

PROGRAMA FESTA MAJOR 1999: CIRCULACIÓ I TRANSPORT PÚBLIC

La circulació ha estat i és un tema cabdal en la vida ciutadana. El carrer, entès com espai públic, ha patit fortes modificacions els últims cent anys. Des dels grecs fins el segle XIX el carrer era la prolongació de la casa, l'apèndix de la llar, el lloc on molts artesans elaboraven i exposaven els seus productes, l'espai on les famílies intercanviaven alegries i penes, l'escola per a la majoria de nens i nenes. L'augment progressiu del comerç, la consideració del temps com element productiu i la millora dels mitjans de comunicació han convertit els carrers en simples llocs de pas, han limitat les seves múltiples funcions a la simple circulació. El carrer, abans un fi en si mateix, s'ha convertit en un intermediari entre el lloc d'on venim i el lloc on anem. De lloc d'estar-hi a lloc de passar-hi. I és precisament d'aquesta nova i exclusiva funció del carrer de la que voldria parlar i explicar-ne la seva evolució a Santa Coloma de Farners. Comentar les normes de circulació de persones i vehicles al llarg dels últims cent anys, amb una incidència molt concreta al transport públic mecanitzat, el primer que revolucionà el concepte de carrer, de temps i d'espai.

Les referències circulatòries més antigues es troben l'any 1725 en el ban del marquès de Rupit, senyor de Santa Coloma : primer, un article referent al trànsit de vianants, on se'ls obligava a circular amb llum si era de nit; a partir de les vuit del vespre d'octubre a març i de les nou de març a setembre. Una referència a l'aparcament l'ofereix el propi marquès quan prohibeix que "*ningú se atrevesca a fermar ni tenir sens conveniència y necessitat en lo carrer ninguna cavalcadura ni tossino*" sota una pena de tres lliures: una pel denunciador i les altres dues pel batlle. S'usava, estimulava i premiava la denúncia pública dels veïns per evitar incompliments de la llei viària.

No serà però fins a finals del segle XIX quan la circulació començà a convertir-se en tema municipal important. La proliferació de carros, la proximitat de l'estació ferroviària de Sils, l'oferta turística del Balneari, la potenciació del mercat i la capitalitat comarcana convertiren Santa Coloma en un tràfec constant i creixent. L'any 1887 es va posar el primer senyal de trànsit a l'entrada del C/Aurora (actual C/Camprodón), el qual prohibia córrer a carros, cavalleries i carruatges pels carrers de la vila amb multa de 5 pessetes. L'any 1890 es realitzà la primera subhasta per tal de recollir les escombraries amb carro i cavall. L'agost de 1891 l'ajuntament posava una multa de 2,50 ptes a Joaquim Riera i a Salvador Marimón per haver xocat els seus carruatges en el C/ Aurora

per anar massa ràpid, i s'avisava també a Lluís Geronès per córrer massa dins el poble. Uns anys més tard, el maig de 1896, els germans Lluís i Joan Geronés, de pares i avis traginers, iniciaren els primers serveis regulars de viatgers quan s'oferiren a l'ajuntament, el qual acceptà, per a realitzar una sortida diària, les tardes de juny a setembre, a l'estació de Sils per recollir i portar passatgers a Girona o Barcelona en l'últim tren de la tarda. Els passatgers pagarien una petita quota, l'ajuntament aportaria 100 pessetes i els Geronès, a més dels passatgers, portarien el correu diari.

L'any 1899 l'ajuntament prohibia "*dejar correr caballerías, carruages, coches, tartanas y demás vehiculos por las calles, plazas y paseos de esta villa, debiendo ser conducidos al paso; y respeto a los carruages de muelles unicamente podran correr al trote corto. 2□ los conductores de carruages de transporte irán siempre a pie y al lado de las caballerías para guiarlos por la arrienda y evitar que pasen por las aceras ni arbolados de los paseos no debiendo hacerlos ir al trote*". Les infraccions eren castigades amb dues pessetes de multa. Era costum dels carreters, sobretot si portaven passatgers i en coincidien dos o més a l'entrada del poble, iniciar unes curses per entrara abans al nucli urbà i demostrar la seva perícia i categoria davant els clients. Impressionant.

