

Els transports Pujol

Joan Domènech Moner
Historiador

Amb pocs anys hem vist desaparèixer les empreses de transports de tota la vida. En el núm. 13 de *Sesmond* (març de 2014), A. Comas parlava de *La Vidrerenca*, que cobria la línia Lloret-Girona i viceversa i ara és substituïda per l'empresa *Sagalés*. Avui parlem de l'empresa *Pujol & Pujol*, que tenia l'exclusiva de Lloret a l'estació de Blanes i es movia també per les rodalies i arribava fins a Barcelona i que ara, l'any 2017, ha estat absorbida per Moventis.

L'estació de tren de Blanes data del 1859. Segons Esteve Fàbregas, el primer servei públic entre Lloret i l'esmentada estació fou establert l'any 1911 per un veí de Banyoles anomenat Gastó de Manresa. Després, sembla que el lloretenc Antoni Clausell hi posà un servei de tartanes que acabà derivant també en autòmibus. El 12 de maig de 1921 la concessió del servei regular de conducció de viatgers l'obtingué Jaume Ciuró Rojas (1881-1963), que la va tenir fins al 10 d'octubre de 1942. En aquells temps es declarà un fort incendi a les instal·lacions de la família Ciuró i fou el motiu pel qual, havent quedat tot arrasat, els Pujol van fer la seva intervenció per quedar-se la concessió -escripturada a Madrid el 28 de març de 1944-. L'únic vehicle que se salvà del sinistre fou l'autobús conegut popularment com "la Jardineria", que havia entrat en servei l'abril de 1921 i procedia de lots sobrants de la Guerra Europea. Havia estat una primitiva ambulància dels exèrcits italians. Era un vehicle Fiat, model 15 Ter, matrícula B-6851, carrossat a Manresa per Novellas-Ariño, amb una capacitat per a 18 seients interiors i 4 a la baca o "imperial". Durant més de 40 anys va prestar servei cada estiu al santuari de Santa Cristina. Darrerament va ser restaurada pel fuster Antoni Sagaró Pi (1918 - 2008), sogre d'en Robert Pujol, i ara és com una peça emblemàtica que presideix el *hall* de la terminal dels Pujol.

Transports Pujol, inicialment, tenia dues vessants separades: el servei de camions i el d'autocars. En els anys 1940-

1941 ja feia el transport de treballadors de la *SAFA* de Blanes i cobria les poblacions de Calella, Malgrat, Palafolls, Tordera, Lloret i Blanes, amb un total d'onze autocars. El 4 de juny de 1945 es creà definitivament l'empresa *Pujol & Pujol S.L.* i el nom respon a la presència de dos únics socis, Jaume Pujol Solés i Ramon Pujol Blanch -nebot i oncle-, amb domicili a Lloret de Mar. La branca de camions amb domicili a Blanes va continuar independent operant com a *Transports R. Pujol S.A.* dedicada només al trasllat de mercaderies. La línia d'autocars s'amplià, poc després, quan els Pujol van comprar la concessió de viatgers entre Lloret i Tossa a la vídua Maymí. També més endavant, *Transports Pujol* aconseguí el control total de l'empresa *CATSA* de Barcelona, que prestava el servei de la Ciutat Comtal a Girona, per un cantó, i a Blanes, per l'altre. Era el que la gent en deia *la Renfe*, perquè estava sota la tutela de la línia del ferrocarril. Mitjançant la creació d'una "fillola" a la línia Barcelona-Blanes es va aconseguir un servei directe de viatgers entre Barcelona -la parada estava situada al bar Blanch, a la cantonada entre Diputació i Passeig de Gràcia- i Lloret i viceversa. A poc a poc, *Transports Pujol i Pujol* va anar intensificant la seva dedicació al servei discrecional donant facilitats al desplaçament de turistes arribats als diversos aeroports i estacions ferroviàries en el moment en què la Costa Brava començava a atraure l'atenció del turisme internacional. El turisme cada vegada anava a més i el nombre d'autocars de l'empresa Pujol també.

En aquest temps d'expansió es va comprar l'empresa *Crurisa*, de la zona de Palamós, i les seves instal·lacions. Aquest repte va portar a un creixement exponencial. Es va passar d'una flota d'uns 30 autocars normals a una d'autocars de luxe molt més nombrosa i amb una plantilla que, amb el temps, va superar els dos centenars de treballadors, amb els millors tallers de què es podia disposar en aquella època. L'empresa obtingué, també, la representació dels vehicles *IVECO*. El primer de juny de 1992 *Pujol & Pujol* va posar en marxa una mega terminal d'autocars discrecionals a la zona de Papalús de Lloret, en uns terrenys de 17.888 m²., els plànols de la qual havien estat aprovats per l'Ajuntament el 1990. Les instal·lacions tenien una capacitat de pàrking d'uns 80-85 autocars, actualment ampliada a 130. L'edifici que ho presideix és modèlic, amb tallers, amplis



Un dels vells autocars, amb el propietari Jaume Pujol i el xofer Antoni Valls.

Procedència: família Pujol.



