



any 2023 - núm. 36

# e' INDICADOR



# INDEX

• Cartells sortides 2023	P. 6
• Escrit M. Lage	P. 10
• Restauració - Sanglas 400E SO	P. 18
• Restauració - Peugeot 205 Rallye 1991	P. 22
• Òmnibus a Aran	P. 25
• Sortida - II Ral·ly Terres de Ponent	P. 55
• Sortida - Calçotada	P. 58
• Sortida - Basella	P. 60
• Sortida - Arròs i Mariscada	P. 62
• Sortida - Centre Històric Obert de Lleida	P. 64
• Sortida - La Panadella	P. 65
• Studebaker	P. 66
• Sortida - Cambrils	P. 87
• Sortida - Castellví de Rosanes	P. 89
• Sortida - SEAT	P. 91
• Sortida - Torre Serona	P. 92
• Sortida - El Vilosell	P. 93
• Sortida - Montserratina	P. 94
• Sortida - Castell de Penyafort	P. 97
• Guia dels Museus - Part II	P. 98



**Diputació de Lleida**

Patronat de Turisme



Benvolguts socis, sòcies, familiars i amics,

Hem acabat un any esperant el nou reglament de Vehicles Històrics, el comencem igual esperant i esperant.

Durant el mes d'agost, vam tenir una visita del Sr Pere Navarro Director de la DGT, juntament amb la seva secretaria, la directora de Trànsit de Madrid, la de Lleida i amb el Sr. David Sánchez director de la FCVH, ens vàrem reunir al Museu RODA RODA i també juntament amb la regidora de Cultura de Lleida Pilar Bosch, i la srta. que ens va fer de Guia al Museu també nosaltres representant el Club.

Tots els assistents van quedar meravellats, de la qualitat de vehicles grans i petits, més l'edifici que els allotja. El Sr. Navarro va comentar, que sols faltava signar el Reglament el nou Govern, ara ja el tenim, però encara no està signat, esperem que aviat ens l'enviïn.



Amb aquest nou "INDICADOR 36" i trobareu varies restauracions realitzades pels nostres socis, resums d'algunes sortides i concentracions emblemàtiques, uns reportatges inèdits dels Srs. Manuel Lage i una part del llibre del Sr. Feliu Isard molt interessant, a més la continuació del escrit referent a l'Studebaker de Camprodon i altres informacions. Desitjo que en gaudiu.

M'agradaria recordar que, encara que tenim una bretxa digital, el correu i whatsapp funcionen, intentem informar el millor possible. Cada sortida que organitzem, per les seves característiques, és precís assistir-hi, ja que en algunes ens demanen col·laboració, altres són culturals, socials, gastronòmiques i n'hi ha per tots els gustos.

Tenim unes Federacions que ens recolzen, la FEVA i LA FCVH, fem-los costat.

Ja teniu el calendari d'activitats que anirem afegint i canviant.

Sols em queda, desitjar-vos un any ple de salut, amor i pau... i com no, gaudir dels nostres CLÀSSICS... GASSS A FONTS.

Ens anem veient

Antoni Pomés i Tosquella  
President del Club de Vehicles Històrics de Lleida



**Concentració de maquinària, tractors i vehicles antics, classics i deportius**  
**14 de gener de 2023**  
**Vallfogona de Balaguer**

8:00 esmorzar  
 9:00 tracto gimcana  
 10:00 racó infants  
 11:00 benedicció animals davant Església  
 Inici tres tomba  
 13:15 dinar popular conductor(15€) altres 20€  
 concentració al Passeig Sant Jordi (tractors i vehicles)

FCVH



BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**CONCENTRACIÓ de SEAT**  
**12 de FEBRER de 2023**

Esmorzar al Bar Restaurant "El Teller"  
 Visita a dues Esglésies i els Miralls del Voble

PENELLES



BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**II TROBADA DE TRACTORS I COTXES ANTICS**  
**AITONA**  
**26 de febrer de 2023**

9:00-concentració al pavelló polideportiu  
 10:00-esmorzar popular (entrepà i beguda)  
 11:00-gimcana de tractors  
 lloc: plaça de fruites Agustí Utop  
 12:00-reconegut de cobes i tractors

soci: trocar al 649310733 / 619754343

inscripcions fins el 17 de febrer



FCVH

BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**APLEC DE LA PRIMAVERA**  
**EXPOSICIÓ DE VEHICLES**  
**23 D'ABRIL DE 2023**

CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA

APLEC DE PRIMAVERA  
 C/Plaça de Sant Joan Dimecres, 23 d'abril del 2023



BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**Sortida l'arròs i la mariscada**  
**Anem al Mclianès**  
**Coves del Toll i Museu Arqueològic i Paleontològic**

26 de març de 2023

Restaurant la Guardia

trucar 649310733

FCVH

BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**  
**CALÇOTADA**  
**5 DE MARÇ DE 2023**

Museu La Fassina Balanya  
 La cova  
 El Petit Cup

soci: trucar al 649310733 / 619754343



FCVH

BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**  
**III TROBADA**  
**ALBATÀRREC**  
**4/5 DE MARÇ DE 2023**

COL·LABORACIÓ

**DIA 4**  
 de les 10:00 a les 20:00  
 exposició al Pabelló Municipal

**DIA 5**  
 8:30 bemeinguda  
 9:30 esmorzar (gratuit conductor)  
 11:00 ruta turística pels pobles  
 13:30 cloenda

ORGANITZEN

TRACTORS  
 BTTOS  
 QUADROS  
 DEPORTIUS  
 MOTOS

soci: trucar al 649310733 / 619754343



FCVH

BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**MUSEU MOTO**  
**BASSELLA**

**Concentració**  
**esmorzar i visita guiada**  
**19 de març de 2023**

MUSEU DE LA MOTO DE BASSELLA

inscripcions al 619754343 i 649310733



FCVH

BELLERA MOTO SEROIL ENERGY

**VISITA A LA COLECCIÓ D'AUTOMÒBILS SALVADOR CLARET**  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**15 D'ABRIL DE 2023**

Col·lecció d'Automòbils Salvador Claret  
 MNACTEC

INSCRIPCIÓNS 649310733/61975133

**Camion/ Cotxe/ Motor/ Tractor**

**MASSALCOREIG 2023**  
**16 abril 2023**

16 abril 2023

**9ª CASTELLINI DE ROSANES**  
 Colònia Vidal de Puig-Reig

**29 D'ABRIL DE 2023**

MUSEU DE LA COLÒNIA VIDAL DE PUIG-REIG

**Trobada de Vehicles**  
 Antics, Clàssics, Deportius, Tractors i Motos

**6 de MAIG**  
**TORRE-SERONA**

**FESTES DE MAIG A LLEIDA**  
**11 DE MAIG DE 2023**

**CONCENTRACIÓ A L'ALBAGÉS**  
 VEHICLES ANTICS, CLÀSSICS, DEPORTIUS

**Carroers de torç cooperativa d'oli la fraternal**

**dia 20 de maig de 2023**  
 inscripcions 649310733

**EL VILOSELL**  
**14 de maig de 2023**

CONCENTRACIÓ DE CAMIONS VEHICLES ANTICS CLÀSSICS DEPORTIUS I ALTRES

**trucar al 649310733**

**Bodega Tomàs Curine** Col·laboració de l'Ajuntament de El vilosell

**II RAL-LI TERRES DE PENENT**  
**II. COPA CATALANA CLASSICS**  
 27 maig 2023

**COTXES I MOTOS**

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

inscripció  
 649310733  
 619754343

**PALLARS PRIMAVERA**  
**TREMP**  
 Castell de mur i vall d'ager  
 4 de juny de 2023

inscripcions  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**PARC ASTRONÒMIC MUNTANYES DE PRADES**

**KOSMOS**

**DIA 30 DE JUNY DE 2023**

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**9 de juliol de 2023**

**BENAVARRI**  
 Benabarre

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**  
**SOPAR D'ESTIU**

**15 DE JULIOL DE 2023**

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**

**19 D'AGOST DE 2023**

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**SOPAR A LA FRESCA**  
**LA PARRA JARDÍ GASTRONÒMIC MONTBLANC**

**5 de novembre 2023**

**CASTELLS DE FRONTERES**  
**CASTELL DE PENYAFORT**  
 visita guiada

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**SORTIDA X MONTSERRATINA**  
 dia 5 de setembre 2023

visitar  
 Borillica  
 Erpol 1592  
 carrer del Balç  
 Zona Modernista

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**  
**EXPOSICIÓ VEHICLES ANTICS, CLASSICS I ESPORTIUS**  
**24 DE SETEMBRE DE 2023**

inscripció  
 649310733  
 619754343

FCVH  
 Club de Vehicles Històrics de Lleida



## Los ALFONSO XIII de ALFONSO XIII

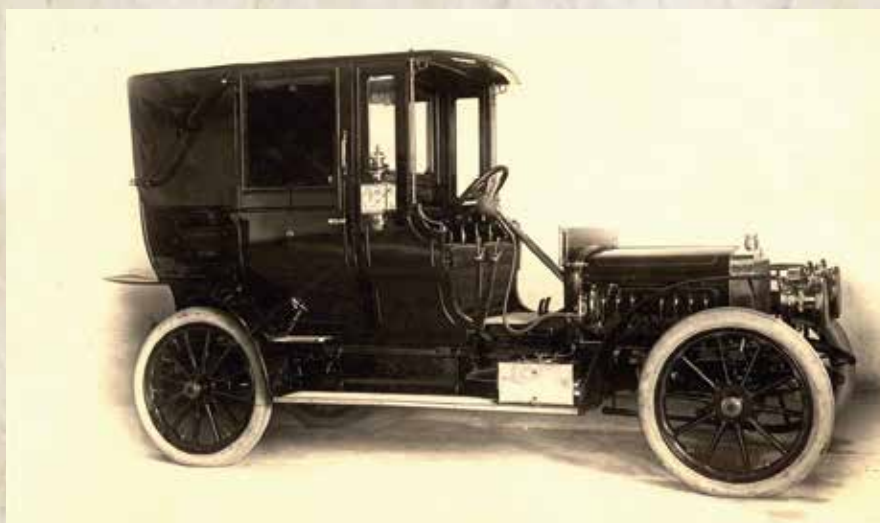
### El primer HS de la Casa Real

, El primer HS de la Casa Real fue un 20/24 HP con una elegante carrocería landaulet, construida por Vidal de Barcelona, toda pintada de azul con fileteado amarillo y los escudos reales en las puertas. El motor de este coche fue uno de los primeros con doble allumage (encendido), según se indica en la factura, fechada en octubre de 1906. Hay que notar que los motores con doble encendido se presentarían al público en la 1ª Exposición Internacional del Automovilismo, Ciclismo y Deportes, primer salón del automóvil de España, celebrado en Madrid en mayo de 1907.

El nuevo landaulet HS era claramente un coche para servicios oficiales, que el Rey no conduciría nunca, teniendo entonces como coche privado un Delahaye con transmisión por cadenas.

En 1907 HS presentó el nuevo 6 cilindros de 60/75 HP; 11.150 cm<sup>3</sup>, con tres bloques de dos cilindros. De nuevo el Rey quiso probar este nuevo y potente coche, habiendo llegado a nosotros algunas fotografías suyas a bordo de este modelo en los jardines del Palacio Real de Madrid, pero tampoco llegaría a comprar este modelo.

F 1. Primer Hispano Suiza de la Casa Real Española, un 20/24 HP con doble encendido y carrocería landaulet. 1906. (Archivo del autor)



, F 2. El rey Alfonso XIII al lado de Abadal que hace una demostración del nuevo HS 6 cilindros 60/75 HP; detrás, de pie está Marc Birkigt. Fachada posterior del Palacio Real de Madrid, 1907. (Archivo del autor)





**El primer deportivo HS del Rey. La voiturette Hispano 28.**

Hispano Suiza participó en septiembre de 1909 en las carreras de San Sebastián, una de las ciudades favoritas del Rey para veranear. En las dos carreras celebradas allí: la Irura – Villabona y la subida al Monte Igueldo, a las que el Rey asistió como espectador especial, ganaron dos voiturettes HS pilotadas por Derny y Zuccarelli en sus respectivas categorías. Estos coches eran los mismos que también habían ganado también en la subida al Mont Ventoux tres semanas antes.

El Rey Alfonso XIII quedó muy impresionado por las prestaciones y éxitos conseguidos por las voiturettes HS en las pruebas de San Sebastián y tuvo luego la oportunidad de disfrutar de uno de los coches de Boulogne que la empresa puso gustosamente a su disposición. Este coche aparentemente se quedó en Palacio durante un tiempo, según se desprende de las notas de trabajo de los talleres de Palacio, que llegan a 1911. Se le identificaba como Hispano 28 por la potencia que desarrollaba.

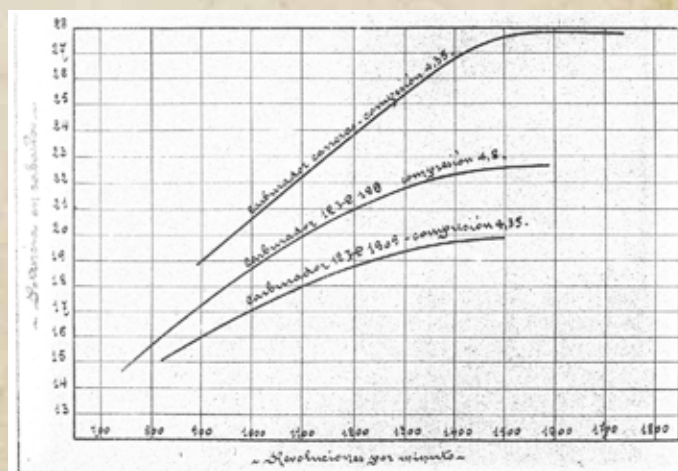
La decisión de participar en competiciones extranjeras había sido impulsada por el propio Rey, según podemos leer en una nota interna de junio de 1909 que reza: En vista que S.M. indicó en su visita a esta fábrica la conveniencia de que se tomara parte en alguna carrera de automóviles en el extranjero, se ha acordado comunicar a S.M. que cumpliendo sus indicaciones se ha resuelto concurrir al Gran Premio de voiturettes del circuito de Boulogne.

