

GERARDO ROIG VIVES

La Hispano de Fuente En-Segures Viajes castellonenses por carretera



Me sirve al lance anecdótico que nos cuenta Llorens de Clavell, primer cronista de la ciudad.

En octubre de 1732 el gobernador de Castellón recibió de la Casa Real un aviso que anunciaba la visita del infante Don Carlos, el que después sería Carlos III de España, de viaje a Italia. La llegada de la realeza era para el día 17. Las autoridades prepararon unas dignas habitaciones en el propio Ayuntamiento, edificio que se embelleció con nuevos balcones de hierro sobre la plaza. Se programaron grandes festejos y se movilizó a todas las fuerzas vivas. Pero a última hora se anunció que el infante se limitaría a pasar por Castellón sin detenerse y que pernoctaría en Benicàssim, en la zona que ahora conocemos por la Almadraba, donde construyo cada verano mis torres de arena. Se plantaron dos grandes barracones

llenos de víveres y se prepararon gran número de conejos y palomos para que Don Carlos pudiera divertirse después de comer, con su afición a la caza y con el espectáculo marítimo que se le ofreció: la pesca de bajura, tan cercana y atractiva.

Y cuando la comitiva real partió otra vez de viaje, las autoridades de la capital, corregidor, intendente del reino, regidores, síndicos y alguaciles, también los vecinos de Benicàssim, celebraron su desconsuelo en la ermita de Santa Rita. Alguien dijo que se trataba del primer viaje turístico por carretera.

Algo fallido, claro.

En el tiempo de las diligencias, las posadas y las ventas, se llegó después a finales del siglo XIX cuando la red de carreteras de la provincia estaba constituida por 11 vías de carácter nacional, una de ellas, llamada de primer

Destacada compañía de transporte de viajeros por la provincia, con la famosa línea de Castellón a Benassal que tanto ha significado para el auge del veraneo en el balneario y la Font. Tuvo gran eco en los ámbitos industriales y empresariales y se constituyó con capital humano y económico de Benassal.

orden, la de Madrid a Castellón con 32 kilómetros dentro de la provincia, tres de segundo orden, siete del tercero y las conocidas como municipales, todas ellas para uso preferente de los medios de comunicación de tracción animal. Hasta que las diligencias, los coches de caballos fueron sustituidos por los de autopropulsión y apareció la compañía La Hispano de Fuente En-Segures, con el tiempo tan famosa.

Y aquí hay otra historia.

LA VIDA

La fundación de la compañía *benassalenca*, su nacimiento tuvo lugar en Benasal el 23 de mayo de 1913, propiciado por dos familias de seres humanos, las de José Enrique Monferrer Forés, médico y primer presidente y de Gerardo Roig Vives, comer-

ciante y propietario. Y con ellos, otras familias de inmediato, las de Forés Miralles, Vives Monterde, Miralles Barreda y Zaragoza Folch. Les motivaba el éxito de veraneantes en la Fuente En-Segures y el proceso de declaración de utilidad pública de las aguas medicinales, en torno a las que se creó también el balneario. Más tarde, el 30 de marzo del 1915, la empresa se constituyó oficialmente ante notario como sociedad anónima, como ha dejado dicho Barreda Edo, que habla del primer agüista en la persona del obispo Camacho, de Tortosa, que en 1750 ya intentaba curar los dolores que sufría el pobre al orinar.

Antes ya hubo unos intentos con una línea por els Ports de Morella y el bajo Maestrazgo y otra que ofrecía el servicio entre Albocàsser y Castellón, por Cuevas de Vinromá. Su condición debía ser muy modesta, pues era objeto de chanzas y burlas, tal vez por las dificultades de aquel tiempo: *El cotxe de don Pío/ ni corre ni correrá/ perquè s'ha perdut lo xófer/ i no'l poden topetar.*

El joven Gerardo Roig, que con el tiempo sustituyó como presidente al doctor Monferrer y sería personaje de primer nivel entre los empresarios provinciales, lo explicaba claramente:

—Nuestro objetivo era el establecimiento y explotación de líneas de coches y camiones, así como de carrua-

jes de tracción animal, tanto para el servicio de pasajeros como para el de mercancías y conducción del correo. Podríamos contratar con el Estado y establecer combinaciones entre el servicio de líneas establecidas, ya fueran ferroviarias, marítimas o de automóviles, así como adquirir y poseer bienes inmuebles y derechos reales.

–Pero hay que empezar por lo primero.

–Naturalmente. El objetivo más inmediato fue el establecimiento y explotación de una línea de coches automóviles entre Castellón y Benassal, sin perjuicio de extender el radio de acción a otras rutas o regiones, si se consideraba práctico o conveniente.

–Habrá que explicar el porqué del nombre de La Hispano...

–Está claro. Comenzamos a comprar los autos de la firma Hispano-Suiza. Esta empresa ofrecía las mejores

condiciones, especialmente en la forma y ritmo de las amortizaciones. Y fue fácil negociar una publicidad indirecta para salir todos beneficiados. Así de sencillo.

En los números 21 y 23 de la avenida de Pérez Galdós se estableció en Castellón la sede de la empresa y comenzaron a abrirse nuevas líneas a partir del final de la guerra europea, época en la que una serie de seres humanos y familias de Benasal se iban incorporando a una empresa que tenía el palpito de todas las fuerzas vivas de la ciudad. El periodista Alardo Prats, mientras tanto, daba el aldabonazo de una publicidad muy eficaz entonces a través de crónicas de prensa, en las que se exaltaban las excelencias del servicio y de la propia fuente de aguas medicinales con el tiempo, Gerardo Roig fue sustituido en la presidencia por los Eliseo Vives, padre e hijo. ❖

RECUERDOS DE UNA ÉPOCA

Intencionadamente preside la página Gerardo Roig Vives, que fue fundador y primer gerente de La Hispano. Hombre de carácter moderado y conciliador, llamaba sin embargo la atención el hecho de que su sueldo en los años veinte era nada menos que de cinco pesetas al día, 150 al mes, el más elevado que se conocía en la provincia. Su valía le llevó a la presidencia de la Cámara de Comercio de Castellón en los años 1930 y 1931, época en la que junto a grandes avances para la capacidad y eficacia empresarial de la institución, se puso en funcionamiento la famosa Escuela Pericial de Comercio, de tanto eco en el tejido social de la ciudad y la provincia.