La "jardineria" de 1921 en una excursió de plaer. Al centre, el propietari de l'empresa, Jaume Pujol Solés (amb ulleres), i el seu consogre, Antoni Sagaró, amb altres amics.

Procedència: família Pujol.



La jardineria, després de la restauració que li va fer l'Antoni Sagaró a principis de la dècada del 2000.

Procedència: família Pujol.

espais de recepció i oficines, sales per a cursets, despatxos per a llogar a les agències, habitacions per a pernoctar els xofers acabats d'arribar, etc. Així van quedar en desús els garatges del carrer de Sant Pere, per on havien passat una pila de mecànics de bon record i on s'havien celebrat fins i tot festes, com ara el ball del dia de sant Cristòfol –patró dels automobilistes- o l'aplec de la sardana algun any de pluja. Al seu lloc s'hi van alçar un edifici de pisos i un bloc d'aparcaments. En temps de les Olimpíades (1992), a part de la flota que ja tenia habitualment l'empresa, encara es van haver de contractar al voltant d'un centenar d'autocars més per fer front als compromisos adquirits. Pujol tenia instal·lacions situades a Lloret, Palamós i Mataró, amb locals propis, i al Prat de Llobregat i a Salou amb locals de lloguer. També, el 1994, *Pujol & Pujol* va obrir un mercat de serveis a col·legis i discrecionals a Mataró en societat amb l'empresa *Casas* (50 %), que posteriorment va vendre la seva part a *Moventis* de Sabadell i va obligar a una readaptació de l'empresa lloretenca, instal·lada, llavors, també, a Mataró. Finalment, les circumstàncies han propiciat la venda de l'empresa *Pujol i Pujol* -autocars i vehicles- a *Crurisa* i, a través d'aquesta, a *Moventis*. La signatura de la venda va tenir lloc el primer de febrer de 2018, a Barcelona. La resta dels actius de *Pujol i Pujol* –les instal·lacions de Lloret, Palamós i Mataró-, han quedat propietat de l'empresa i conserven el nom de la família i de la raó social, per exprés desig dels responsables. El que s'ha traspassat són, doncs, les línies que es tenien en concessió, amb els vehicles.

Molts anys d'història –setanta-sis- han passat, doncs, i els lloretencs ens havíem acostumat a la imatge simpàtica i con-

creta d'uns autocars que ens eren familiars i amb els quals hem viatjat moltes vegades. Darrera d'aquesta imatge hi ha una llarga gestió i tot de relacions humanes entranyables. L'any 1963, per exemple, l'hereu de la família, en Robert Pujol Ferrer, fill del primer soci Jaume Pujol Solés, es casava amb la Rosa Sagaró Planiol, que el 1958 havia entrat com a taquillera a l'expandidurria dels bitllets. La Rosa ha estat una ferma col·laboradora en l'evolució de la raó social, al costat del marit. Anecdòticament, aquest recorda que la seva primera gestió individual, al marge de la resta de l'empresa, fou l'adquisició d'un camió amb el qual portava els estris de l'orquestra internacional Maravella, de Caldes.

La família Pujol recorda, també, gratament, mecànics i xofers que els van fer sempre costat: Joan Auger, àlies *Saraco*, de Blanes; Antoni Vila, Joan Ribas i Miquel Montesinos, de Lloret, Josep Feliu Perpinyà, encarregat de tot el moviment de l'empresa, Angel Garcipatos, madrileny perfectament integrat, i els conductors Fermí Fornaguera, Antoni Valls, Narcís Peracaula i Joan Ribot i molts d'altres.

Alguna anècdota final, de les moltes que es podrien explicar. La diligència de l'empresa es va mostrar, per exemple, en una ocasió, en un viatge a Itàlia. A l'autocar se li havia avariat l'aire condicionat i tenien un dia lliure a Venècia perquè els clients es dedicaven a visitar la ciutat. Al dia següent ja havien de sortir cap a Roma a les set del matí. L'empresa Pujol va llogar una avioneta a l'aeroport de Girona i van traslladar dos mecànics i recanvis a la ciutat dels canals. Al dia següent, quan la guia va explicar als usuaris que ja seien i viatjaven a l'autocar reparat el que s'havia fet en poques hores, l'ovació fou total i també van rebre moltes felicitacions per escrit.

El primer autocar que va entrar a Polònia quan van obrir les fronteres -al voltant de 1970- fou el 149 de l'empresa Pujol, conduït per Joan Ribot, de Blanes, en ple hivern i amb un temps dolentíssim que originava moltes dificultats.

Per constatar la popularitat del nom de l'empresa, valgui recordar un comentari. En una ocasió, concretament l'any 1989, Alan Dobson, de la BBC de Londres, fou entrevistat pel diari *El Punt*. Li preguntaven diverses coses, quants dies portava a Catalunya, si havia après algunes paraules en català, quina era la bandera del país, com es deia el president de la Generalitat... Això darrer no ho sabia, i el periodista li va xiuxiuejar: "Jordi Pujol". Alan Dobson va reaccionar preguntant al seu torn: "El dels autobusos de Lloret?".



Part de la flota recent d'autocars moderns.
Procedència: família Pujol.