Una curiosa anotación en las actas reservadas del Consejo indica que... en el caso de no poder concurrir a las carreras con garantía de éxito o al menos de una buena clasificación, la Dirección (Birkigt) queda facultada para no participar, pero atribuyendo la causa a falta de materiales, al objeto de no perjudicar el nombre de La Hispano Suiza.

F 3 Una voiturette similar a esta fue cedida al Rey después de los buenos resultados de Boulogne en 1909. (Archivo del autor)



F4 Curva de potencia de la voiturette de Boulogne, cedida a Alfonso XIII. (Cortesía del Centro Histórico Pegaso)



**El "pre-Alfonso XIII" del Rey.**

Hay que pensar que el Rey estuviera perfectamente informado de los desarrollos de HS y por ello sabría que se estaba gestando una nueva generación de motores más potentes, para usos deportivos y de carreras. A principios de 1910 la Casa Real encargó a la marca un automóvil de la nueva generación que se estaba construyendo para las carreras de 1910, y que sería el primero con la denominación 45 Cr, aunque resulta más claro denominarlo 15/45 Cr, por sus medidas de 80 x 150.

El nuevo 45 Cr había participado en carreras por primera vez en agosto de 1910 en la subida al Mont Ventoux, donde Zucarelli hizo el mejor tiempo, con gran diferencia sobre el segundo.

En la factura correspondiente se describe como Automóvil modelo especial de carreras con carrocería de dos baquets y consta como regalo de S.M. la Reina Victoria a S.M. el Rey; está fechada en mayo de 1910, un mes después de la entrega. En la Memoria de la empresa de 1909, publicada en abril de 1910, se cita este coche como voiturette de carreras servida recientemente. Tenía el chasis n.º 504.

**LA HISPANO-SUIZA**  
FÁBRICA DE AUTOMÓVILES.-BARCELONA

**NUEVOS MOTORES DE "TIPO INTENSIVO" PARA LOS MODELOS 1910**

De gran potencia en pequeño volumen, alcanzando velocidades muy superiores á las conseguidas hasta el presente por todos los motores de iguales dimensiones.

Muy sencillos en su mecanismo  
Absolutamente silenciosos  
Construidos con materiales de primer orden  
Sumamente económicos de esencia y lubricantes

NOTA.—El primer **chassis** con motor de nuevo tipo ha sido adquirido por S.M. el Rey D. Alfonso XIII.

Fábrica: calle de Floridablanca, 54 á 64    xxx    Oficinas: calle de Calabria, 59



F 5. Anuncio en El Mundo Deportivo de los nuevos motores intensivos, con mención a la voiturette del Rey. Abril 1910. (Archivo del autor)

F 6 y F 7 Alfonso XIII en su Hispano 15/45 Cr en la subida a Guadarrama de 1912. (Archivo del autor)



Este hecho de la compra de un coche de carreras para uso personal del Rey constituye un hecho singular con unas consecuencias de enorme significación en la industria del automóvil. Alfonso XIII con su acto de compra estaba dando lugar al nacimiento del concepto de automóvil deportivo de altas prestaciones, un hecho de gran trascendencia y que pudo tener lugar gracias a que Hispano Suiza había optado por la fórmula de los motores de cuatro cilindros en las carreras francesas a las que había concurrido en 1909. La factura de la compra de este modelo podemos considerarla como el acta de nacimiento de los deportivos modernos en la historia del automóvil mundial.

En la revista España Automóvil de noviembre de 1909 se hace referencia a este coche del Rey como Tipo San Sebastián, llamado así por la marca en recuerdo del éxito obtenido. Vale la pena reproducir el telefonema enviado el 1 de abril de 1910 por F. Aritio, representante de la marca en Madrid, a las oficinas centrales de Barcelona sobre el primer contacto de Alfonso XIII con su nuevo coche. Probado coche SM entusiasmado dijo que había que hacer saber extranjero producimos mejor ellos quiere llevarlo próximo viaje Biarritz al regreso fuimos tiro pichón donde hizo Zuccarelli corriese para que lo viesen aristócratas comprándonos dos iguales. Encargó felicitasen Birkigt fábrica y obreros. Aritio.

Un nuevo dato muy valioso lo encontramos en el anuncio aparecido en varias revistas en los meses de abril-mayo de 1910. La empresa inicia la publicidad de sus nuevos motores intensivos (carrera alargada y mayor régimen de giro) que veremos a continuación y anuncia que el primero de ellos ha sido adquirido por S.M.

Aunque no tenemos ningún dato explícito sobre las medidas del motor de este coche, el registro de producción con la denominación 45 Cr es inequívoco y corresponde a un diámetro de 80 mm, primero de este tipo que durante 1910 veremos en muchas competiciones. Su carrera sería 150 mm, desde luego no de 170 ni de 180 mm, que aún no se habían desarrollado y fue realmente el primer motor intensivo vendido a cliente, tal como se menciona en la publicidad de la época.

#### **El segundo Alfonso XIII del Rey: La Hispano Suiza le presta el prototipo 45 Cr "Alfonso XIII" del Salón.**

Los trabajos de desarrollo del motor 45 Cr de 80 x 180, 3.619 cm<sup>3</sup> se dirigieron sin embargo a un objetivo distinto a la competición; con la experiencia del coche especial preparado para el Rey, la empresa trabajaría con gran entusiasmo en el nuevo concepto de automóvil deportivo de altas prestaciones, una idea original Hispano Suiza que la llevó a crear el prototipo del futuro "Alfonso XIII". Se trataba de una voiturette de carreras equipada con dos cómodos asientos baquet bien tapizados y guardabarros para su uso en carretera; el equipo eléctrico era opcional.

El 15/45 Cr ganador en M. Ventoux, también de 80 x 150, llegaría a las carreras de Boulogne-sur-Mer conducido por su creador M. Birkigt, pero no para participar sino como presentación promocional, en calidad de prototipo del Alfonso XIII, aunque su motor no fuese todavía el definitivo 45 Cr. El prototipo de 45 Cr tenía un chasis sensiblemente más corto que los 35 Cr, con solo 2.400 mm entre ejes.

En el catálogo español de 1910 y en el francés de 1911 los nuevos modelos se presentan con el chasis corto y con una nota de que se trata de los mismos coches que participaron en las carreras, por lo que no cabe otra posibilidad más que el chasis corto se hubiera estrenado en Mont Ventoux, un trazado sinuoso en el que un chasis tan corto era el más adecuado.

El 45 Cr comercial se definió inicialmente con carrera de 170 mm, 3.418 cm<sup>3</sup> como aparece en el catálogo de 1910, quizás por precaución frente a las temidas roturas de cigüeñal. A los pocos meses se pasó a las medidas definitivas de 80 x 180 mm, dando 3.619 cm<sup>3</sup> de cilindrada.

Sobre la potencia del 45 Cr, K. Karlake en su artículo de Motor Sport de mayo de 1950 hace referencia a un anuncio de Hispano Suiza Cars (GB & IRL) Ltd. de 1913, en el que se habla del famoso motor HS (Alfonso XIII) que con 15,9 HP fiscales desarrolla la extraordinaria potencia de 64 HP, añadiendo más adelante que esta potencia se alcanzaba a 2.300 rpm.

El Salón de París de 1910 que tuvo lugar en diciembre, fue el marco ideal para la presentación en sociedad de los tres motores nacidos esos años: allí estaba la voiturette nº 2 ganadora en Boulogne con su 35 Cr de 2.655 cm<sup>3</sup>, su derivado comercial más cercano, el 15 T o 15/20 HP de turismo con 2.614 cm<sup>3</sup> montado en un chasis para carrocería de turismo y el prototipo comercial del "Alfonso XIII", el Tipo 45 Gran Sport de 3.418 cm<sup>3</sup>, el primer coche deportivo de la historia.

El prototipo comercial del 45 Cr/45 HP estaba equipado con una carrocería de Hijos de Labourdette de Madrid de gran simplicidad y belleza y era precisamente el que se le había presentado al Rey de España para que lo probase antes de enviarlo a París, como obligada cortesía por haber concedido el permiso para bautizarlo con su nombre. No fue uno de los Hispanos propiedad del monarca, que por aquel entonces seguía disfrutando del suyo, con algo menos de cilindrada, pero carrocería idéntica al que ahora se presentaba y del que había surgido la idea de los coches deportivos derivados de los de competición.

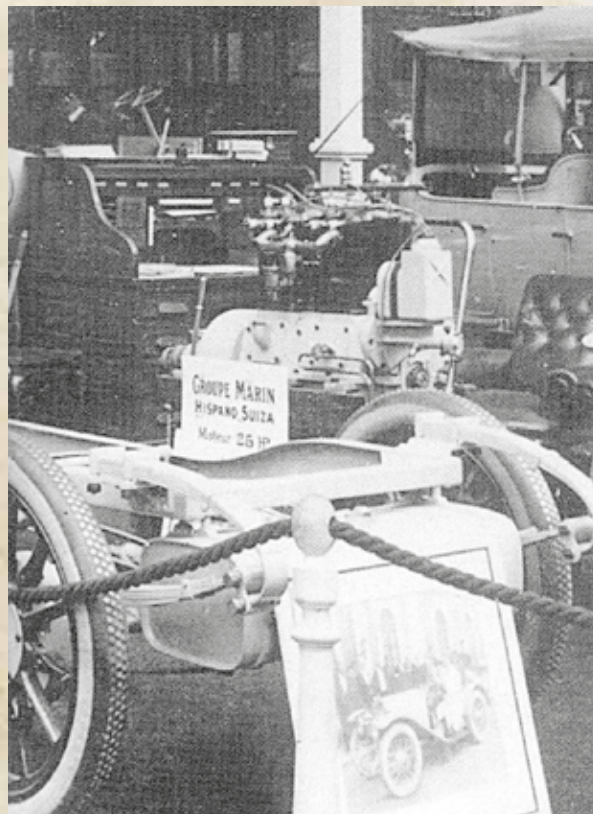
En la documentación gráfica del stand de París se puede ver la foto del Rey probando el coche expuesto. Esta fotografía realizada por Campúa y tantas veces publicada, apareció por primera vez en la revista Nuevo Mundo del 6 de octubre de 1910 con la nota: S.M. El Rey en el coche HS 45 HP con el que hizo el recorrido S. Sebastián-Madrid.

F 8 y F 9 Alfonso XIII prueba el prototipo comercial del "Alfonso XIII", la unidad que sería expuesta en el Salón de París de diciembre de 1910. (Archivo del autor)



F 10 y 11 Salón de París de 1910. Voiturette ganadora en Boulogne, chasis y prototipo del Alfonso XIII. Apoyada en el chasis ve una gran fotografía de este coche conducido por el Rey. (Archivo del autor)

F 12 Portada del catálogo HS de 1910. (Archivo del autor)



En este año de su presentación se construyeron 11 unidades del Alfonso XIII. El catálogo general de HS de 1910 llevaba en portada una ilustración de las voiturettes de carreras, de las que derivó el Alfonso XIII.

No sabemos el destino inmediato del prototipo comercial una vez terminado el Salón de París, pero lo más probable es que se usase como coche de demostración y que se quedase en la fábrica francesa durante un tiempo. Lo curioso es que en 1913 lo encontramos de nuevo en el registro de los Talleres de Palacio, donde se le hacen diversas reparaciones entre 1913 y agosto de 1916. La referencia a este coche es inequívoca, como cedido por la casa Hispano Suiza. Hay que apuntar que en 1913 el Rey había comprado el chasis n.º 1.209 Tipo 23 De Luxe, 100 x 180 con una carrocería torpeda de Abadal.

Y ahora llega un reciente descubrimiento: la segunda vida del prototipo comercial HS 45 HP Alfonso XIII. El encuentro con L.A. del Paso en su casa de los alrededores de Madrid, me explicó la curiosa relación del garaje de su abuelo con la Casa Real. Garages Guillermo del Paso era el garaje más importante y mejor equipado de su época en Valladolid, a mitad de camino entre Madrid y el norte de España; y por esta especial situación y categoría era la parada obligada de la caravana real cuando se desplazaba desde Madrid a Santander. Como consecuencia de estos contactos está claro que G. del Paso estaba perfectamente al corriente de los coches de la Casa Real y seguro que conocería los planes de renovación de los mismos y cuales se darían de baja a corto plazo.



F 13 Membrete de una carta de Garages Guillermo del Paso, Valladolid. (Cortesía de L.A. del Paso)

Hemos de pensar que a través de estos contactos, en julio de 1917 G. del Paso adquirió el HS 45 HP Alfonso XIII que había sido prototipo comercial del modelo, expuesto en París en 1910. El coche ya tenía 7 años y según los talleres de Palacio, en 1915 se le había hecho un repaso general de motor.

