloma de Farners. Olot-Setcases amb fillola de Camprodon a Molló i de Sant Pau de Segúries a Ripoll (km 455).

De Besalú a Barcelona amb incorporació d'una parada a la Universitat Autònoma de Barcelona de Bellaterra i ampliació des de Sils a Lloret de Mar (km 199).

Olot-Barcelona per Besalú, Banyoles i Sarrià de Ter, amb prolongació d'Olot a Ripoll i d'Olot a Camprodon i de Camprodon a Barcelona per Sant Joan de les Abadesses i Ripoll, amb incorporació d'un ramal a la Universitat Autònoma de Bellaterra (km 376).»

Es tracta, com es veu, i d'acord amb el títol del llibre, d'una xarxa ben nuada i d'una importància capital en el camp del transport de viatgers del nord-est català.

Pel que fa al nombre i a les marques de vehicles utilitzats per l'empresa en el decurs d'aquests setanta-cinc anys, la seva relació puntual va ser, potser, excessivament llarga. No podem bandejar, però, la seva constant expansió en els darrers quaranta anys. I així trobem que si l'any 1958 el nombre de vehicles era de 35 i el 1972 de 44, l'any 1995 ja havia augmentat fins a 64, amb les marques següents:

21 Pegaso, 1 Setra-Pegaso, 11 Man-Pegaso, 2 Barreiros, 13 Scania, 23 Mercedes, 1 Iveco i 2 Volkswagen.

Una flota de debò.

En resum, que cal felicitar a TEISA pel seu 75è aniversari i, sobretot, al senyor Antoni Maria Rigau i Rigau per haver-nos posat a l'abast la història d'una empresa de tanta importància i, fins avui, tan desconeguda. La prosa fàcil, planera i amena del senyor Rigau fa agradable la lectura del llibre i li volem agrair ben sincerament.

Narcís Puigdevall i Diumé

El quart poder i la primera Dictadura

COSTA FERNÁNDEZ, Lluís.

La Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930).

Comunicació i propaganda a les comarques gironines.

Col·lecció Camí Ral, núm. 8.

Dalmau, editor. Barcelona, 1995, 348 pàg.

No descobrirem res en afirmar que Lluís Costa és un expert coneixedor de la història de la premsa a l'àmbit gironí. N'ha donat proves fefaents a través de diverses publicacions i encara té, a punt de sortir, un altre treball de caràcter general i sintètic sobre el periodisme a les nostres comarques. La seva obra més destacada, però, —de moment, perquè ens permetem esperar d'ell encara moltes més coses— és la que ara acaba d'aparèixer i que recull bàsicament la seva tesi doctoral, llegida a la Universitat de Girona l'any 1994.

Es tracta d'un llibre voluminós, dens de contingut, que imposa en el moment d'emprendre'n la lectura, però que té la virtut d'anar despertant interès i curiositat a mesura que hom s'hi endinsa, perquè, a més, és planer i amè. És llavors, precisament, quan hom queda gratament sorprès de la quantitat de material que l'autor ha manejat, de

les notícies que aporta i del retrat que ens fa de la societat de l'època i dels qui la van governar a partir del cop d'estat de l'any 1923, a càrrec del general Primo de Rivera.

Al llarg del seu extens treball, Costa analitza sobretot a través de la premsa, la línia d'actuació d'una Dictadura que, al començament, és ben rebuda fins i tot per nuclis que hi havien de ser contraris. I és que la necessitat d'una regeneració, que predicava Primo de Rivera, influït pels plantejaments de Calvo Sotelo però encara més pel tarannà controlador i repressiu de Martínez Anido, era un sentiment compartit per molts estaments descontents de la Restauració. Com sol passar sovint, però, la corrupció d'una època va ser substituïda, a la llarga, per altres disbauxes i, si més no, per les lluites internes, les intrigues entre teòrics coreligionaris, l'aparició dels oportunistes de torn i un llarg etcètera que el llibre posa en evidència.

Primo de Rivera va pretenir basar el seu règim en una propaganda constant a la premsa, generada per ell mateix o els seus servidors a base de notícies oficioses que era obligatori publicar. I ho va completar amb una rigorosa censura que va impedir que trascendís allò que no interessava al govern. Tot i això, no hi hagué una unitat clara de criteri quant a aquestes prohibicions i aquesta no és més que una mostra d'un dels errors que Costa atribueix als primoriveristes: la seva manca de coherència, les constants contradiccions, l'escàs uniformisme ideològic, en definitiva i aplicant-ho ja al conjunt, una manca de projecte polític consistent. Tot això motiva, de fet, la caiguda de la Dictadura. L'intent de dirigir l'opinió pública mitjançant la

