

Pujol & Pujol: setanta-sis anys sobre rodes

En el número 164 d'aquesta mateixa revista parlàvem del tancament de La Vidrerenca, una empresa que cobria la línia Lloret-Girona. Avui escrivim sobre els Transports Pujol & Pujol, que tenien la línia de Lloret a Blanes, entre altres concessions. Ambdues empreses han sucumbit al pas del temps i han passat a mans d'altres concessionaris.

Text > **JOAN DOMÈNECH MONER**, mestre i historiador

Fotos > **ARXIU FAMÍLIA PUJOL**

Les arrels dels Transports Pujol & Pujol cal cercar-les en la postguerra, quan amb prou feines es trobaven vehicles i accessoris, i per obtenir recanvis s'havia d'anar resseguint la carretera que havien pres els vençuts per anar cap a l'exili i anar recollint els vehicles abandonats que hi havia pels camps dels costats, amb un acord monetari previ amb el pagès corresponent. Ja havia passat el mateix amb la guerra europea de 1914. Precisament, un dels vehicles emblemàtics i més antics que

van circular per Lloret com a jardineira va ser una antiga ambulància dels exèrcits italians, un Fiat 15 Ter, que Novellas-Ariño havia condicionat com a cotxe de línia a Manresa, amb divuit seients interiors i quatre a la baca o imperial, i que portava la matrícula B-6851. Aquest vehicle, que uns anys abans de morir-se va restaurar el fuster Antoni Sagaró Pi (1918-2008), sogre de Robert Pujol Ferrer, el gran impulsor de l'empresa que ara canvia de nom, s'exhibeix encara al vestíbul de la terminal de l'empresa.

De les tartanes a les jardineres

Les línies de servei públic havien sorgit a Lloret arran de la necessitat d'enllaçar el poble amb l'estació de ferrocarril de Blanes que s'havia construït el 1859 i s'acabava d'inaugurar. Segons l'historiador Esteve Fàbregas, la concessió del primer servei públic entre Lloret i l'estació de Blanes la va tenir el 1911 un empresari banyolí anomenat Gastó de Manresa i Massios. A continuació, sembla que en va ser concessionari el lloretenc Antoni Clausell. Primer va tenir un servei de tartanes, en el qual treballava un individu curt de gambals conegut com *el Marron*, de qui s'expliquen moltes anècdotes divertides. Més endavant, la mateixa empresa va anar posant autoòmnibus en servei, dels quals en queden algunes fotografies. El 1914, Clausell va tenir el primer automòbil de lloguer, i el 1919 el primer autocamió tirat amb cadenes, que havia estat matriculat a Itàlia. Poc després va aparèixer com a empresari Jaume Ciuró Rojas (1881-1963). Era barceloní, mecànic ajustador, però l'atreien molt els cotxes que havien acabat d'aparèixer, fins al punt que va deixar el seu ofici per entrar en el món de l'automòbil, primer com a xofer del doctor Serrallach (1899) i més tard, quan aquest va sofrir un revés de fortuna, al servei del pròcer lloretenc Pius Cabañas i Font, motiu pel qual Ciuró i la seva família es van acabar traslladant a Lloret. El senyor Pius tenia dos Hispano-Suiza (Ge-3 i Ge-20) l'any 1907. També va tenir un



>> Jardineira del servei públic de Lloret, de 1921, de viatge «d'època» a Sitges.



>> Un dels autocars clàssics d'abans amb l'amo, Jaume Pujol Solés, i el xofer Antoni Valls.

SPA (amb matrícula Ge-43) l'any 1909. Ciuró va anar arrelant al poble i es va plantejar obrir un garatge públic i, finalment, va obtenir la concessió de la línia de transports de viatgers de Lloret a Blanes. L'any 1916 va instal·lar el garatge al número 71 del carrer de Sant Pere. Pel que fa a la línia, la va obrir el 12 de maig de 1920. La va tenir fins al 10 d'octubre de 1942, en què es produí un gran incendi que va arrasar totes les instal·lacions i només se'n va salvar la jardineria de 1921. Va ser llavors que va entrar en escena la família Pujol i se'n van quedar la concessió, amb una escriptura signada a Madrid el 28 de març de 1944.