Aquest mateix any 1899, apart dels Geronès que ho feien regularment a l'estiu, dos eren els transportistes que portaven i recollien la gent a l'estació de Sils, sempre i quan s'hostatgessin a les seves fondes: la d'en Quimet i la d'en Bou, amb unes tartanes que tardaven una hora en fer el camí qualificat de martiri pels clients del Balneari. Altres transportistes eren també Joaquim Riera i Salvador Maynou.

L'any 1901 l'ajuntament prohibia ocupar places i voreres amb "*carruajes, maderas y cualesquiera otros objetos que impidan el tránsito público*", una de les primeres normes per acotar l'ús particular que tothom feia dels carrers (treballar-hi com els boters, estendre-hi el cànem, batre, deixar-hi la llenya....). I l'any següent es prohibia la circulació de qualsevol carro, carruatge o cavalleria pel passeig de Sant Salvador, amb multa de dues pessetes. I si l'any 1890 s'havien "carroritzat" les escombraries, l'any 1902 li tocà el torn als morts. Si fins ara eren portats amb lliteres a les espatlles dels familiars, amics o enterramorts, a partir d'aquest any es llogà un cotxe funerari amb cavalls. Es fixà un preu de 30 pessetes pels enterraments de primera classe (més d'un

cavall i més de quatre sacerdots), un preu de 16 pessetes pels de segona classe (un cavall i més de quatre sacerdots) i de sis pessetes els enterraments de tercera classe (un cavall i menys de quatre sacerdots). Les cases de pagès pagarien un suplement de una pesseta per quart d'hora de camí. Així, començava el segle XX amb la proliferació de carros, no ja només pel comerç sinó també per a les consuetuds locals: escombraries i enterraments, i sobretot pel tràfec cada vegada més intens de viatgers. I amb la proliferació d'un modisme castellà que es posà de moda: "*niño del arroyo*" , per significar el nen que no feia res, que no anava a escola, que es passava el dia al carrer, ja que el "arroyo" no era un torrent d'aigua sinó el que anomenem la calçada per diferenciar-ho de la vorera. La productivitat i les presses ja feien veure que el carrer, com a espai viscut, tenia les de perdre.

Els cotxes usats pels transportistes colomencs eren variats: hi havia els cotxes d'un sol pis estirats per vuit cavalls i que podien arribar a portar quaranta persones; les galeres, de dos pisos i estirats per quatre cavalls duien unes vint-i-cinc persones; les tartanes de dos a sis seients; els cotxes de luxe, normalment per als clients del Balneari i un cotxe per als malalts del mateix Balneari, tapat i amb vidres. Un dels cotxes d'en Carles Geronés portava fins i tot un mirall amagat per veure com s'arremangaven les dones al pujar-hi. L'any 1909 es creava a Santa Coloma l'Agrupació dels Tres Tombs que comptava entre altres a Joan i Dalmau Geronès, Josep Codina i Josep Maynou.

Tanmateix, l'invent que revolucionà aquest naixent segle XX a Santa Coloma fou l'automòbil. El primer negociant del qual tenim constància que usà un automòbil per transportar viatgers a Sils fou Tomàs Culí Verdaguer, de Sant Hilari, fundador de *La Hispano Hilarienca*, que tenia la línia Sant Hilari-Santa Coloma Sils amb dos òmnibus Hispano-Suïza, matrícules GE-29 i GE-32. L'any 1912 sorgí el primer negoci local per comunicar Sils i Santa Coloma amb automòbil. Els dos empresaris eren Llorenç Verger, jove solter arribat de Maó i el comerciant colomenc Gaspar Coll Viader.

El negoci devia funcionar perquè l'any següent, el juny de 1913, un grup de colomencs creà la societat anònima *La Hispano Farnense* amb un capital de 50.000 pessetes i accions de 50 pessetes. Els socis eren els propietaris hisendats Joaquim Puig Roquet, Joan Corominas Muixach, Joaquim Iglesias, Josep M Llavari Bayer, Joaquim Ribas Bach, Josep Riera Torrent i Francesc Rabassa Garrofa; els metges Joan Bofill Galtés i Tomàs Barrera Verdaguer; els comerciants Joaquim Ribas Capdevila, Miquel Caireta Brunsó, Ricard Vidal Delàs i Josep Riera Laguarda; l'advocat Josep M Bofill Galtés, el confiter Francesc Trias Vila, el paleta Jaume Morral Cubarsí, i el procurador

Josep M^a Oller Serra. Anys més tard els socis majoritaris eren Joaquim Puig i l'advocat Josep Fàbregas Sala. La duració de la societat era de deu anys prorrogable amb el consentiment dels dos terços accionaris. Es creava un Consell d'Administració i es nomenava un Gerent que fou en Joaquim Puig Roquet.

