

ÍNDIX

| | |
|--|--------|
| 1. Introducció | pàg. 2 |
| 2. L'aparició dels cotxes de línia | pàg. 2 |
| 2.1. Els primers mitjans de transport | pàg. 2 |
| 2.2. La creació de la Hispano Hilarienca | pàg. 3 |
| 2.3. Societat anònima | pàg. 4 |
| 3. Les conseqüències de la guerra en el transport públic | pàg. 4 |
| 3.1. El daltabaix de la guerra | pàg. 4 |
| 3.2. La castellanització | pàg. 5 |
| 4. Una època de prosperitat: Dels anys cinquanta als setanta | pàg. 6 |
| 5. La decadència dels cotxes de línia | pàg. 7 |
| 6. El transport públic actual..... | pàg. 7 |
| 7. Conclusions | pàg. 8 |
| 8. Bibliografia i webgrafia | pàg. 8 |

1.Introducció

Sant Hilari, un poble amagat i difícil de trobar al mig de les Guilleries, va disposar aviat de transport de viatges a causa del prestigi de les seves aigües curatives, conegudes des del final del segle XVIII. Aquest fet va provocar l'afluència massiva de la gent a la població, la qual va demanar un adequat sistema de transport com a solució a les enormes molèsties que suposava desplaçar-se per carretera.

2. L'aparició dels cotxes de línia

2.1. Els primers mitjans de transport

Inicialment es portava la gent al balneari de la font Picant amb sellons de cavalls i ases ja que només hi havia un caminet, però més tard es va obrir la carretera i hi van poder arribar tartanes i altres tipus de carruatges dels Tixaire, els Camprodon, els Torrent, els Massaneda, etc.



Transport de viatgers a la Font Picant amb cavalls i ases

Van ser els mateixos que feien arribar amb cavalleries la gent a Sant Hilari des de les estacions de Vic i d'Hostalric, un trajecte que es feia amb tres o quatre hores.

A principis del segle XX va ser freqüent veure alguns vehicles de les famílies burgeses de Barcelona que arribaven a Sant Hilari causant admiració. Malgrat tot, l'any 1902 Manuel García amb dos òmnibus i Francesc Morell, propietari del balneari de la Font Picant, amb dos cotxes, van ser els pioners del transport de viatges a Sant Hilari i van ser els competidors dels carruatges de tracció animal, diligències o galeres. És possible que també Tomàs Culí tingués algun vehicle de passatgers i hagués creat la Hispano Hilarienca abans de 1909, ja que en un

diari del mateix any hi ha un anunci que oferia participacions de 50 pessetes per poder intervenir en el negoci; aquí es trenca una mica la competència d'abans.

2.2. La creació de la Hispano Hilarienca

El juliol de l'any 1909, fa poc més de 100 anys, arribava a la plaça de la Constitució (la plaça de l'Església) el primer dels dos vehicles que havien de fer el servei des de l'estació de tren d'Hostalric fins a Sant Hilari Sacalm, el segon va arribar el 18 del mateix mes. L'expectació i l'alegria de tots els habitants del poble i dels estiuejants fou enorme. Per primera vegada es podria anar des de Sant Hilari a Hostalric amb òmnibus per dirigir-se a Barcelona amb tren o a la inversa. Seria en línia ordinària, és a dir, amb trajecte diari i amb horari regular i només s'hi estaria una hora i mitja.



Arribada del primer òmnibus a la plaça de l'Església



Arribada del segon vehicle el 18 de juliol de 1909

Des d'aquest moment hi va haver l'establiment d'un servei regular, la Hispano Hilarienca, que formava part del Servei Urbà de Girona creat l'any 1931. L'empresa va néixer de forma seriosa l'any 1909 i com d'altres d'aquest nom, la fàbrica barcelonina Hispano-Suiza era accionista de l'establiment i tenia la participació en altres companyies de transport de viatges. L'any 1909 només tenia sis línies i una era de d'Hostalric a Sant Hilari amb dos òmnibus de 15 seients, quantitat que va ampliar poc després, ja que l'any 1912, amb domicili al carrer Valls número 1, disposava de dos vehicles de 18 seients, un de 12, un de vuit i un de sis. En aquest mateix any només consten dos automòbils òmnibus més, a nom de Josep Maria Bayer Palomer, que disposava d'un de 18 seients i

un de sis. Durant uns quants anys encara van pagar contribució municipal per transport de carruatges, en Joan Verneda i l'Isidre Camprodon, amb cavalleries "menors" per llogar, ja que els òmnibus no arribaven ni de bon tros a tots els indrets.

Gràcies a la creació d'aquesta empresa es van millorar carreteres i es van obrir noves línies de servei.