Els anys 1940 i 1941, Transports Pujol ja feia serveis amb autocar per als treballadors de l'empresa SAFA de Blanes, creada el 1906, i cobria les poblacions de Calella, Malgrat, Palafolls, Tordera, Lloret de Mar i Blanes, amb un total d'onze autocars. A més, hi havia una altra branca de l'empresa, independent, amb camions que tenien cura del transport de la producció de l'esmentada SAFA. El 4 de juny de 1945 es va crear definitivament l'empresa Transports Pujol & Pujol SL amb dos únics socis (per això la marca de la casa té els dos cognoms iguals), que eren Jaume Pujol Solés i Ramon Pujol Blanch (nebot i oncle, respectivament), amb domicili a Lloret de Mar. A partir de 1941, la societat de camions amb domicili a Blanes va continuar operant sota el nom de Transports R. Pujol SA, i només es va dedicar al trasllat de mercaderies, sense cap lligam amb la societat dels autocars. Més tard, Ramon Pujol, que n'era el capitalista més potent, es va morir, i la vídua es va tornar a casar. La nova família

volia fer anar l'empresa al seu aire i això va causar alguns problemes amb la resta dels Pujol, que en van acabar comprant tots els drets.

Un èxit de passatgers

Entre Lloret i Tossa tenia la línia de viatgers l'empresa Maymí. Quan se'n va morir l'amo, en va administrar l'empresa la seva vídua. Els Pujol de Lloret li van comprar la concessió i Transports de Madrid va autoritzar la unificació del servei amb la denominació «Tossa - Lloret de Mar - Blanes - Blanes estació». Els primers anys, la línia es va mantenir amb un sol autocar per a cada expedició per tota la ruta sencera, però a causa de l'augment de viatgers, es va desglossar el tram de la línia

de Lloret de Mar a Blanes població i retorn del de Lloret a l'estació. D'altra banda, el parc rodat va anar millorant progressivament. Es va començar amb autocars de vint places assegudes i quinze de dretes i, al cap de pocs mesos i gràcies a l'èxit de passatgers, es van canviar per vehicles de trenta-cinc seients i vint-i-cinc places dempeus i, al final del primer any, els autobusos ja eren de quaranta-cinc places i trenta-cinc persones dretes, amb una freqüència de sortides cada mitja hora.

Més endavant, Transports Pujol van obtenir el control total de l'empresa CATSA de Barcelona, que anava de la Ciutat Comtal a Girona, d'una banda, i a Blanes, de l'altra. Popularment, aquesta línia rebia el nom de «la Renfe», perquè estava sota la tutela i el permís de la Red Nacional de Ferrocarrils Españoles, i feia el mateix recorre-

Les arrels dels Transports Pujol & Pujol cal cercar-les en la postguerra, quan amb prou feines es trobaven vehicles i accessoris



>> L'autocar que habitualment portava l'Orquestra Maravella.



>> Mecànics de l'empresa, en els anys seixanta.

gut per carretera que el tren a través de les diverses estacions entre Barcelona i Blanes. Mitjançant el que s'anomenava una *fillola* a la línia Barcelona-Blanes, és a dir, un allargament, es va aconseguir un servei directe de viatgers entre Barcelona i Lloret. A la ciutat tenia la parada al Bar Blanch, al carrer de la Diputació, a la cantonada amb el passeig de Gràcia, i a Lloret, a la plaça de Piferrer, d'on sortien, també, tots els autocars de Pujol & Pujol (tenien el garatge al carrer de Sant Pere, a tocar de la carretera de Blanes).

El creixement associat al turisme

A poc a poc, però, l'empresa Pujol va anar intensificant la seva dedicació al servei discrecional i, sobretot, va anar posant la mirada en el turisme europeu que, en els anys cinquanta i seixanta, arribava cada vegada més a la Costa Brava a través dels aeroports i de les estacions ferroviàries. El turisme va anar augmentant i el nombre d'autocars de l'empresa també. Es desplaçaven a recollir turistes als aeroports de la Llanera, a Perpinyà, i al Prat, a Barcelona (llavors el Girona Costa Brava encara no existia; es va inaugurar més tard, l'any 1957). També es vetllaven les arribades de turistes per les estacions de Perpinyà, Portbou, Caldes de Malavella i Blanes mateix, a fi de poder traslladar la gent als nous hotels construïts a la Costa Brava i que gestionaven empresaris que també havien cregut en el desenvolupament turístic. Pujol & Pujol va

construir, fins i tot, un garatge nou al mateix carrer de Sant Pere, però a l'altre costat del garatge primitiu. Amb el temps, l'empresa va tenir una plantilla de treballadors que va superar els dos-cents empleats, amb els millors tallers que es podien tenir llavors. També van obtenir la representació dels vehicles IVECO. En aquell temps d'expansió, també van adquirir la firma CRURISA, de la zona de Palamós, amb les instal·lacions corresponents. Aquest repte va suposar un creixement exponencial. La flota de trenta autocars normals, que havia estat l'habitual fins a aquell moment, va quedar llargament superada. D'altra banda, els amos de Transports Pujol

eren conscients que la situació dels seus garatges de Lloret, a l'extrem del carrer de Sant Pere i a tocar de la carretera de Tossa-Blanes, dificultaven les maniobres dels vehicles i, fins i tot, originaven sorolls que molestaven els establiments hotelers veïns. Van concebre, doncs, la venda dels locals i la creació d'una megaterminal als afores, a la zona de Papalús. Els plànols van ser aprovats per l'Ajuntament el 1990. Els terrenys tenien 17.888 metres quadrats i es van comprar al voltant de 1971-1973. Tenien un aparcament que admetia de vuitanta a vuitanta-cinc autocars i que, darreament, s'ha ampliat amb més espai, i en pot acollir fins a cent trenta. Les instal·lacions es van inaugurar el dia 1 de juny de 1992. Tota aquesta àrea de servei està presidida per un gran edifici gairebé modèlic, amb totes les prestacions imaginables.