Las fotografías con G. del Paso en su HS datan de noviembre de 1917, durante su viaje de negocios a Oviedo. Por la escritura en sus dorsos, eran postales enviadas a su mujer y en ellas explicaba cómo iba su trabajo y las dificultades encontradas en la carretera. En la primera se ve un banderín en el tapón del radiador, imposible de identificar. L.A. del Paso nos dijo que se trataba de una bandera nacional, que ya tenía el coche durante su servicio en Palacio. La vista por el lado izquierdo muestra claramente el asiento exterior, con el reposapiés sobre el guardabarros delantero.

F 14 y F 15 G. del Paso en Oviedo con el HS que había sido del Rey, noviembre 1917 (Cortesía de L.A. del Paso)

**El tercero y cuarto: el Rey compra dos unidades del HS Alfonso XIII**

En 1913 el Rey compró nada menos que tres automóviles Hispano Suiza. Un Tipo 23 De Luxe ya mencionado y dos Alfonso XIII. El primero de los alfonso era un 15/20 HP chasis n.º 1.194 con el motor pequeño 80 x 130, que le fue facturado en noviembre de 1914; en la factura correspondiente aparece como chasis, lo cual indica que fue carrozado en Madrid, probablemente por Hijos de Labourdette, como landaulet con 4 asientos interiores y con instalación eléctrica completa. Su carrocería es muy similar a la del Tipo 23, construida por Abadal de Barcelona.

F 16 HS Alfonso XIII 15/20 HP con carrocería landaulet, probablemente de Hijos de Labourdette de Madrid. (Archivo del autor)

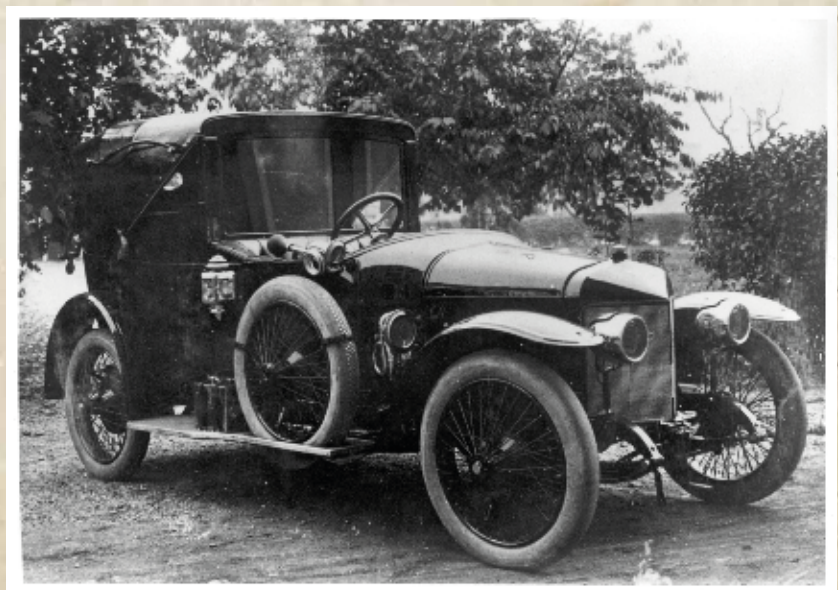


15/45 HP. Hispano Suiza

*Cuenta op. l. Comendario en Oviedo  
de la visita general del mismo  
del 10/11/1917*



Hispano Suiza 45 HP. G. del Paso, en Asturias



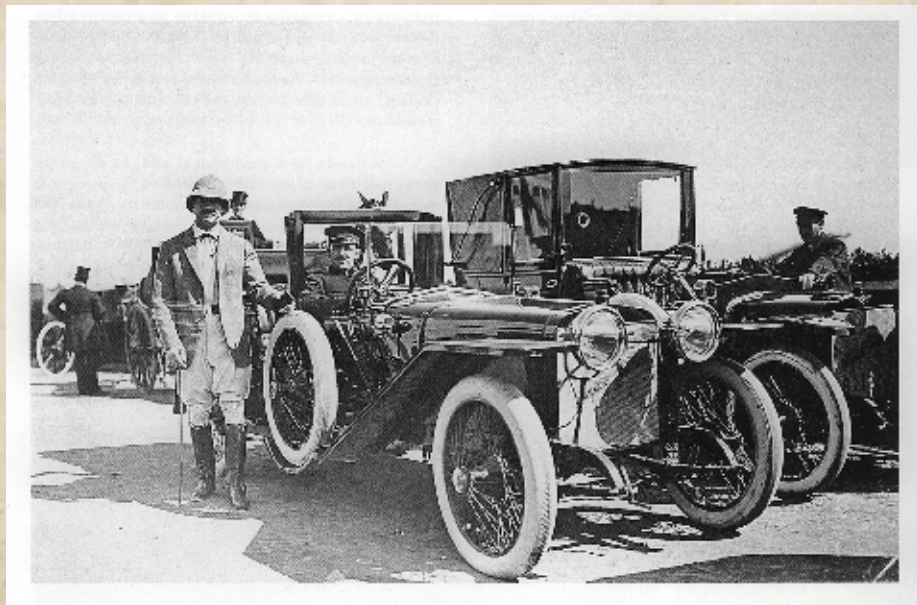
El segundo alfonso fue el sustituto del que hemos denominado "pre-Alfonso XIII" y se trataba de un precioso 45 HP Alfonso XIII construido en París, con chasis n.º 2.112 y carrozado por Vinet con diseño Ozenfant. Este coche se le entregó al rey en Santander en julio de 1913 y se le facturó un año después, como cortesía de La Hispano Suiza. Este modelo fue el único auténtico deportivo Alfonso XIII que fue propiedad del monarca.

F 17 El Rey con su nuevo HS Alfonso XIII, ya con instalación eléctrica y bocina. 1913. (Archivo del autor)



Otro modelo 45 HP Alfonso XIII del Palacio Real fue, curiosamente, de otro Alfonso primo del Rey, el infante Alfonso de Orleans, al que se daba servicio en los Talleres de Palacio.

F 18 HS Alfonso XIII del Infante de Orleans. (Archivo del autor)



En 1913 la producción del Alfonso XIII con el motor grande 80 x 180 alcanzó 205 unidades, todas ellas construidas en la fábrica de Francia, donde se había concentrado su producción debido al gran mercado francés. Del total se vendieron 119 en Francia, 48 en Inglaterra, 24 en España y el resto en Austria, Bélgica, Suiza y Rusia.

Tras el Alfonso XIII con carrocería Vinet, el Rey tendría sucesivamente muchos otros modelos de Hispano Suiza: un De Luxe, dos unidades 16 válvulas (que para HS mantenían la denominación de Alfonso XIII), un 16-T y un 30-T; todo ello antes de pasarse a los H-6.

M. Lage, enero de 2024

# NAVIO ABOGADOS

Ramiro Navío Alcalá  
Advocat i Mediator

C/. Vila Antònia, 2. Pral. 2a. - Tel. 973 23 26 43 - Fax 973 24 10 04 - 25007 Lleida  
clientes@navioabogados.net - <http://www.navioabogados.com>

## LA RESTAURACIÓ - Sanglas 400E S.O.

### Sanglas 400E S.O.

Es tracta d'una Sanglas 400E Servei Oficial de l'any 1976.

Aquesta moto, al seu temps, va donar servei a la Guardia Urbana de Mataró, fins que al gener de 2020 la vaig adquirir per donar-li una segona vida i tornes a lluir com el primer dia.

Aquesta restauració la vaig dura a terme durant 15 mesos i no hagués set possible sense la inestimable ajuda dels meus amics Felix, pels treballs de pintura i en Rafel de Restauralamoto pels seus consells, assessorament tècnic i les bones estones en que va compartir el saber fer be les coses.











Restauració de Josep Farré Lacasa



[www.desguacespedros.cat](http://www.desguacespedros.cat)

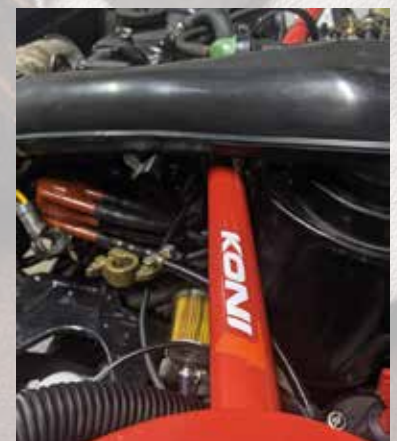
[atencionclientes@pedros-sa.cat](mailto:atencionclientes@pedros-sa.cat)

973 200 492 - 973 21 60 45

Pol. Ind. El Segre - Pda. Les Canals 38. 25191 Lleida

# LA RESTAURACIÓ - Peugeot 205 Rallye 1991









Restauració de Joan Rosales

## LA HISPANO – SUIZA

### La PROMOTORA DEL TRANSPORT PÚBLIC MOTORITZAT



## Òmnibus a Aran

Escrit per: Feliu Izard

La Val d'Aran no es queda pas enrere en la creació de línies d'autocar. Pel voltant de 1900 ja existia un servei amb diligències entre Marinhac (on arribaven els trens francesos) i Salardú.

Cap a finals de 1913, es crea la societat "Hispano Aranesa" o "La Hispano Valle Aranense"3 domiciliada a Lleida, que compra dos òmnibus marca "Hispano Suiza" fabricats a Barcelona i que matricula amb L-46 i L-47. Aquests feien el servei entre l'estació final del tramvia elèctric de Marinhac-Pònt de Rei a Hòs i Salardú, on hi havia el seu garatge. Segons la "Guia del Automovilista de Catalunya de 1924" qui fa aquesta compra és Jose M<sup>a</sup> España, de Lleida.

El 1920, apareix "La Aranesa SA" domiciliada a Vielha, que compra dos vehicles: un, marca Bergam matrícula L-187 i l'altre, marca Berliet L-218. Potser són camions per al transport de minerals i fusta?

Amb l'obertura al trànsit rodat del port de la Bonaigua, "La Hispano Aranesa" entra en competència amb altres companyies d'autocars pallareses i comença a defallir. Que si la "Pirenaica Pallaresa", que si el Gallimó d'Esterrí d'Àneu, que si "La Catalana" de Tàrrega o "l'Alsina Graells" ... Segons Del Val, sembla que "La Pirenaica Pallaresa" va ser la primera de passar pel port de la Bonaigua, tot i que crec que va ser "La Catalana", ja que aquesta disposava del transport dels Correus. Però com que "La Catalana" tenia el contracte amb Correus i amb la "La Pirenaica Pallaresa"4 sembla que anaven a mitges, vés a saber qui ho va fer primer.

Amb el Reial decret de 4 de juliol de 1924, el directori militar de Primo de Rivera intentà posar ordre en la proliferació dels trajectes i de les companyies de cotxes de línia, optà de manera rotunda per un sistema de concessions de línies regulars de passatgers en règim d'exclusivitat per un termini de vint anys, amb els objectius d'evitar competències inútils i ruïnoses (per a segons qui), per assegurar el transport de la correspondència pública i oficial (Correus espanyols) i per cobrar un cànon als transportistes amb l'excusa que no col·laboraven a la conservació de les carreteres del país. Dona prioritat a les empreses que ja tenien de conveni amb Correus i les altres, doncs res, fora. També crea dos "Juntas", la "Central" i la "Provincial" "de transportes mecánicos rodados sobre vies ordinarias del estado", que són els encarregats de distribuir les concessions de les línies i dels trajectes del transport públic.

Això va servir per entorpir la lliure competència i crear petits monopolis via favoritismes (el ministre "leridano" Eduardo Aunós entremig), corrupcions oficials i institucionals, compres, vendes i fusions, i amb el pas dels anys, tot a mans de la poderosa Alsina Graells nata a Ponts. Durant la II República, al Pallars només funcionava l'Alsina Graells. 6

"La Primera del Flamisell" va ser l'última que va anar a la Val d'Aran, ja que feia els trajectes entre Pobla de Segur, Cabdella i cap a la Ribagorça, a Pont de Suert, Vilaller i la vall de Boí. Quan es va obrir el túnel de Vielha l'any 1948, aleshores arribava fins a Vielha.

Un detall: en un principi, tots els autocars duien el volant a la dreta i fins i tot seients al sostre (L'Imperial, en deien).



Es creu que aquest va ser el primer òmnibus a travessar el port de la Bonaigua, l'any 1923. Òmnibus Hispano Suiza de la Pirenaica Pallaresa, que feia el recorregut de Barcelona – Tàrraga – Tremp – Sort – Esterrí d'Àneu – Vielha i Hòs. El xofer és Quimet. A l'imperial, a l'esquerra el jove Ot Lledòs i Roure i al mig Ramon Vilanova de l'Hotel Segle XX de Tremp. Imatge i text Francesc Sala de Tremp.

## Òmnibus de La Hispano Aranesa

Aclarir qui va fundar "La Hispano Aranesa" s'ha convertit en una mena d'enigma per a mi.

Dels fundadors de la Hispano Aranesa, no en saben res, només que José M. España va comprar un òmnibus Hispano-Suiza de 15/20 HP abans de maig de 1914 per fer el trajecte de Viella a Fos (sic). (La Vanguardia 10 maig 1914). Segurament es refereixen a un dels L-46 i L-47.

Josep Maria España i Sirat, alcalde de Vielha de 1903 a 1906 i advocat aranès, que va intervenir en la petició de la Junta d'alcaldes de la Val d'Aran en diverses gestions i escrits, sobretot en la famosa carta al Ministre de Fomento de l'any 1912, va comprar els dos primers òmnibus Hispano Suiza l'any 1913 per fundar "La Hispano Aranesa" (o potser la "Hispano Valle Aranense" ?).