2.3. Societat anònima

Aquesta situació en el món del transport, entre Soler, Fuguet, Jou, Culí i la Hispano va motivar aquesta darrera a convertir-se en societat anònima i a quedar-se com a concessionària. Es creà amb un capital de 501.000 pessetes i amb Culí com a accionista principal (que hi aportà 12 vehicles), Ramon Rovira, Ribot, etc.

| La Hispano-Hilariencia SERVEY D' OMNIBUS AUTOMOVILS ENTRE HOSTALRICH, ARBUCIAS Y SANT HILARI | | | |
|--|---------|--|------------|
| HORAS DE SORTIDA PERA HOSTALRICH Matí á les 5 Tarde á les 2 | | ARRIBADA Á SANT HILARI Matí á 3 quarts de 10 Tarde á les 6 | |
| TARIFA DE PREUS | | | |
| De Hostalrich á S. Hilari. berlina | 8 ptes. | De Arbucias á Hostalrich. berlina | 3'50 ptes. |
| " " interior | 7 " | " " interior | 2'50 " |
| Anada y tornada. | 10 " | De Arbucias á S. Hilari. berlina | 4 " |
| De S. Hilari á Hostalrich. berlina | 7 " | " " interior | 3'50 " |
| " " interior | 5 " | De S. Hilari á Arbucias. berlina | 3'50 " |
| De Hostalrich á Arbucias berlina | 4 " | " " interior | 2'50 " |
| " " interior | 3'50 " | | |

Antics horaris i tarifes de preus de l'Hispano Hilariencia

La creació d'aquesta societat va permetre una enorme expansió de les activitats. La Hispano Hilariencia feia l'any 1930 un gran nombre de trajectes, però cap no arribava a Girona directament.

3. Les conseqüències de la guerra en el transport públic

3.1. El daltabaix de la guerra

La Guerra Civil va suposar un daltabaix per a la societat de transports en tots els aspectes. Sant Hilari no es va pas escapar de la radicalització de dretes i esquerres que en aquell moment es va viure, ni de les ànsies de municipalització d'empreses rendibles que es donaren en molts ajuntaments de l'època. Durant els primers mesos del conflicte fou assassinat algun soci, també l'administrador Salvador Rovira i la confusió va dominar la situació. Pel desembre de 1936

l'Ajuntament va acordar municipalitzar el servei públic de transport de passatgers i càrrega de Sant Hilari a Arbúcies, Hostalric i estació, Breda i estació, d'acord amb la llei de municipalització de Catalunya. Es requisaren tots els vehicles, dotze òmnibus i dos turismes, i tot el parc



La família Torrent amb el seu òmnibus i al fons el garatge destrossat a causa d'una bomba el gener de 1939

automobilístic se centrà en el garatge Catalunya, requisat a la família Collell. Durant l'any 1937 van funcionar 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. Finalment el gener de 1938, la societat municipalitzadora va decretar 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.

3.2. La castellanització

Acabada la guerra, la situació ja no era la mateixa ni tampoc els socis. L'antiga empresa va recuperar tot el que va poder però el nom de la Hispano Hilarienca es va convertir en la Hispano Hilariense i es va designar un nou consell d'administració format per Miquel Mateu, Josep Ribot, Joan Rovira i Joaquim Fauria.



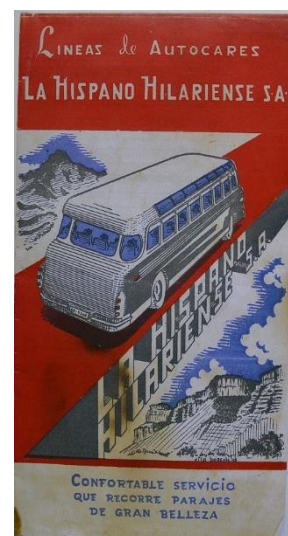
La Pepita, el seu germà Quimet i el seu Chevrolet

Va començar una nova etapa, per a alguns molt difícil, com és el cas del transportista Pep Torrent i el seu Chevrolet, competència de la Hispano-Suïssa, que anava a Girona per Santa Coloma. Va ser empresonat després de la guerra i la seva filla Pepita va haver de fer el servei convertint-se així en una de les

primeres dones conductores d'òmnibus i més tard de camions, ja que la família es va veure obligada a abandonar el servei, per actuacions no sempre correctes ni justes, pròpies de la postguerra que es vivia. Sense cap mena de rival la Hispano va començar una expansió que la va convertir en una de les primeres empreses de la província, sota la direcció de Joaquim Fauria.