La Hispano arribà a tenir sis cotxes i inicià una forta competència contra el servei d'en Verger i en Coll, de forma que el desembre de 1917 aquests últims vengueren dos dels seus tres cotxes a la Hispano Farnense per 23.000 ptes (la meitat en pagarés i la meitat en accions de la Hispano) i es comprometeren a no fer més el servei d'autos a Sils. Els cotxes, marca DELAHAYS, tenien les matrícules GE-111 i B-1121. En Llorenç Verger fou llogat per la companyia com a xofer i mecànic. *La Hispano Farnense* acabava de guanyar una batalla i restava com a únic servei per anar a Sils. Dos anys més tard i aprofitant aquest monopoli, la Hispano pujà de manera descarada els preus dels bitllets. Li costà cara la broma ja que s'enemistà amb l'ajuntament i amb el recent propietari del Balneari, Manuel Burch, el qual usava constantment el servei per recollir els seus clients a Sils. L'ajuntament es dirigí al Govern Civil queixant-se tot dient "*que siendo la carretera una de las más fáciles de recorrer y por ello de menos coste su trayecto, se pagaba el pasaje a quince céntimos el kilómetro precio máximo que se percibe en los trayectos más costosos y de escaso movimiento de pasajeros*"

En Burch, més pràctic, actuà de manera diferent: llogà per treballar al Balneari al xofer de la Hispano, Llorenç Verger; es posà en contacte amb Josep Maynou, "Penjarella", traginer de professió; compraren a Gaspar Coll i al propi Verger el cotxe que els quedava del servei que feien anys enrera i crearen la seva pròpia companyia, *La Económica Farnense*. Tornava haver-hi competència. En Maynou posà el preu del bitllet en una pesseta i regalà el viatge als regidors sempre que el fessin per interès del poble en exercici del seu mandat. La Hispano es veié obligada a rebaixar el seu preu de 1,25 ptes a 0,75 i d'aquesta manera les dues companyies convisqueren durant anys fent el servei: eren coneguts com els grocs (la Hispano) que tenien parada davant la Caixa de Pensions, i els verds (Maynou) amb parada a la Plaça de la Constitució (actual Farners). Les picabaralles per agafar els clients a Sils arribaven a l'extrem que a voltes el pasatger anava en una companyia i les seves maletes en l'altra. L'augment del transport mecanitzat portà a Carles Geronés a liquidar el seu negoci de carruatges i integrar-se a l'Hispano Farnense S.A.

Malgrat el lent però segur procés de motorització costava molt canviar els hàbits dels colomencs i l'any 1920 el regidor Manuel Barrera denunciava encara que "*constantemente circulan por los Paseos de esta Ciudad rebaños de ganado lanar y cabrío impidiendo el paso de la concurrencia a los mismos*". Era, com sempre, la lluita, el xoc entre nous interessos i vells interessos, noves formes de vida davant hàbits adquirits de generació en generació. Era també la consideració de la ciutat com esplanai (passeigs, neteja, tranquil·litat), demanada per els professionals liberals i els comerciants, davant la ciutat com a eina de treball (lloc de pas dels ramats, pastures, magatzem, obrador...) usada des de sempre per jornalers i artesans.