Amadeo Ripoll i Miró, de Vielha, que a vegades surt com a comerciant, altres com a gestor o com a director del setmanari La Voz del Valle i que apareix repetidament en les tres empreses que van gestionar el transport públic aranès ("La Hispano Aranesa", "Hispano Valle Aranense" i "La Aranesa, S.A.").



A més a més, hi ha altres noms que es repeteixen, bé al consell d'administració, bé com a administradors (parades de l'òmnibus): Antonio Vidal Decors a Hòs, Francisco Arroyo a Bossòst, Hermenegildo Boya a Les i diversos Abadia a Salardú i a Vielha.

Entremig, hi ha una notícia de La Vanguardia del dia 1922 març 5 de març de 1922 escriuen: Ha quedado disuelta la S.A. de automóviles "Hispano Valle Aranesa", que prestaba servicio para la conducción de viajeros en el Valle de Arán, habiéndose formado otra nueva titulada "La Hispano Aranesa", con los mismos coches que poseía aquella.

Aquesta notícia no em quadra, ja que "La Hispano Aranesa", l'any 1913 matricula dos "Hispano-Suiza" (segons la Guia Automovilista de Catalunya de l'any 1928) i segons Biaugeaud, a partir del 14 de març de 1914, durant un cert temps, fa el servei substitutori del "Tramway de Marinhac". I a les postals i fotos d'època hi surt escrit "La Hispano Aranesa".

**HISPANO VALLE ARANENSE**  
 COMPAÑIA DE AUTOMÓVILES  
 Servicio público desde FÓS (Francia) —  
 a VIELLA y SALARDÚ y vice-versa  
 TURISMOS DE ALQUILER  
 ADMINISTRACIONES

<b>FÓS</b> D. Antonio Vidal, del Comercio.	<b>VIELLA</b> D. Alfonso Abadía, Tabacos.
<b>LES</b> D. Hermenegildo Boya, Tabacos.	<b>SALARDÚ</b> D. Jaime Abadía, Fonda (Casa Rosta).
<b>BOBOST</b> D. Francisco Arroyo, Comercio.	

Administrador principal: D. Amadeo Ripoll Miró - VIELLA

Fons: Tabacos Hermenegildo Boya, de Les, d'Enedina Deò.

**LA HISPANO - ARANESA**  
 AUTOMÓVILES DE SALARDÚ, ARTIÉS,  
 VIELLA, BOBOST, LES Y PUENTE REY

Serie 5.<sup>a</sup> N<sup>o</sup> 0239

De Fós a Vielha 2,20 pesetas

El presente billete viajero para la fecha de su expedición debe ser presentado a petición de cualquier empleado de la Compañía y entregarse al término del viaje.  
 Dada billete de derecho al transporte gratuito de 10 kilos de equipaje contenido en maleta o saco de mano. El exceso, caso de ser admitido, pagará por la tarifa correspondiente.  
 No se considerará equipaje, más que las ropas y objetos de uso personal.  
 Para los efectos de pago de exceso de peso, se reconocerá solamente su dueño.  
 No podrá formularse reclamación alguna por el retraso que pudiera sufrirse ocasionado por avería en el automóvil u otras causas de fuerza mayor. Caso de no contestarse al viaje, el pasajero tendrá sólo derecho al abono del precio del trayecto que dale correspondiere.

Exceso cobrado..... ptas.

10 de 4 de 1922

(Gimeno Pobra Segur, 1999)

**LA ARANESA, S. A.**  
 COMPAÑIA DE AUTOMOVILES

Capital escriturado, 90.000 pesetas  
 Id. desembolsado, 74.000 id

DOMICILIO SOCIAL: VIELLA

Servicio de viajeros entre FÓS (Francia) y SALARDÚ y viceversa :: Autoamiones para el transporte de toda clase de mercancías :: Turismos de alquiler :: Precios limitados :: Administraciones en todos los pueblos de la línea

CONSEJO DE ADMINISTRACION

PRESIDENTE:  
 D. Pedro de Bustinduy, abogado.

VICEPRESIDENTE:  
 D. Francisco Arroyo, del comercio.

SECRETARIO:  
 D. Amadeo Ripoll Miró, del comercio.

VOCALES:  
 D. Juan Abadía Ademà, propietario.  
 D. Antonio Vidal Decors, del comercio.  
 D. Antonio Barra Sabirà, del comercio.  
 D. Tomás Fernández Caravantes, del comercio

Anunci de La Voz del Valle de l'1 juny de 1922.

"La Aranesa, S.A." l'any 1920 va comprar dos vehicles, un Bergman L-187 i un Berliet L-218, que poden ser, indistintament, un camió i/o un òmnibus. Segons la llista de matrícules, La Aranesa és domiciliada a Vielha. Noms com Amadeo Ripoll Miró (director del diari La Voz del Valle), Francisco Arroyo, de Bossòst i Antonio Vidal Decors, de Hòs, es van repetir. Un tal Francisco Ademà Abadia era l'amo, o gestor, del Hotel Abadia Rosta de Salardú.

El President, Pedro de Bustinduy, l'any 1916 era alcalde de Vielha (crec que també va ser jutge a Vielha). Almenys, havia estat Jutge Municipal en funcions del Jutge d'Instrucció a Donostia i comarca l'any 1907. Ell va comprar un Berliet, B-8532, l'any 1922 (com a Pedro de Bustinduy, de Vielha). Em sembla que queda molta feina (investigació) per fer.

3 L'empresa Hispano-Suiza, constructora dels primers autocars a Espanya, per assegurar la venda dels seus vehicles, procura crear societats mixtes amb els interessats en els serveis de transport de viatgers, aporta els seus autocars per assegurar el cobrament dels vehicles i anomena a la companyia "Hispano més el nom del lloc de treball". Així trobem "La Hispano Aranesa", "Hispano Igualadina", "Hispano Granadellense", "Hispano Montanyesa", "Hispano Guisonense" i un llarg etc.

4 Les fotografies/postals de Ramon Carità així semblen confirmar.

5 Els transportistes de passatgers competien amb altres transportistes de serveis discrecionals, alguns havien fet línies regulars amb anterioritat, però el Reial Decret de 4 de juliol de 1924 va introduir el sistema de concessions per les línies regulars de viatgers, prèvia a les discrecionals de viatgers i les mercaderies. Els que no van poder obtenir la concessió, els van deixar fora de les línies regulars, però podien fer serveis discrecionals. (Fulletó de "Caravana Internacional de Cotxes Vetustos Girona Costa Brava 2015")

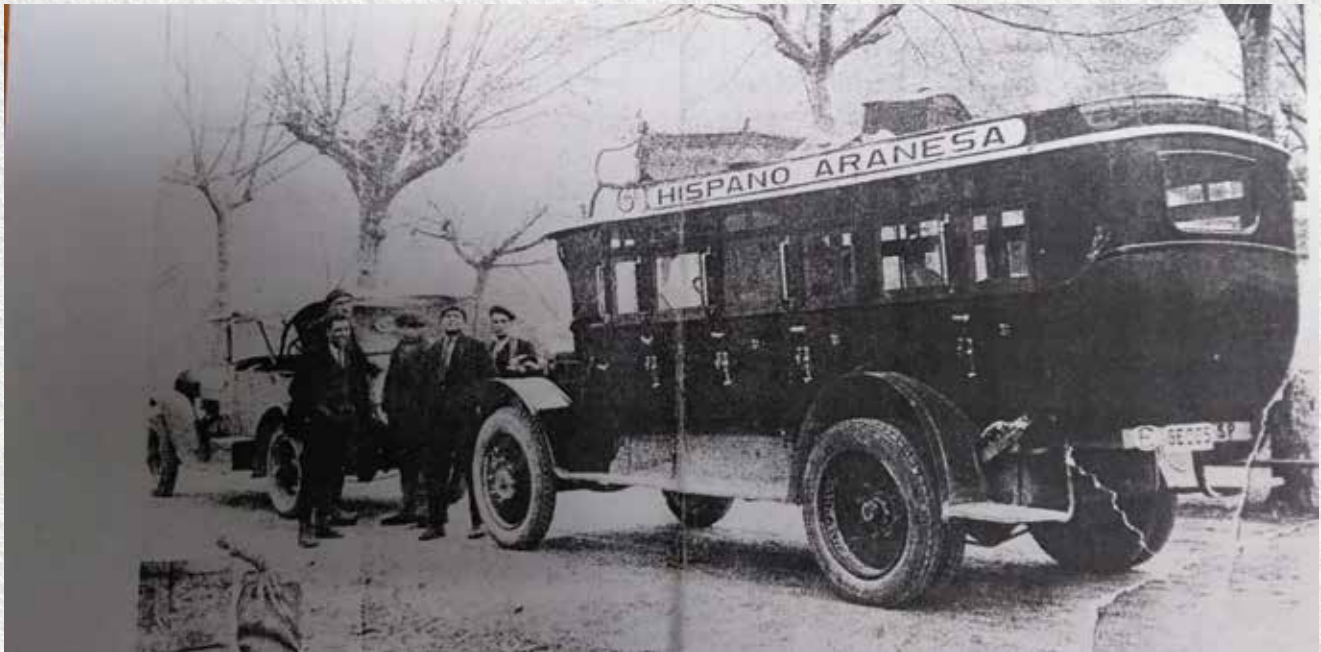
6 "La ciutat de Tremp durant la segona República i la guerra civil 1931-1936", Francesc Prats i Armengol, pag. 57, Dalmau editors, 1990.



Postal de LabF nº 799, molt apreciada pels col·leccionistes. El 14 de març de 1914, dia de la inauguració de la línia Salardú – Marinhac. Postal de 1914. El senyor alt i dret al costat de l'última finestra, diuen que pot ser Josep Maria España i Sirat, qui va comprar aquest òmnibus Hispano Suïssa.



El mateix autobús, ara sense gent i amb un "Imperial" de categoria.



Òmnibus Hispano Suiza matriculat GE-205 l'any 1918 per "La Econòmica" de Sant Hilari Sacalm. FONS: José Mari Nart



Excursió d'alumnes del col·legi de La Salle. I tothom dins el mateix òmnibus ? FOTO FONS: Manel Gimeno.

A la revista Lectures d'Artesa de Segre, nº 3 de l'any 1999, surt aquesta mateixa foto identificada amb matrícula L-20 de la Hispano Montañesa, propietat de Martín Bruno Maluquer i com a xofer Josep Clúa, Pep el Boig. Difícil de confirmar-ho, ja que la llista de matrícules de la província de Lleida, la matrícula no quadra (L-20 és una moto Indian de Modesto Llinàs, d'Anyà) ni surt Martí Bruno Maluquer comprant res de res. Aquí l'únic segur és que som a la Val d'Aran i que l'òmnibus és un Hispano Suiza de la Hispano Montañesa.



Aquests són els dos Hispano-Suiza de "La Hispano Aranesa" i han de ser els matriculats L-46 i L-47 . Segons la llista de Jesús Forcada, de Lleida, van ser matriculats per La Hispano Aranesa de Lleida l'any 1913 i, segons la "Guia del Automovilista de Catalunya 1924" va ser José Maria España de Lleida<sup>7</sup> qui ho va fer.



FONS: José Mari Nart

*7 Josep Maria España i Sirat (Viella, la Vall d'Aran, 1879 - Bogotà, Colòmbia, 1953) fou un polític, advocat occità, membre d'una de les famílies més influents de la Vall d'Aran. Fou alcalde de Vielha de 1904 a 1906, diputat provincial entre 1903 i 1917 i president de la Diputació de Lleida del 1913 al 1917 pel districte de Tremp-Viella, durant aquests anys també presidí el Comitè Executiu de la Junta Gestora del ferrocarril Noguera-Pallaresa. Fou un dels promotors de l'expedició de la Mancomunitat de Catalunya i del CEC de l'any 1919 per ensenyar a esquiar als aranesos (Atienza, 2020). Durant la dictadura de Miguel Primo de Rivera es dedicà a treballar com a advocat. En proclamar-se la Segona República Espanyola (1931-1939) va ser elegit com a diputat a la Generalitat Provisional de Catalunya, i en les eleccions de 1932 fou elegit diputat al Parlament de Catalunya per Lleida. F*

