

A Andorra operen més d'una dotzena d'empreses de transport de viatgers.

Algunes han acabat en mans d'altres empreses estrangeres,

però n'hi ha dues, capdavanteres del sector, que mantenen el segell andorrà i que han ampliat les seves expectatives de negoci, després de ser comprades per

Viatges Montmantell. Es tracta d'Autos Pujol Huguet i de la Societat Hispano Andorrana.

Viatgers, amunt i avall

Eren els anys quaranta. En plena postguerra espanyola. Molts catalans es van refugiar a Andorra, un llogarret de muntanya on el més corrent era tragar amb mules i matxos. El bisbe Benlloch havia fet arranjar la carretera entre la Seu d'Urgell i Andorra als anys vint, i uns vuit traginers feien el recorregut. Un d'ells, que després va ser capdavanter del transport de viatgers i mercaderies, Joan Codina —originari d'Organyà—, va veure-hi un negoci: posar un magatzem de recepció de mercaderies i un indret on podien arribar i sortir els traginers. Anys més tard, i en plena postguerra, el seu fill, Amadeu Codina, va decidir substituir les mules per vehicles de motor. Als setze anys, va unir-se amb set transportistes més d'Andorra: havia nascut la Societat Hispano Andorrana. En aquella època va tenir fins a dotze autocars que anaven de la Seu d'Urgell fins a Aix-les-Bains i l'Ospitalet (a Arieja). Una altra companyia petita va néixer quasi al mateix temps: Autos Pujol Huguet, que s'esforçava a atreure al màxim de visitants francesos possible i cantava en els seus prospectes d'horaris les excel·lències del viatge en els seus autobusos. Feia el recorregut de la Tor de Querol fins a Sant Julià de Lòria.

L'obertura de la carretera pel pas de la Casa va ser determinant per a l'èxit d'aquestes dues empreses, autoritzades per fer transport intern i fins i tot obligades pel Consell General d'Andorra a fer-lo sobretot pel que fa a mercaderies essencials com el pa. Aleshores, el preu d'un passatge entre Canillo i la Seu d'Urgell era de 8 pessetes, i entre Andorra i Escaldes, d'1 pesseta. Avui, aquestes empreses pioneres del sector continuen mantenint viu l'esperit que les va fer néixer, mantenint el capital andorrà al màxim. Viatges Montmantell, i un empresari jove i empenedor, Jordi Troguet, han estat determinants perquè així sigui. Jordi Troguet

va començar en el sector del transport de viatgers de manera tímida fa uns tretze anys, amb la utilització de petits vehicles de luxe amb els quals ofería serveis de transport privat. Va decidir unificar la imatge exterior dels seus vehicles quan ningú encara no ho feia a Andorra i va anar creixent en aquest petit segment. Fa dos anys va decidir comprar Hispano Andorrana i entrar en el negoci del servei discrecional.

“El que va motivar la compra era entrar en el mercat del transport discrecional però també el fet que una empresa emblemàtica d'Andorra no marxés del país. Montmantell era petita i vaig decidir demanar el suport de Jordi Gaetà, que tenia molta experiència en el sector.” Es així com l'empresa va començar a treballar de manera molt intensa i ha començat a fer canviar els esquemes del transport públic a Andorra. En aquests dos darrers anys s'ha incrementat el nombre de viatgers en una mitjana d'un 30% en les dues línies: la de Pujol Huguet, que cobreix cap a França, i la de la Hispano Andorrana, cap a la Seu d'Urgell.

Un camí gens fàcil. Abans d'arribar aquí, però, les empreses pioneres han passat per les seves aventures. La família Codina, juntament amb els altres accionistes de la societat Hispano Andorrana (Casimir Arajol, la família Isern, la família Serra, Francesc Molné, les famílies de Joan Vila i Joan Pol, i Josep Cassany), van vendre l'empresa a Carlos Gaetà Novelo fa vint-i-tres anys. Carlos Gaetà va viure amb Hispano Andorrana una part de la història econòmica d'Andorra i els canvis de costums dels viatgers: ja no era necessari ni obligatori transportar el pa gratuït a Canillo, Ordino, la Massana i Encamp. L'abastiment es feia des de cada parròquia. I les autoritats de les valls havien declinat feia temps l'ús d'aquest mitjà de transport per afers oficials, tal