Aquests últims tingueren les de perdre. L'any 1924, durant la dictadura de Primo de Rivera (qui va imposar la circulació per l'esquerra a tot el país), l'ajuntament treia un sucós ban que permet reviure el tema circulatori: s'obligava als vianants a circular per la seva dreta i només se'ls permetia circular en doble sentit en les voreres que fessin més d'un metre d'ampla. Es prohibia "*entretener bultos y llevar fardos o cajas por las aceras en perjuicio del libre tránsito o molestia de los transeúntes. A los cerdos, corderos, gallinas conejos u otros animales domésticos bajo ningún pretexto podrán los interesados dejarlos libres por las calles, paseos y plazas. El ganado deberá conducirse por el centro de la vía pública y bajo ningún pretexto podrá vagar suelto en ella*". Es prohibia treballar sobre la vorera obstruint el trànsit de vianants. Restava prohibit circular amb qualsevol tipus de vehicle sense el corresponent registre de l'ajuntament, "*cuyo número aparecerá en cifras visibles en una tablilla d ela baranda derecha en los carros, carretas y carretones de mano y en la parte posterior de las tartanas, coches y automóviles, bicicletas y motocicletos*". Es prohibia la circulació total dins les places i passeigs. Si dos vehicles es trobaven en un carrer estret havia de retrocedir el que anés buit de càrrega, si tots dos anaven plens o buits havia de retrocedir el que tingués una cantonada més propera, i en tot cas el que el que li vingués de baixada. "*Ni por razón del barro que pueda haber en las calles se permitirá el paso de bicicletas, carretones, etc por las aceras. Los conductores de vehículos que no sean de mano además de la aptitud necesaria deberán contar como mínimo quince años de edad*." La càrrega i descàrrega s'havia de fer ràpidament per molestar el mínim possible als veïns. Dins del poble, els carruatges havien de circular a pas regular i només els que portessin carruatges de molles o cavalleries podrien circular al trot. "*Los automóviles, motocicletas y cualquier vehículo de tracción mecánica deberán ir provistos de la correspondiente bocina u otro aparato sonoro para avisar su proximidad a los*

transeúntes y su marcha en el interior de la población no excederá de doce kilómetros hora" De nits havien de portar tots un fanal. Estava prohibida la circulació de cavalleries " *asmáticas, con úlceras, cojera u otro defecto que repugne a la vista y buena crianza*" i finalment "*Los animales de leche que circulen por las calles deberán ir provistos de un bozal y una esquila o cencerro y no podrán detenerse sino el tiempo preciso para ser ordeñados*". Quedava clar que s'arraconaven els costums agraris i menestrals de dins la ciutat. Ordre, neteja, disciplina, exclusió d'animals, potenciació de la via pública com a lloc de pas, no de vida.

Mentre l'ajuntament anava dictant normes, els anys 1925-27 el transport públic de Santa Coloma constava dels tres òmnibus de 18, 18 i 14 seients propietat de Josep Maynou i dos òmnibus de 18 i 20 seients de la Hispano Farnense, amb en Joaquim Puig com a gerent i accionista majoritari de l'empresa. A més els mateixos feien córrer encara tartanes i carros. Tenien camió per transport en Salvador Vila, en Joan Serra, l'Antoni Poch, en Mateu Massó i en Josep Maynou. En Manuel Burch, en Josep Maynou i la Hispano Farnense tenien cadascú un auto de lloguer de 12 HP.

Si fins ara la sortida usada per anar a Girona era el tren de Sils, l'any 1928 Josep Forné aconseguí, amb lluita amb en "Xiquitin", l'exclusiva per vint anys de la línia Santa Coloma-Vilobí-Girona, tot i que l'any 1930 la traspassà a TEISA per 12.604 ptes. Aquesta companyia arrendà la línia a Francesc Negra "Ruscada" de Vilobí i a Mateu Massó, "Xiquitin" de Santa Coloma, els quals es tornaven setmanalment per cobrir el servei. Més tard en "Ruscada" i el seu successors, en Peraferrer, es limitaren al transport per fer els mercats de Girona i Santa Coloma i en Xiquitin feia la línia de Girona per Anglès amb un camió. I si l'any 1929 Josep Maynou i el seu gendre Josep Boada aconseguien la línia en exclusiva de Sils a Santa Coloma, l'any 1934, la Hispano Farnense aconseguia signar un altre contracte d'exclusivitat amb la Companyia de Ferrocarrils MZA, mitjançant el qual establia un Despatx Central a Santa Coloma i es comprometia a tota una sèrie d'obligacions amb la companyia ferroviària, que pràcticament duraren fins la desaparició de la Hispano Farnense.