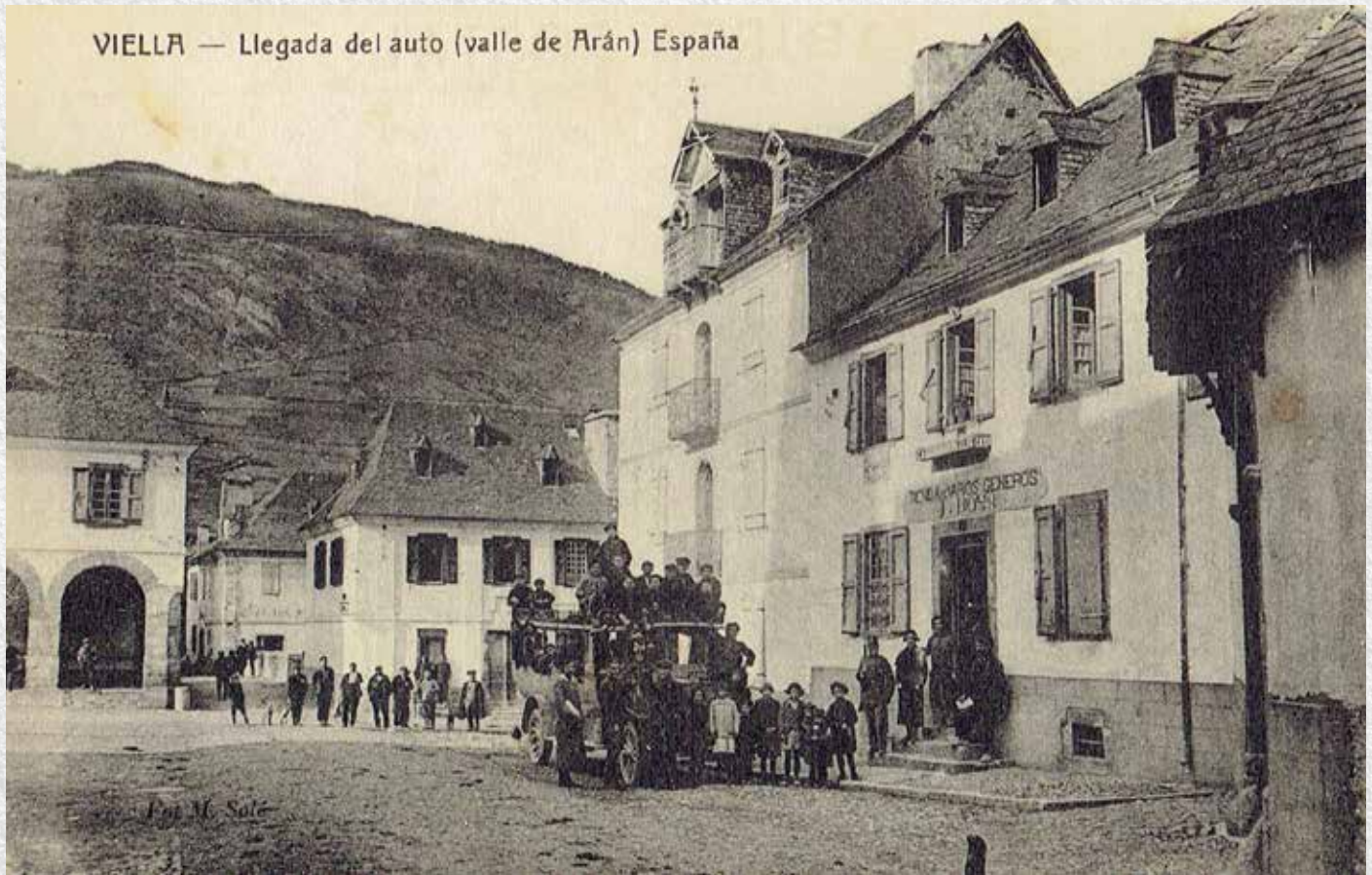
*ou conseller de governació de la Generalitat del març al setembre del 1936. Quan esclatà la guerra civil espanyola intervingué en un primer moment en la rendició del general colpista Goded i posteriorment facilità la fugida de nombrosos perseguits per incontrolats anarquistes de la CNT-FAI, raó per la qual fou amenaçat i hagué d'exiliar-se, a finals del 1936, a França. Acabada la guerra s'establí a Bogotà. (Antonietta Jarne, Albert Manent i Enrique Vidal i Vidal).*



FONS: Casa Carrera Esterri CCVÀneu nº 5151



Un Hispano Suiza de la companyia Hispano-Aranesa a l'hivern. Fons: de Didier Naudy de casa Sebastià de Salardú cedit per Berto de casa Mossencuy, de Salardú.



Plaça de l'ajuntament de Vielha, d'esquerra a dreta: porxos de l'Ajuntament, casa Sopano al fons, casa Matutano on hi havia als baixos l'oficina de l'Alsina Graells i un sabater (desmuntada l'any 1982 per fer el pont nou per on ara passem amb cotxe), casa España, botiga de J.Boya i portal de casa Giles, on hi havia el patí i l'edifici de les monges de la Sagrada Família. Postal Solé de Bossòst.



AFCEC\_OLIVERAS\_X\_04305 6 abril 1931



En aquesta postal de Balaguer, els òmnibus Hispano Suïza són de la Hispano-Montañesa ...



Aspecte que oferia la seu de l'administració de "La Hispano Montañesa" a Tremp l'any 1913 aproximadament.

A l'esquerra un Hispano-Suïza sense matrícula, a la dreta un cotxe Ariel matriculat el 1912, L-14, per L.Casanovas, de la Pobla de Segur i, al darrere un òmnibus de "La Hispano-Montañesa".



Un òmnibus de La Hispano-Montañesa.

Lloc i autor desconegut.

Un òmnibus de La Hispano-Montañesa travessant el passeig de la Vall de Tresp.



Postal de Jaume Bellera, Tresp nº 2, davant casa Canaleu i a l'esquerra, el portal de Peresall enderrocat 1915. Hispano Suiza de 16 HP i 12 seients de La Hispano Montañesa



Òmnibus Hispano Suiza de 16 HP, amb 12 seients.

Sort, lloc d'arribada dels òmnibus de La Hispano Montañesa, ja que durant anys no s'arribava pròpiament a la mateixa vila de Sort, i els viatgers havien de baixar uns 500 metres abans, ja que la carretera restava entorpidida per l'existència de la costa de la Cova. Imatge de Leonardo Vives de Sort, FONTS: de Francesc Sala, de Tremp.



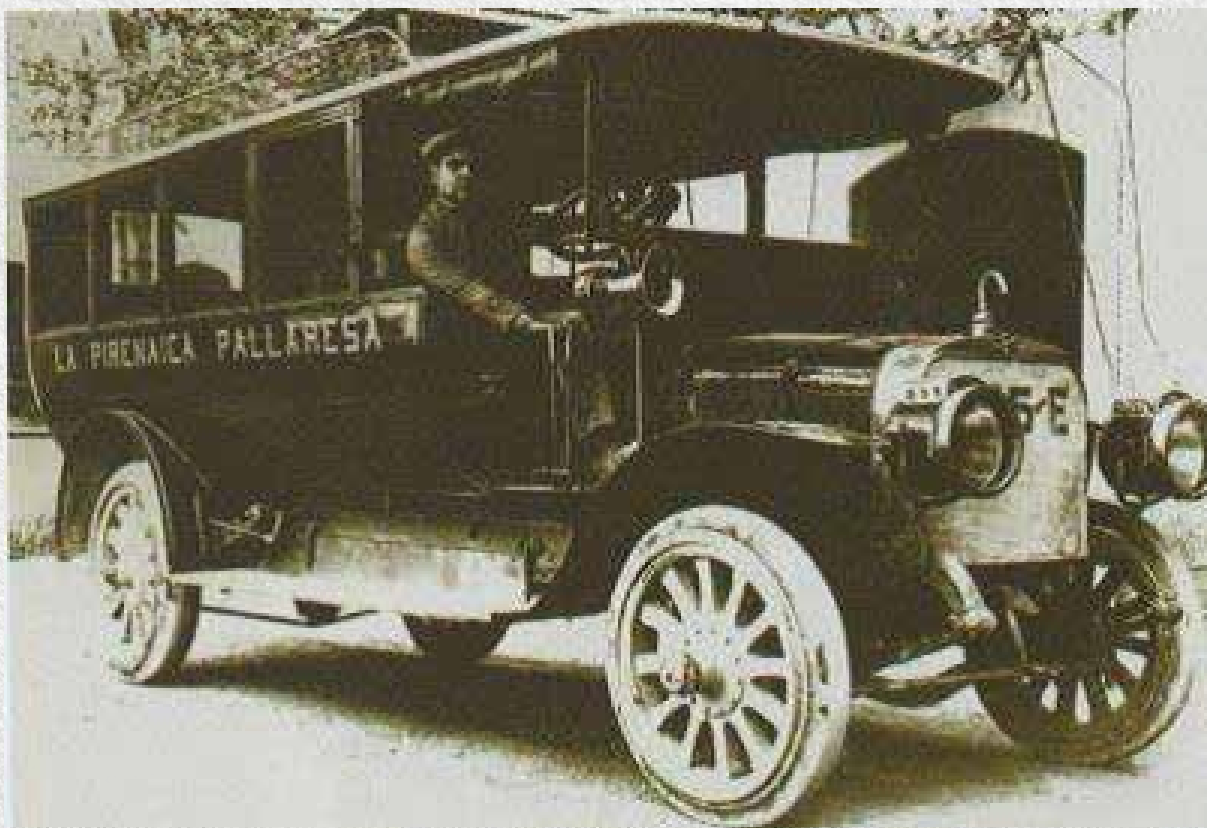
El mateix òmnibus Hispano Suiza 16 HP de La Hispano Montañesa, a l'arribada de Sort.

Imatge de Leonardo Vives de Sort, FONTS: de Francesc Sala, de Tremp.

Òmnibus Hispano-Suiza matriculada L-31, que va comprar Carlos E. Montañés, de Barcelona, i que es va integrar a La Pirenaica Pallaresa, ja que el cartell superior del costat dret així ho escriu. Es va matricular l'any 1912. Aparcat a Tàrrega ben carregat a punt de marxar a la seva destinació.







El segon Hispano-Suiza matriculat per La Pirenaica Pallaresa a primers de l'any 1913, L-35.



Òmnibus Hispano-Suiza de La Pirenaica Pallaresa al servei dels FFCC del Nord, matrícula L-34 de l'any 1913. El cotxe del costat és de la família Morelló, amb Xavier Morelló Cases (amb camisa blanca) i la seva germana Soledat al volant del cotxe. Fotografia gentilsa de l'Arxiu d'imatges del Consell Cultural de les Valls d'Àneu – FONTS: Tonyo Morelló Carrera, nº 007738.



Òmnibus Hispano-Suiza de La Pirenaica Pallaresa en ple hivern. El senyor de la dreta sembla el mateix que el de la pàgina 83. Fotografia gentilesa de l'Arxiu d'imatges del Consell Cultural de les Valls d'Àneu – FONTS: Casa Bonic, nº 008442.



Tant sigui en tartana o diligència com en òmnibus, la parada a Folquer és obligada. Fotografia gentilesa de l'Arxiu d'imatges del Consell Cultural de les Valls d'Àneu – AUTOR Cassovall nº 001710



L'"Hispano-Suiza" L-392 de la Pirenaica Pallaresa conduït per Francisco Farrús Feliu. FONS: família Farrús, ACPSobirà nº PDS-070-0009



Un Hispano-Suiza de la Pirenaica Pallaresa, matriculat L-1258 l'any 1926 i que feia el recorregut entre Tàrrrega, Salardú i Fos. FONS: Teresa Doll de la Pobla de Segur al ACPSobirà.



Òmnibus Hispano Suiza de La Pirenaica Pallaresa, anys 1930, conduït per un mosso de casa Segalàs, de Llavorsí, amb un grup de noies de la Pobla de Segur, entre elles Maria Pubill Cortal, de la Pobla de Segur, (la primera de la segona fila a l'esquerra), dona de Francisco Farrús Feliu. Miquel Segalàs Iglèsias de Llavorsí segurament és el que dret fora l'òmnibus s'ho mira<sup>8</sup>. Fons: família Farrús de la Pobla de Segur. (Gimeno, 1999).



FOTO feta a Tàrraga, procedent de la família Arnalot, de la Pobla de Segur. Autocar "Hispano-Suiza" L-84 matriculat l'any 1915 per La Pirenaica Pallaresa. La revista Estampa va publicar aquesta foto el 05-03-1929 en un article on s'informava que s'havia pogut restablir el servei entre Tàrraga i Salardú. Però el ministre "leridano" Eduardo Aunós va insistir a prohibir que fessin el servei entre Tàrraga i la Val d'Aran a favor de l'Alsina Graells.<sup>9</sup> De poc els va servir tantes "estanqueres" i vives al dictador torn i a Espanya ...

<sup>8</sup> Miquel Segalàs Iglèsias de Llavorsí, casat amb Remei Iglèsias, fou l'home de referència pel transport cap a la Ribera de Cardós i la vall Ferrera. L'any 1927 va comprar un camió Berliet (L-1569) i el 1929 dos òmnibus Hispano Suiza (L-2516 i L-3132).

<sup>9</sup> La Veu de Catalunya, 16 abril 1930



La gent de Calaf diu que és Calaf, tot i que aquesta foto és a l'ajuntament de la Seu d'Urgell. Segons es pot llegir, és la seu central de la "Sociedad Automoviles de Calaf a Seu d'Urgell, Puigcerdà, Ribes i Ripoll". A dalt es veuen tres Hispano-Suiza i a sota (postal data l'1 de desembre de 1910) quatre a Ponts, de la "Compañia General de Transportes en Automoviles", que va inagurar el servei entre Calaf i la Seu d'Urgell el 15 d'octubre de 1909.



Un Hispano Suiza matriculat l'any 1908, B126 de 1908. És de la "Compañia General de Transportes en Automòbil", (Delcampe Coll66 ref 325\_001 juny 2022)



Un Hispano Suiza, el nº 1 de la "Compañía General de Transportes en Automóvil", any 1909 aprox. FONS: Jordi Vidal de Ponts, ref JSC.021.V Ponts.



En cap òmnibus de la Hispano Urgelense es pot veure cap matrícula ni surten en la llista de la província de Lleida. Només surt la Viuda Puig que va comprar un òmnibus Hispano Suiza de 30/40 HP abans de 1914 per fer el trajecte de Calaf a la Seu d'Urgell. A.879.V Lloc desconegut. FONS: Jordi Vidal



**Don Manuel Graells, padre del actual director gerente, con su ahijado José Manuel Fornells, hoy secretario general de la Compañía**



L'Alsina-Graells va matricular un fotimer de òmnibus de la Hispano-Suiza entre 1913 i 1925 a Lleida:

- L'any 1913, 3 vehicles
- El 1914, 5
- El 1915, 3
- El 1916, 5
- El 1917, 8
- El 1920, 8, més 7 FIAT,
- El 1921, 6
- El 1922, 4, més un IDEAL i un SAURER,
- El 1923, 3, més un FORD,
- El 1924, 6 i
- El 1925, 1

Subtotal 59 vehicles a Lleida i a Barcelona:

- L'any 1907, 4 vehicles,
- El 1909, 1
- El 1910, 1
- El 1911, 2,
- El 1918, 2 i
- El 1920, 1.