4. Una època de prosperitat: Dels cinquanta als setanta

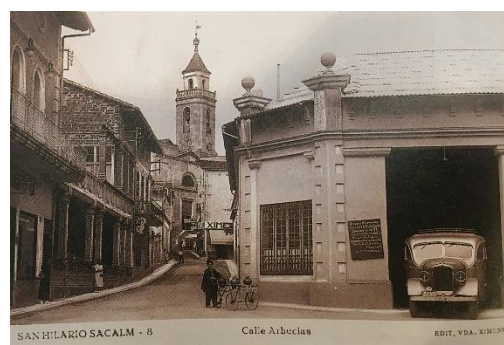
Durant els anys cinquanta i seixanta la Hispano va ser molt important per a molts joves que s'havien de desplaçar a Girona o a Barcelona per qüestions laborals o d'estudis i també per a molts pagesos els dies de mercat, a més de les qüestions d'oci com anar a la platja els diumenges, excursions de la coral Els Nois Alegres, dels torners o dels paletes o desplaçaments del CE Sant Hilari. Tot això ens indica que la Hispano era 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. A més, va ser durant molt temps oficina auxiliar de la RENFE, així podien vendre els bitllets de tren conjuntament amb els de bus i els viatgers no els havien de comprar un cop arribaven a Breda.



Full d'informació dels anys cinquanta de la Hispano Hilarienca



Una colla de conductors amb els seus autobusos



A la dreta, l'antic garatge d'autobusos de la Plaça Doctor Gravalosa i, al mig de la fotografia, en Jaumet amb un carro ple de càntirs

5. La decadència dels cotxes de línia

L'augment del parc automobilístic, la motorització rural i la pèrdua d'importància dels mercats van motivar un canvi en el concepte del transport de viatgers per carretera i per qüestions de nul·la rendibilitat es van haver de suprimir línies després de fortes pèrdues.

El febrer de 1988 davant un dèficit arrossegat en el Servei Urbà de Girona va intervenir l'Ajuntament. El setembre de 1988 davant la continuació del dèficit es va començar a estudiar i crear una societat per a la gestió del Servei Urbà. Finalment l'11 d'octubre de l'any 1989 es va constituir la TMG (Transports Municipals del Gironès, SA), una empresa mixta composta per l'Ajuntament (80%) i per la Hispano Hilariense (20%). L'octubre de 1989 la TMG va assumir el Servei Urbà de Girona i va adquirir dos autocars nous.

La Hispano Hilariense va passar per situacions molt delicades que fins i tot preveien la seva desaparició. Es van haver de fer ampliacions de capital en diferents anys i després de molts canvis avui està centralitzada a Girona i presenta una realitat optimista.

6. El transport públic actual

Des de l'any 2014, la Hispano Hilariense opera conjuntament amb la TEISA, després que aquesta invertís en l'adquisició de la Hispano. Tot i això, aquesta última segueix mantenint la seva identitat com a marca i com a empresa i prestant els mateixos serveis de línies regulars sota titularitat de la Generalitat de Catalunya, els serveis de transport escolar a la Selva i al Gironès, i oferint el lloguer d'autocars per a excursions al servei dels seus clients.



Autocar actual de la Hispano Hilariense

La TEISA (Transports Elèctrics Interurbans SA) va ser fundada el 13 de març de l'any 1920 per cinc banyolins emprenedors que es proposaren fundar una companyia dedicada al servei de transport en general i especialment a la conducció de passatgers. El seu nom prové de l'origen de la força motriu dels seus primers vehicles, que aprofitaven l'energia elèctrica per moure la seva flota d'òmnibus.

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 prolongació fins a Vic els dissabtes.

7. Conclusions

És evident que els temps han canviat i que el transport de viatgers per carretera en trajectes regulars ja ha perdut 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.

8. Bibliografia i webgrafia

“Els cotxes de línia: aproximació a la història de la Hispano Hilariencia”, dins *Programa de la Festa Major de Sant Hilari*, 1995, p. 44-48.

“La Hispano Hilariencia fa cent anys que porta passatgers des de l'estació d'Hostalric a Sant Hilari”, dins *Programa de la Festa Major de Sant Hilari*, 2009, p. 31-34.

<http://www.diaridegirona.cat/economia/2015/01/13/lempresa-transports-teisa-suneix-hispano/705432.html>

<http://www.teisa-bus.com/ca/teisa>

<http://www.atmgirona.cat/uploahttp://www.teisa-bus.com/ca/teisad/doc/linies/hjoIBjsFVvk.pdf>

<http://historiatransportcat.blogspot.com.es/2012/08/visita-al-garatge-de-la-companyia-la.html>

<http://www.rentautobus.com/ca/espanya/girona->

[provincia/girona/empreses/hispano-hilariencia-s.a./item308](http://www.rentautobus.com/ca/espanya/girona-provincia/girona/empreses/hispano-hilariencia-s.a./item308)

http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_HispanoHilariencia.pdf