El 1940 ja feien serveis per als treballadors de l'empresa SAFA de Blanes, creada el 1906, i cobrien les poblacions de Calella, Malgrat, Palafolls, Tordera, Lloret i Blanes, amb un total d'onze autocars



>> Un grup de mecànics durant un àpat.

L'any 1992 va ser una data singularment assenyalada, va ser l'any dels Jocs Olímpics de Barcelona. Transports Pujol van ser molt requerits per portar viatgers, fins al punt que van haver de contractar un centenar d'autocars d'empreses alienes per complir els compromisos que havien contret amb les agències de viatges europees i del país. En aquesta tasca va destacar ja, en aquells moments, una nova generació dels Pujol, encarnada en Robert Pujol Sagaró, que es va convertir en el cap de trànsit de l'empresa. En Robert era un dels fills de Robert Pujol Ferrer i Rosa Sagaró Planiol. La Rosa havia entrat el 1958 a treballar a l'empresa com a taquillera i administrativa. Es van casar el 1963 i, amb el temps, resultà una excel·lent col·laboradora, al costat del marit.

Evidentment, l'empresa també patia el típic contrast estacional de la Costa Brava: a l'hivern hi havia molta menys feina i una part de la flota quedava aturada. Per disminuir l'impacte d'aquest fenomen, Pujol & Pujol es va obrir al mercat d'escoles i de serveis discrecionals de la zona de Mataró i, entorn de 1994, van establir un conveni amb l'empresa Casas per fer una societat conjunta anomenada Mataró Transports, amb el cinquanta per cent de cada empresa. Però el 1998 els Casas van vendre el seu actiu a Moventis, de Sabadell, sense dir que tenien Transports Mataró a mitges amb Pujol & Pujol. Conflite a la vista. A Pujol & Pujol van reaccionar ràpidament. En una

>> *La megaterminal de l'empresa Pujol.*



>> *Un dels autocars moderns.*

L'any 1992, amb els Jocs Olímpics de Barcelona, els Transports Pujol van haver de contractar un centenar d'autocars d'empreses alienes per complir els compromisos que havien contret

setmana es van instal·lar a Mataró, a la zona del pla d'en Boet, en una parcel·la de nou-cents metres quadrats ja edificada i amb tots els serveis per estrenar. Van obrir despatx, doncs, a Mataró, i van agafar com a director la persona que ho havia estat dels serveis discrecionals de l'antic Mataró Transport. Com que els clients coneixien sobretot la gestió dels Pujol, en una setmana el 98 % d'aquests clients es van passar a la nova firma implantada. L'operació va ser un èxit.

Com dèiem al començament, ha arribat un moment que aquesta empresa, reeixida i pujada amb l'esforç

diari dels amos, ha topat amb la manca de continuïtat. Els nets de Robert Pujol i Ferrer han encarrilat les seves vides cap a altres camins professionals. Tot i la recança, Pujol & Pujol ha acabat sent venuda a Moventis. Aquesta raó social, l'activitat de la qual va començar a Sabadell l'any 1923, està formada per un grup empresarial català de caràcter familiar centrat en els negocis de transport de viatgers i a la venda i comercialització d'automòbils. A poc a poc ha anat estenent el camp d'operacions a una gran part del territori català. A partir del 2018 ja ha estat gestionada per la tercera generació dels fundadors del grup. El canvi d'amos s'ha efectuat per conveniències burocràtiques amb la venda de Transports Pujol & Pujol primer a CRURISA (que ja era part de la societat) perquè la família no perdés el nom i la gestió de la resta dels actius de Transports Pujol & Pujol, per la seva història i bon nom. Finalment, tot l'actiu i passiu de CRURISA es va vendre a Moventis i es va signar l'operació a la notaria de Barcelona el dia 1 de febrer de 2018. La part venuda comprèn els vehicles (tot el que roda, podríem dir) i la concessió de la línia. Les instal·lacions de Lloret, Palamós i Mataró (les que tenien al Prat de Llobregat i a Salou eren de lloguer) s'han mantingut com a propietat de la família i conserven el nom comercial de Pujol & Pujol per desig exprés dels responsables.