Subtotal entre 1907 i 1920, 43 Hispanos Suiza i 7 Fiat, a la no reconeguda oficialment "Alsina y Graells, S.A.". En total 73 òmnibus fins 1925.



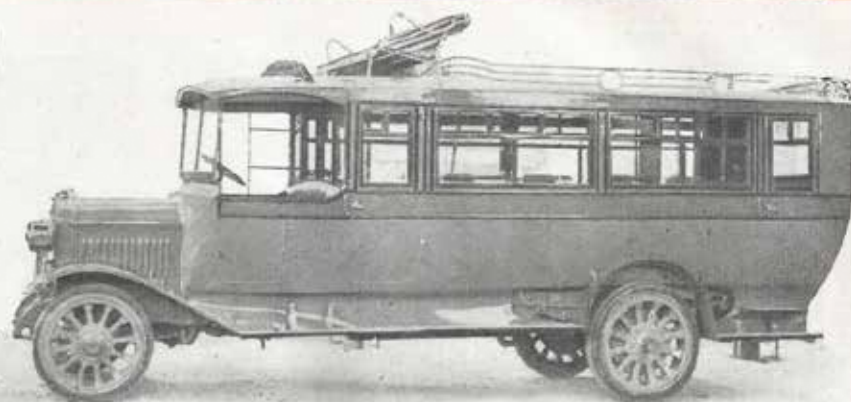
Òmnibus Hispano-Suiza de l'Alsina Graells, matriculat L- 307 l'any 1921 fent l'aturada davant casa Sastrada. ARXIU: CCVÀneu, AUTOR Tous nº 1225



El mateix òmnibus Hispano-Suiza de l'Alsina Graells, fent l'aturada davant el refugi de la Mare de Déu de les Ares vigilat per un soldat/milicià armat fins a les dents. ARXIU: CCVÀneu, AUTOR Tous nº 1166

**ANÓNIMA ALSINA-GRAELLS  
DE AUTO TRANSPORTES**

SOCIEDAD GENERAL DE SERVICIOS  
POSTAL E INTER-  
URBANO



PARA INFORMES DE LOS DISTINTOS SERVICIOS :

BARCELONA	Paseo de Gracia, 28, 2.º - Tel. 5820 A	
LÉRIDA	Blondel, 18	> 498
SEO DE URGEL	Paseo de Tetuán	> 105
PUIGCERDA	Plaza de las Monjas	> 22
MURCIA	Plaza de la Reina, 2	> 245
CARTAGENA	Sagasta, 9	> 20
ALMERIA	Paseo del Príncipe, 2	> 550
GRANADA	Puerta Real, 28	> 424
CORDOBA	Gran Capitán, 16	> 451 B
JAEN	Plaza Dean Mazas, 18	> 555
LIBEDA	Paseo de la Estación	> 252
CUENCA	Colón, 14	
SORIHUELA		

Magnífic anunci a l'Àlbum de Girona, 1926, editat per Catalònia.

## GALLIMÓ D'ESTERRI D'ÀNEU



Postal de Manel Solé de Bossòst, amb l'autocar Hispano-Suiza, matrícula L-535 l'any 1923, que va matricular Joan Gallimó d'Esterrí d'Àneu, que segons el cartell feia el servei entre Lleida i Fos.

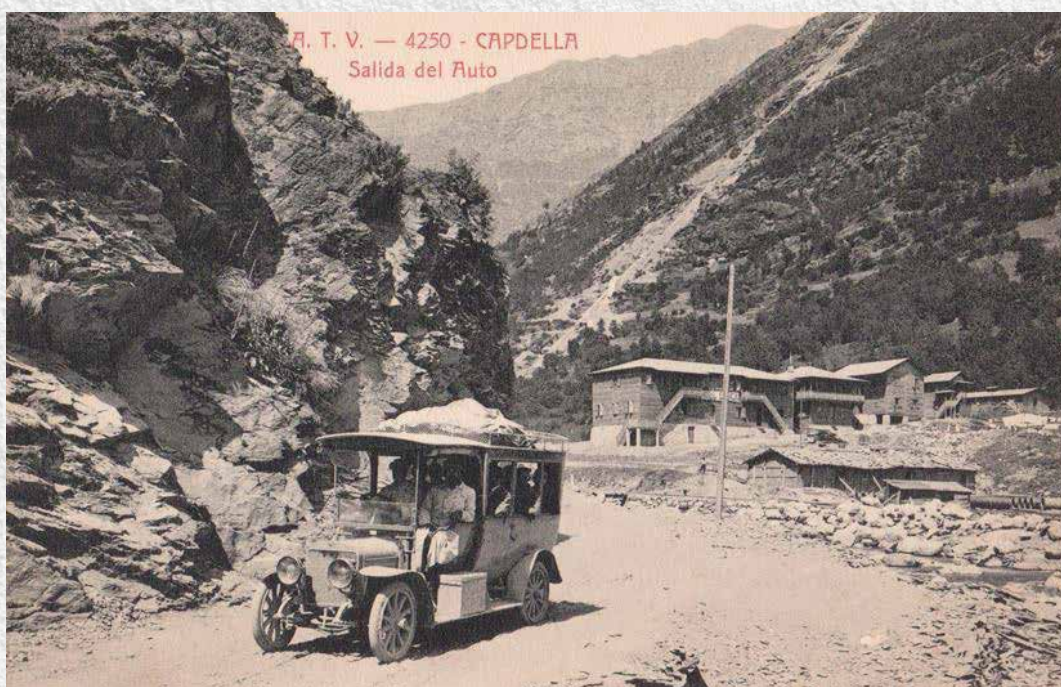


Òmnibus Hispano Suiza, amb un cartel que l'identifica com "La Vall d'Àneu" (Ref. Francesc Sala de Tremp). No fora gens d'estranyar, que aquest òmnibus fos el primer a creuar la carretera del port de la Bonaigua, entre Esterrí d'Àneu i Salardú.



Òmnibus Hispano Suiza de la "La Vall d'Aneo" aturat al pont de l'Eisart. Foto Ramon Carità, exposada al refugi de la Mare de Déu de les Ares. FONTS: Isma.

Hispano Suiza, L-42 a la central de Cabdella. Va ser matriculat l'any 1913 per A. Cases, de la Pobla de Segur.





Per acomiadar-nos del vesper dels cotxes de línia, intentarem pujar en aquest ..., qui sap si penjats a l'escala del darrere, podrem fer una bona i tranquil·la passejada. (ARXIU Comarcal de l'Alt Penedès nº 1023341-021101730000892)



## Al Museu Sagalés de Caldes de Montbui: pura meravella, ja que la majoria funcionen



A dalt: Un òmnibus Hispano Suiza model 12/15 de 20 HP de l'any 1909, matrícula B-352.

A baix: Un altre òmnibus Hispano Suiza de l'any 1925 model 15/20 de 27 HP, matrícula B-18089





Òmnibus Hispano Suiza matrícula B-78819 rematriculat l'any 1949



Foto incògnita: Diuen que és el rei Alfons XIII (al mig del seient de darrere) a Esterri d'Àneu. Deu ser de tornada d'Aran, el dia 7 juliol de 1924. Però, ni el cotxe és l'Hispano-Suiza amb el qual sembla que anava per Aran, ni el xofer és l'habitual Antonio Sambeat, ni els acompanyants fan pinta de ser cortesans, ni militars, ni altes autoritats i el rei s'ha tret l'uniforme... i qui és la senyora? L'única cosa segura és que és a Esterri. Fotografia gentilesa de l'Arxiu d'Imatges del Consell Cultural de les Valls d'Àneu – FONS: casa Vigatà, nº 3883.

## Transports i camions Pallars amunt



Camió Hispano Suïssa L-1227 matriculat per La Pallaresa el 1926. AFCEC RIBERA 240, 241 i 233.







Camió Chevrolet B-26213 any 1927, matriculat per Pere Casalprim, de Barcelona, c/ València, 468, Barcelona. ARXIU: AFCEC\_FARGAS\_X\_05497



Camió Hispano Suiza L-385 matriculat per P. Sanjuan, de la Pobla Segur el 1922. ARXIU: AFCEC\_RIBERA\_X\_093



L-315 Hispano-Suiza matriculat per l'Alsina Graells l'any 1921. AFCEC EMC\_X\_6472

Manuel Lage. Hispano-Suiza Pegaso. Lunwerg Editores, 1995, 263 pàgines. [Un repàs documental i gràfic d'aquesta empresa pionera del automobilisme peninsular]



## ANNEXA

### Matriculacions

#### Butlleta d'estat dels primers vehicles registrats amb matrícula a la província de Lleida

Som a l'època primigènia en el transport per carretera dels vehicles de motor mecànics.

Si bé en el apartat 3r de l'article 6 del Reglament de 17 de setembre de 1900, per al "servicio de coches automóviles por las carreteras, se dispone que en el Gobierno civil de cada provincia habrá un registro general", sembla que cada província feia el que volia respecte a la identificació i numeració dels vehicles. Davant d'aquest desgavell, la Direcció general de Obres Públiques del Ministerio de Fomento publica una Reial ordre el 24 de maig de 1907 (publicada el 9 de juny de 1907 a la Gasetta de Madrid nº 160) que aclareix i fixa com ha d'anar la matriculació de qualsevol vehicle de motor que circuli per les carreteres del país i alhora anul·la les matrícules anteriors. Per tant, és possible que hi hagi vehicles que hagin tingut dos matrícules. Aquest decret també obliga a tenir un carnet de conduir per al xofer i un permís de circulació per al vehicle.

Alhora, com que diverses empreses venien d'un passat traginer, pot ser que el fet de matricular els òmnibus se'ls fes una mica costa amunt. Hem de pensar i creure que els tractors agrícoles va costar molt de matricular-los, ja que fins el 1978 les autoritats no es van posar exigents en aquest punt.

Tenim una butlleta d'estat de les primeres 3.133 matrícules de la província de Lleida a partir d'una llista (Nº, Marca, Comprador i Poble) que em va passar el Jesús Forcada de la Guia Automovilista de Catalunya de 1927. Posteriorment, Xavier Flórez de Carme, me la va ampliar fins a la L-1972 amb les mateixes dades. Poc després, el mateix Flórez em proporciona més dades tretes de la Guia de 1930 i arribem fins a la L-3133. L'origen d'aquestes relacions surten de diversos llibres biennals de la "Guia del Automovilista de Catalunya", per cert, molt difícils de trobar. Molt bé.

S'ha afegit l'any, a partir del cercador: <https://www.dieselogasolina.com/fecha-de-matriculacion-de-vehiculospor-matricula.html>

De la llista de la província de Lleida, on diu "Marca" no ens aclareix si és una moto o un turisme, un òmnibus o un camió. A la Guia de 1924 ens apareix una classificació, per les províncies de Lleida, Girona i Tarragona (a Barcelona no) en les llistes defineix la categoria: 1a, 2a, 3a i 4a.

1a: Motos i, en general vehicles de dues rodes, amb motor auxiliar o permanent,

2a: Vehicles de tres o més rodes, amb pesos i cilindrades no majors de 500 quilos i 1.100 centímetres cúbics,

3a: Cotxes i, en general, vehicles de tres o més rodes, amb pesos o cilindrades superiors a la 2a categoria, i

4a: Tractors, rodets, compressors i camions i vehicles similars, que circulin sols o formant tren amb altres.

La columna del "tipus" es una suposició de l'autor tenint en compte, la categoria, la marca i el propietari, excepte en els pocs casos en què en tenim una fotografia.

Com que la Guia de 1924 va l'última a revisar, les diferències observades estan marcades amb un asterix (\*).

Per la província de Lleida hem pogut fer un full Excel fins al L-3133, any 1929. Tothom diu que és molt fàcil, però per la de Barcelona, amb més de 43.000 matriculacions vol dir escanejar 400 pàgines, passar-les a l'OCR que llegeix el que vol i adaptar-ne la lectura a un full Excel ... una feina de xinos !



**ilerda**  
autoescola

TOTS ELS PERMISOS DE CONDUIR  
ESPECIALITZATS EN PERMISOS DE MOTO  
COTXE AMB REMOLC  
CAMIÓ I AUTOBUS

C. ACADÈMIA, 26  
TELF: 973 268 448  
PASSEIG DE RONDA, 97  
TELF: 973 270 333  
LLEIDA

info@autoescolailerda.cat  
www.autoescolailerda.cat

**TALLERS**

**JOBO** SCP

*Mecànica*  
*Planxisteria*  
*Pintura*  
*Electricitat*

RESTAURACIONS DE TOTES LES MARQUES: PORSCHE, FERRARI, MERCEDES, JAGUAR...

Pl. Sagrada Família, 5  
Tel. 973 20 26 64 • Fax 973 21 14 49 • 25001 LLEIDA  
t.jobo@hotmail.com • jobotallers@gmail.com

**DESGUACES**  
**GUALDA**

www.desguacegualda.com taller@desguacegualda.com

Ctra. Vall d'Aran, Km 2.5  
(Pla de gualda 25) - LLEIDA  
Tel. 973 23 61 21 - Fax. 973 22 87 36

- Gestor vehicles fora d'us - E 646 - 99
- Recollida de vehicles
- Recanvis d'Ocasió
- Comprem vehicles siniestras per desballestar
- Tramitació certificat destrucció i baixa definitiva
- Planta descontaminació de vehicles



Empresa adherida:



12  
9 3  
6

**Joaquim Guerrero**  
des de 1973      Joiers

Porta'ns la teva idea i la farem realitat!