L'any 1935 Josep Boada i Auguet, gendre de Josep Maynou comprà la Hispano Farnense i es fusionaren les dues empreses amb el nom "La Hispano Farnense-J.Boada". Malauradament la Guerra Civil de 1936-1939 i la dura postguerra tallaren aquest

creixement, la Hispano Farnense i el Garatge Boada foren col·lectivitzats i no fou fins mitjans dels cinquanta que el tema de la circulació tornà a preocupar. L'any 1955 es donaren les primeres llicències modernes de Taxis al Garatge Boada, amb un cotxe marca Vauxhall i a Ramon Casellas amb un Mathys. L'any 1960 es prohibia la circulació de carros i altres carruatges amb llantes metàl·liques per no destrossar l'asfalt. A mitjans dels anys seixanta Xiquitin deixà de fer la línia a Girona, que agafà fins l'actualitat l'empresa TEISA, d'agradables i freds records hivernals i terrorífics estius amb seients d'escai.

L'any 1963 es dictaren les primeres normes generals de circulació del franquisme: no aparcar a les Mesures i sota els porxos de la Plaça, aparcament de cotxes i motos a la plaça, de camions al Firal, a quins costat s'ha d'aparcar a cada carrer.... L'any 1967 un altre canvi important: es substituïa el carruatge funerari de cavalls per un automòbil. L'any 1970, unes noves ordenances prohibien reparar, greixar o rentar els cotxes en la via pública; ferrar els animals; s'obligava que els animals que circuïessin per la via pública anessin acompanyats de persones majors d'edat que els vigilessin i conduïssin; els gossos a més, amb corretja; els vianants havien de circular per les voreres, no fer grups en elles que destorbessin el trànsit i circular preferentment per la dreta en el sentit de la marxa; *"El peatón que tenga que atravesar la calzada deberá cerciorarse previamente que ésta se halla libre y lo efectuará rápidamente siguiendo una trayectoria perpendicular al eje de aquella"*; desconeixíem encara a Santa Coloma els passos de vianants. Més normes de l'any 1970 *"Cuando al hallarse el peatón en la calzada se le aproxime un vehículo debe aquel detenerse y permitir que el vehículo pase libremente. A su vez, el conductor del vehículo debe disminuir la marcha de éste. De no poder resolverse los conflictos entre peatones y vehículos, los conductores de estos últimos darán preferencia a los primeros. Los conductores de vehículos de tracción animal cuando transiten por la zona urbana, deberán conducir a mano las caballerías a menos que se cumplan a la vez las condiciones siguientes: Que las caballerías lleven bocado; los carruajes dispongan de muelles colocados sobre los ejes; y el carruaje disponga del correspondiente freno manejable desde el interior del vehículo. Las ruedas deberán ser de caucho."* Es prohibia als conductors de cavalleries i carros picar i tractar cruelment als animals, i se'ls obligava a portar llum: blanca per davant i vermella per darrera, que podia ser substituïda per pilots reflectants. Es delegava en els pares vigilar que els seus fills no juguessin en *"el arroyo de las calles y carreteras de gran tránsito de vehículos"*.

S'havia acabat la vida de poble. Uns anys abans, davant del quarter de la Guàrdia Civil un camió va haver de parar-se perquè hi havia estès, al mig del carrer, un nen. Quan el camioner frenà i baixà del cotxe s'assabentà pel propi nen que no es podia moure perquè un "indi" l'havia mort. El camioner, molt amablement traslladà al "cowboy" a la vorera on continuà la seva agonia i el camió continuà el seu camí. El nen era el propi autor d'aquest article. Qui ho faria ara? Esclafat en dècimes de segons quedaria.

Continuem en l'any 1970: L'aparcament en els carrers s'havia de fer els dies parells en el costat dels números parells, i els dies senars en el costat de les cases senars. Ja s'apuntava però l'aparcament quinzenal que és el que prosperà. *"Durante la noche todos los vehículos estacionados en la vía pública insuficientemente iluminada deberán tener encendidas las luces de posición."* Pobres bateries!! Continuava el sistema de la placa d'identificació per a carros i bicicletes.