HEREUS DE PIONERS

Les empreses Pujol Huguet i Hispano Andorrana tenen més de seixanta anys d'història a les seves esquenes. Van iniciar-se als anys quaranta i van ser de les empreses capdavanteres en el transport de viatgers d'Andorra, en uns moments en què el transport privat era tot un luxe i en què l'estat de les carreteres no oferia garanties als viatgers. Una tradició que Jordi Troguet (dreta) i Jordi Gaetà (esquerra), responsables actuals, volen que mantingui les arrels andorranes i també el capital, ara que reclamen majors facilitats per al desenvolupament d'un transport públic que molts defensen però pocs impulsen. A la imatge tots dos mostren un dels primers bitllets de l'empresa Pujol Huguet.

com dicta un decret de l'any 1941, segons el qual quan vagin "en viatge de missió oficial obtindran el *vale* precís per a cada viatge", publicat pel mateix Consell General per garantir el tracte als consellers.

En fi, els turistes i els ciutadans ja utilitzaven de manera habitual en la dècada dels vuitanta el seu vehicle particular, i els carrers i carreteres s'omplien de gom a gom. En aquest viatge, i amb l'obertura de la bona carretera del port d'Envalira, cada vegada hi havia més atrevits que desafiaven els elements i que deixaven de banda l'autobús de la Pujol Huguet. Al principi dels anys noranta, l'empresa que regentava Gaetà, la Hispano Andorrana, va comprar una Pujol Huguet en baixa forma. Deu anys més tard, es va veure abocat a la mateixa situació de pèrdues de quotes de mercat. A més, hi havia una certa competència deslleial d'altres empreses que feien també transport discrecional sense els permisos del Consell. Semblava que les dificultats podien amb una empresa emblemàtica, la qual, malgrat tot, mai no ha deixat de prestar el servei entre la Seu d'Urgell i Andorra.

Revifar el negoci. Ara fa cinc anys, Carlos Gaetà va posar l'empresa que aglutinava els capdavanteres del sector a la venda. En fa dos que Jordi Gaetà, un

fill seu, i Jordi Troguet, el propietari de Viatges Montmantell, l'han reflatat. Avui, es mantenen en funcionament totes les línies que es van obrir fa més de seixanta anys, quan el país començava tot just a conèixer els "autos de línia" i els vehicles rodats.

Jordi Troguet és un ferm defensor del transport públic per a Andorra. "No ens podem omplir la boca parlant del transport públic i dels beneficis que té i després no posar-hi facilitats —opina—. A Andorra cal molt servei de transport públic, perquè les carreteres es col·lapsen ja no tan sols en hora punta sinó a totes hores. Si considerem que a cada autocar hi ha cinquanta places (que en realitat són quaranta o cinquanta vehicles particulars menys), és evident que hi pot haver una millora. Si donem un bon servei al client i es fan aparcaments a Canillo i Ordino per a totes les persones que viuen fora del nucli més important, es pot fer una gran feina."

Els fets donen la raó a aquest empresari. L'increment dels serveis, i fins i tot el gran ús que han tingut les línies cap al pas de la Casa mentre les han pogut mantenir obertes (ara estan en litigi amb el Govern), és un al·licient important. "Ara estem mirant d'ampliar els horaris de primera hora del matí, perquè hi ha molta demanda, i també els de darrera hora de la tarda." El seu cavall de batalla són, però, els embussos de les carreteres i la manca de protecció a les parades pels serveis de circulació i dels comuns. Cal, per a Troguet i Gaetà, una política d'incentivació del transport públic, del mateix estil que es fa a altres estats veïns. Amb carrils especials "o, senzillament, amb un abonament de transport per als treballadors de les empreses durant un temps", apunta Jordi Gaetà.

El Grup Montmantell disposa avui de 34 vehicles, alguns dels quals estan equipats especialment per a persones discapacitades. En dos anys s'ha ampliat la flota en vuit vehicles, i s'ha reduït també els anys de funcionament d'aquests en 2,4 anys. Treballen a l'empresa més de quaranta persones, que donen servei a clients privats o que fan serveis de transport discrecional.

M. Cristina Orduña