**Taller pròpi de joieria i rellotgeria**

Professionals en Gravats a mà i clavat de Pedres Precioses

Carrer de Pi i Margol, 12 · 25004 Lleida  
quimguerrerojoler@gmail.com  
973 22 27 43

Plaça Cervantes, 1  
Tel. 973 26 66 41 - 27 07 00  
25003 Lleida

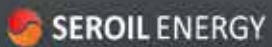
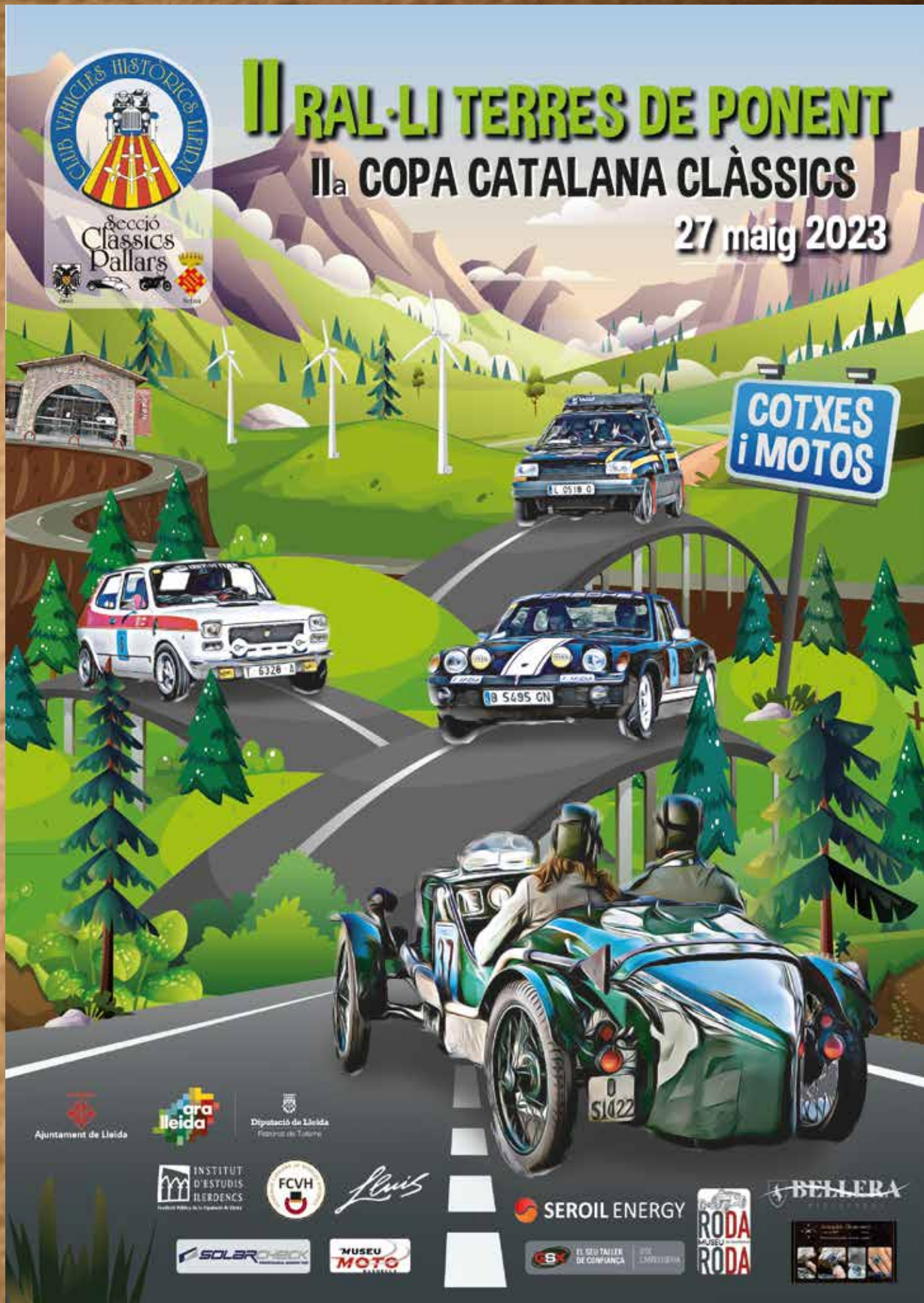
**FINQUES AD SER**



# II RAL·LI TERRES DE PONENT

## IIa COPA CATALANA CLÀSSICS

27 maig 2023



# II RAL·LI DE TERRES DE PONENT



**JARDINS KM·0**  
jardins · piscines · horts

JARDINERIA DE PROXIMITAT AL TEU ABAST  
info@jardinskm0.cat - 606 19 63 49 - jardinskm0.cat



# CALÇOTADA 2023

CLUB DE VEHICLES HISTORICS DE LLEIDA  
**CALÇOTADA**  
**5 DE MARÇ DE 2023**

Museu La Fassina Balanyà  
La cova  
El Petit Cup

socis: trucar al 649310733 / 619754343

Logo: CLUB VEHICLES HISTORICS DE LLEIDA  
Secció Classics Pallars  
FCVH







La Fassinà Balenyà és un espai industrial distribuït en dues zones, una d'interior i una d'exterior.

A l'interior de l'edifici hi trobem la zona de destil·lació pròpiament dita, amb les olles, columnes i el refrigerador. Per a la producció d'energia hi trobem una caldera per generar vapor, element necessari en el procés de destil·lació i que també, mitjançant un sistema d'embarats posava en funcionament la diferent maquinària de la Fassinà. També hi trobarem elements com la triadora, per separar i obtenir el pinyol de la brisa ja destil·lada. Posteriorment i un cop assecat, aquest pinyol de raïm es comercialitzava.

Així mateix, s'utilitzava una premsa hidràulica per compactar la pellofa i la rapa i poder obtenir-ne unes peces rectangulars, anomenades pans de brisa, utilitzades com a combustible. Al pati exterior de l'edifici a més de la xemeneia de la caldera, hi trobem uns cups i remenadors per obtenir el tartrat (àcid tàrtric) de les restes de la brisa. Aquest subproducte de la brisa té diferents camps d'aplicació i el podem trobar en multitud de productes.

El procés productiu, per tant, era un circuit tancat i un clar exemple del que actualment coneixem com l'economia circular.

## La Fassinà Balenyà

La Fassinà Balenyà de l'Espluga de Francolí era una petita indústria familiar on es destil·lava brisa, el residu que resta del raïm després del premsat constituït per la pellofa, la rapa i el pinyol de raïm per obtenir aiguardent d'alta graduació.

Les fassines d'aiguardent eren instal·lacions industrials molt senzilles, però van formar part molt important del patrimoni industrial lligat a l'economia vitivinícola catalana.

Els orígens d'activitat en l'antiga fàbrica els trobem a mitjans de segle XIX, en la dècada de 1830. Alguns documents ens han donat a conèixer informació i dades dels últims anys d'activitat a la Fassinà al llarg del segle XX. Des dels difícils anys de la postguerra fins ben entrada la dècada dels anys seixanta.

Actualment es pot visitar l'espai rehabilitat i la maquinària restaurada. A més, donem a conèixer la importància que va tenir aquest destil·lat a Catalunya i els canvis econòmics, industrials i socials que va suposar la producció i el comerç de l'aiguardent català.

En la visita entenem com reciclatge i sostenibilitat eren ben presents en el dia a dia de la Fassinà. De la brisa, residu de la indústria del vi se n'aprofitava tot, doncs també se n'obtenien altres derivats i subproductes.

El 1996 l'edifici va ser declarat Bé Cultural d'Interès Local i al cap d'un any, l'Ajuntament de l'Espluga de Francolí va comprar la finca i es va iniciar el procés de restauració.

L'any 2000 el Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya va acordar amb l'Ajuntament, que la Fassinà Balenyà passés a formar part del Sistema Territorial del mNACTEC.



# BASELLA 2023

**MUSEU MOTO BASELLA**

**Concentració esmorzar i visita guiada**  
**19 de març de 2023**

**MUSEU DE LA MOTO DE BASELLA**  
**DERBI**

INSCRIPCIONS AL 619754343 i 649310733

Ajuntament de Lladó, Ajuntament de Basella, FCVH, MUSEU MOTO, BELLERA, RODA RODA, SEROIL ENERGY





## L'arròs i la mariscada - 2023



### LES COVES DEL TOLL

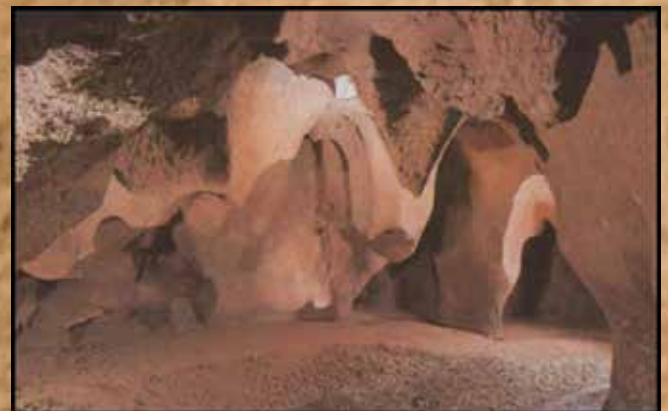
Una formació geològica habitada des de la prehistòria. Les Coves del Toll constitueixen un dels referents més importants de la Prehistòria, no només del Moianès, sinó de tota Catalunya.

Les Coves del Toll es troben situades sobre el Torrent Mal, al terme de Moià, amb un bon accés per carretera.. S'hi accedeix per la carretera de Vic, per mitjà d'una pista asfaltada que porta fins a la seva entrada principal. El complex de les Coves del Toll l'integren un conjunt de caveres, entre les quals destaca la Cova del Toll, que té forma d'un gran T amb dues sortides i amb un recorregut gairebé de dos quilòmetres, dels quals 158 metres són visitables.

Part del seu interior es ple de sediments, arrossegats pel torrent, que es barregen amb les restes dels animals i dels homes que hi han viscut durant els darrers 100.000 anys. Des del seu descobriment l'any 1948, i encara ara, s'hi porten a terme campanyes d'excavació arqueològica que han posat de manifest un important llegat antropològic i paleontològic. Els materials trobats estan exposats al Museu Arqueològic i Paleontològic de Moià, situat a la Casa Museu Rafael Casanova.

Aquesta cova prehistòrica es divideix en dos sectors:

- Galeria Sud (108 m.) - Zona ocupada per l'home prehistòric
- Galeria est (80,55 m) - Vorejant, travessant o passant per sobre del curs fluvial d'aigua freda i cristal·lina.





38 milions d'anys enrere la zona que avui ocupa el municipi de Moià estava submergida sota les aigües d'un mar interior. Aquest estava replet de tota mena de vida submarina però, sobretot, de grans barreres d'esculls coral·lins.

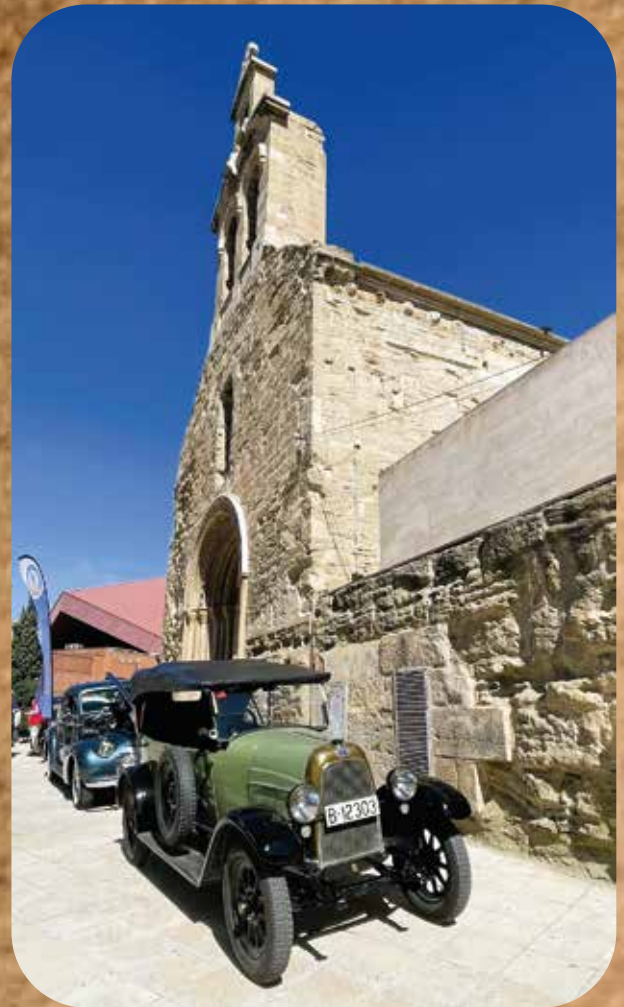
La desaparició d'aquest mar, milions d'anys després, provocà la fossilització de l'escull donant pas a la roca que dona forma a la Cova del Toll. Serà la filtració d'aigua de pluja la que formi l'entramat d'avencs, galeries i sales al llarg dels 1.148 metres que formen el seu interior.

La cova esdevingué doncs el refugi d'animals prehistòrics com l'os de les cavernes, la hiena de les cavernes o el lleó de les cavernes; tot i que també formarà part d'un entorn ple de vida, amb grans animals com cavalls salvatges o rinoceronts llanuts. Aquest fet farà que acabi guanyant-se el sobrenom del 'Palau de la Fauna Quaternària'.