Es prohibia fer curses de velocitat amb cotxes i motos dins la població, i es prohibia la circulació sense silenciador, així com a les motos *"realizar aceleraciones y muy especialmente por la noche, de forma que produzcan grandes ruidos o molestias para el vecindario"*. Totes les infraccions greus que significuessin temeritat o perill per a persones i béns serien castigades amb expedient i multes de 5.000 a 50.000 ptes i privació del permís de conduir de dos mesos a un any.

Un pas cap a la modernitat: l'any 1971 s'instal·laren els primers semàfors a la ciutat, el mateix any es prohibia l'aparcament de camions al firal i l'any 1972 es prohibia el trànsit rodat pel C/ Pare Rodés. Al llarg dels anys, amb el creixement del parc automobilístic la Hispano Farnense, propietat de Josep Boada, traspassà el negoci a Farners Bus i finalment desaparegué la línia. Tothom anava en cotxe a tot arreu i d'aquest costum se'n ressentí per un costat el transport públic el qual es quedà sense passatgers i per l'altre se'n sentí la pròpia estructura urbanística de la ciutat. Vegeu-ne sinó, el quadre amb l'evolució del nombre de vehicles colomencs.

PARC AUTOMOBILÍSTIC DE SANTA COLOMA 1927-1998									
	1927	1931	1936	1943	1950	1958	1980	1991	1998
Turis	23	42	57	10	10	23	1994	3506	4181

mes									
Autos	17	15	11	18	28	9	----	----	----
Lloguer									
Camions	5	19	32	27	27	40	374	800	1012
Motos	4	10	12	7	8	134	951	547	549

1Els models de cotxes dels anys vint i trenta eren Chevrolet, Oakland, Ford, Renault, Licorne, Citroen, Buich, Crisler, Peugeot, Seat, Hurto, Nhas, Hispano Suiza

1El salt de 1958 a 1980 ve donat per la manca de documentació de 1958 a 1980

L'urbanisme set-centista i vuit-centista, amb carrers estrets en el casc antic, no estava ni està adequat per admetre el considerable volum de trànsit rodat producte del desenvolupament econòmic dels anys seixanta. Les solucions no són fàcils, mai agraden a tothom i sempre se'n proven de noves. Per aquest motiu voldria citar unes paraules de l'alcalde Josep Carós l'any 1934 quan per descongestionar el mercat es proposà que els cotxes de línia aparquessin fora de la plaça, fet que originà fortes discussions: "*Sense voler donar lliçons a cap conseller, sinó com a manifestació del meu pensar, prego s'abstinguin per la dignitat del càrrec i de la Corporació, de donar als assumptes municipals més importància de la que realment tenen, fent cas omís de les converses del veïnat que els envolta, moltes vegades sense to ni so i mogut no per l'interès públic sinó per apassionament, gasiveria o mesquinesa*"

Sortosament, després del caos, desordre i "adoració" de l'automòbil dels anys setanta i vuitanta, es constata una tendència progressiva a tornar a primar el vianant i la funció social del carrer sobre l'automòbil: voreres més amples, carrers de direcció única, desviació del trànsit pesat del centre del poble, proliferació de passos de vianants, zones de vianants, botiga al carrer, verbenes....Que perduri i creixi aquesta recuperació, i que la Festa Major en sigui una bona mostra.

NOTA.- *Aquest treball està dedicat a totes les mares que a començament dels seixanta ens portaven els diumenges d'estiu a banyar-nos a Lloret amb els cotxes de la Hispano Farnense. Suportar els tres-cents mil graus de temperatura d'aquells òmnibus a les dues de la tarda del mes d'agost ens ha enfortit a tots per aguantar el que calgui.*

Moltes gràcies , mares; moltes gràcies Hispano, per esforçar-vos i ensenyar-nos el mar de petits, petitets.

BIBLIOGRAFIA.-

ARXIU HISTÒRIC COMARCAL SANTA COLOMA DE FARNERS

CASAS I BUSQUETS, JOSEP MARIA:- "La Hispano Farnense", article al Punt Diari, 24-9-1981

FONTANILS I FRIGOLÉ, NARCÍS: "Carreters i traginers", *Ressò* , nº 224 i 226

JOSEP VERT PLANAS: *Els transports a Girona*, Vol III, 1994