Tot i això, serien també els nostres avantpassats qui la començaren a utilitzar com a llar ara fa 60000 anys, durant el Neolític. Aquesta ocupació s'estendrà fins a l'Edat del Bronze, moment en què la cova quedarà taponada a causa d'una esllavissada i, per tant, oblidada durant els milers d'anys següents. Però gràcies a les exploracions d'alguns espeleòlegs a partir del 1948 la cova acabarà essent redescoberta l'any 1952, culminant el 1954 amb l'obertura de l'entrada perduda.



# Centre històric Obert de Lleida- 2023



# La Panadella 2023

30 setembre 2023

# La Panadella

Motel PARADA

CLUB VEHICLES HISTÒRICS LLEIDA

TROBADA CLASSICS

CAMIONS AUTOCARIS TRACTORS MOTORS  
COCHES ANTICS CLASSICS ESPORTIUS

informació - inscripcions: 649310733 / 619754343

COL-LABORA ara lleida Diputació de Lleida FCVH PASTORET H. BAYONA H. PARADA SEROIL ENERGY



**STUDEBAKER PRESIDENT - Part II - Marc Ferrer CuiXart**

Crònica cedida pel Sr. Alejandro Cuadrado de Camprodon



Quan cada instant del viatge esdevé un record

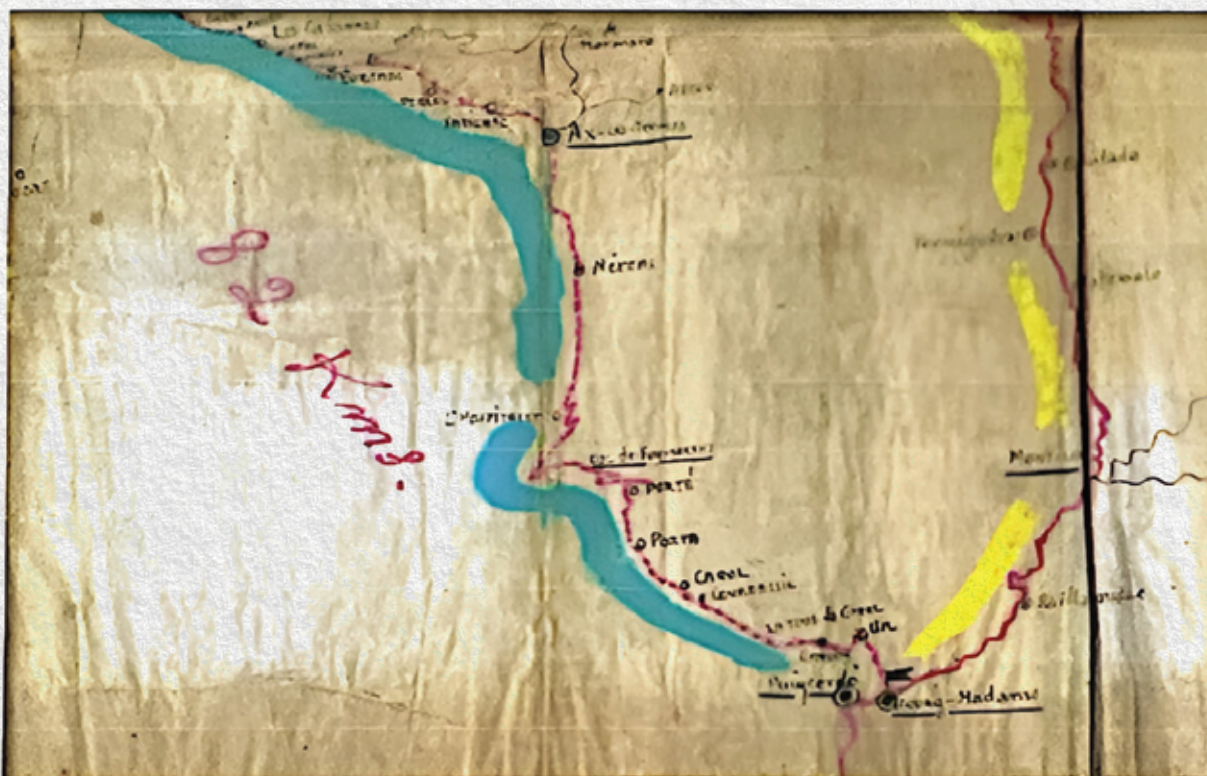
**Kariba Gamon**  
viatges autocars

☎ 973 75 00 90  
[www.autocarsgamon.com](http://www.autocarsgamon.com)



## Una viatge.

*TAXIS CUADRADO*, feia a vegades d'agència de viatge. Preparava viatges, de dos o més dies, per a persones concretes. Un d'aquests viatges potser ja el coneixem, el que va fer el Sr. Simon fins a la Vall d'Aran. No sabem del cert si el viatge del Sr. Simon va ser de plaer o per necessitat, però si que tenim constància d'un viatge turístic a Lurdes (França). En un mapa fet a mà, amb les poblacions, els kilòmetres i unes rutes pintades, amb pinzell, de color verd i de groc, se'ns indica el recorregut. La manca de llegenda, doncs un mapa d'ús personal no li fa falta, ens obliga a interpretar i suposar, allò que no queda clar.



Fragment del mapa del viatge a Lurdes

Si refem, tot suposant, el viatge diríem que el *PRESIDENT* va sortir de Puigcerdà i enfilà, pel coll de Puimorén. Entenem que la bandera ens indica final de ruta, i com a conseqüència l'inici és a Puigcerdà. També entenem que el color verd, fet amb pinzell, indica l'anada i el groc la tomada. Per tant el viatge va ser de dos dies, més l'estada a la ciutat del santuari de Bernardet. Com cal esperar el taxi va sortir de Camprodon, segurament sense passatgers, i va anar-los a buscar a la Cerdanya.

Després de 82 km, per carretera de muntanya, va arribar a Tarascon-Sur-Ariège. La disjuntiva era anar per pel Coll de Port i Massat o anar a Montgaillard i direcció a Foix. Per no repetir el camí de tomada potser hagués valgut fer el 156 km del primer trajecte, però es va decidir anar pel mateix camí des de Montgaillard fins a Capvern, uns 149 km., com indica el mapa.

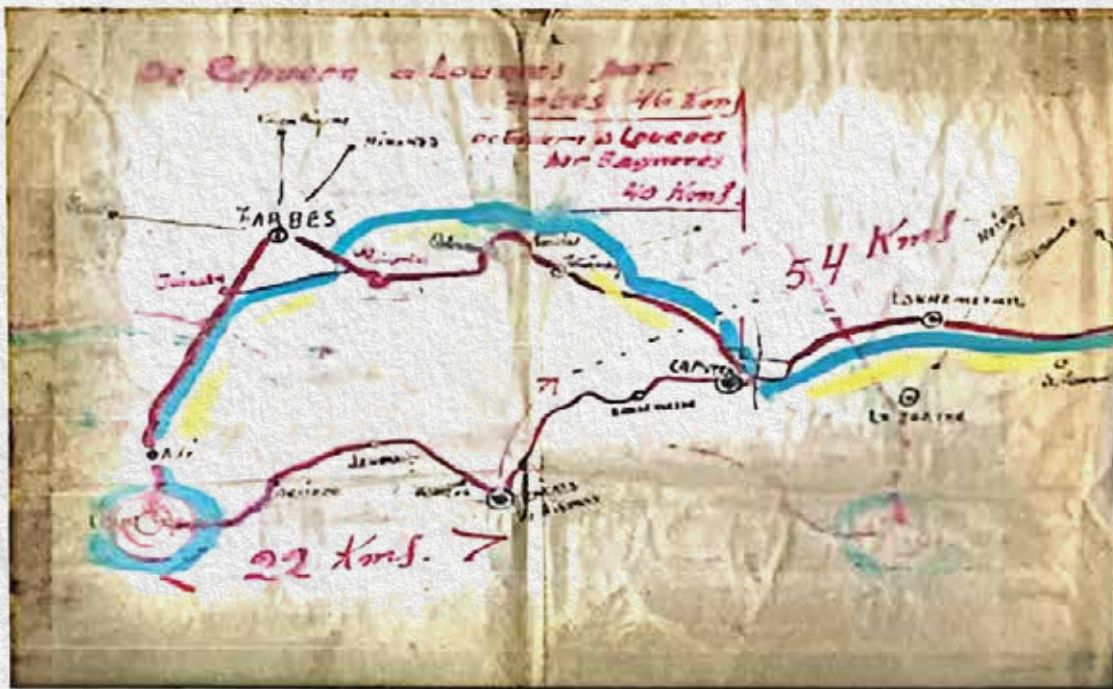
Es va passar per la capital de l'Ariège, per la Bastide de Séros i Saint Giron de l'Haute Garonne. Passant per St. Martory i Salies-du-Salat es va arribar a Saint Gaudens. D'aquesta població cap als Haute Pyrénées.

A Capvern, també calia triar, anar a Lurdes per Tarbes, capital de dels Haute Pyrénées, o per Bagnères. La diferència del recorregut era de sis kilòmetres més llarg per Tarbes. Al final, sembla que es va anar per aquesta darrera, fent 46 kilòmetres.

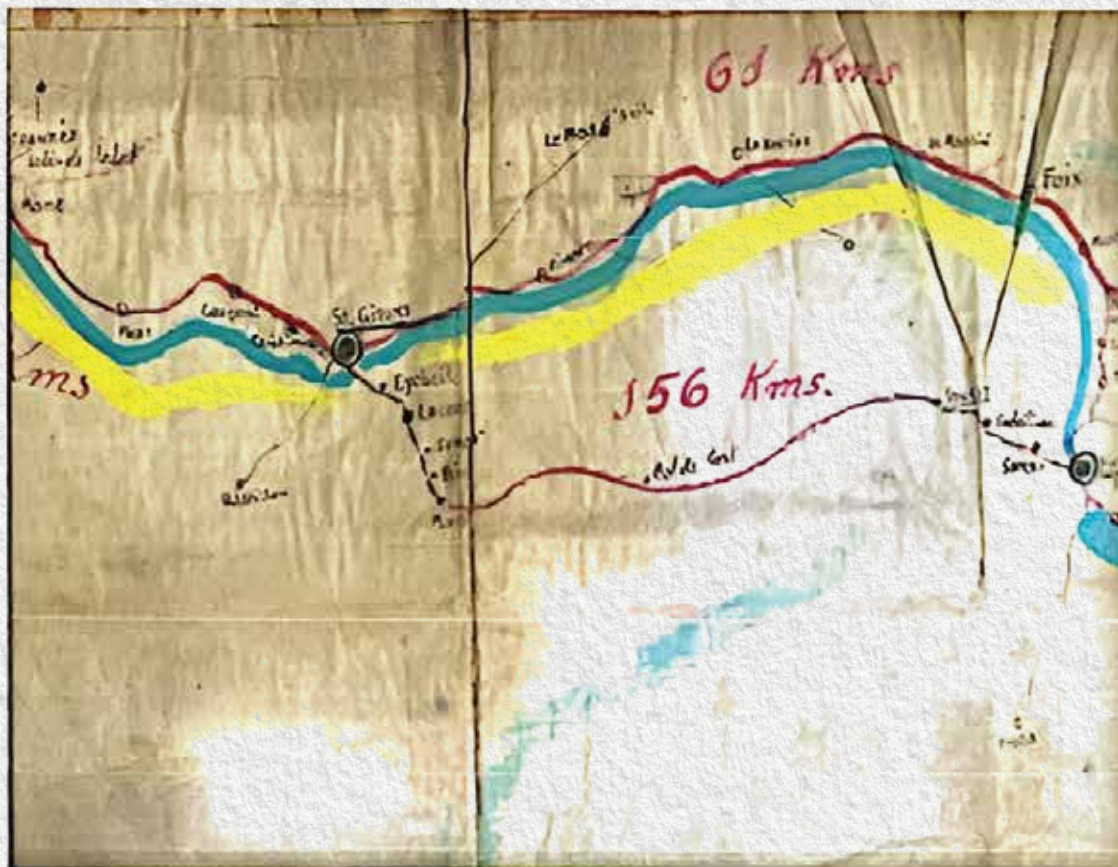
El primer dia s'havien fet, amb el B- 27001, 318 km dels quals 231 havien estat, segur, amb passatge.

De Lurdes, després d'un temps indeterminat d'estada, es va fer el retorn. El viatge fins a Foix va ser el mateix. D'aquesta ciutat es va anar a Bourg-Madame per St. Jean d'Aigües Vives, Axat, Mont-Luis i Saillagosse. La tomada fins a Bour-Mademe van ser uns dos-cents kilometres. Quedava que el PRESIDENT tomés a casa.

Tant a l'anada, com a la tomada, potser el xofer i el cobxe van pernocrar a Puigcerdà, però no en tenim cap registre.



Fragment del mapa en que hi ha les dos possibles vies per anar a Lurdes



Fragment del mapa en que hi ha les dos possibles vies per anar a de Tarascon-sur-Ariège a St. Giron

1935

D'aquests any sabem que Alejandro Cuadrado, va portar un vehicle de Camprodon a Les Bouilloouse, via Figures i Perpinyà i retomat via Puigcerdà. El títol del mapa és: **Excursió que tingué lloc els jorns 23 – 24 Septembre 1935 portant de chauffer amb en Cuadrado A. Recorregut 476 Kmts.** El mapa és molt polit, amb carreteres pintades amb la bandera francesa i amb anotacions curioses.

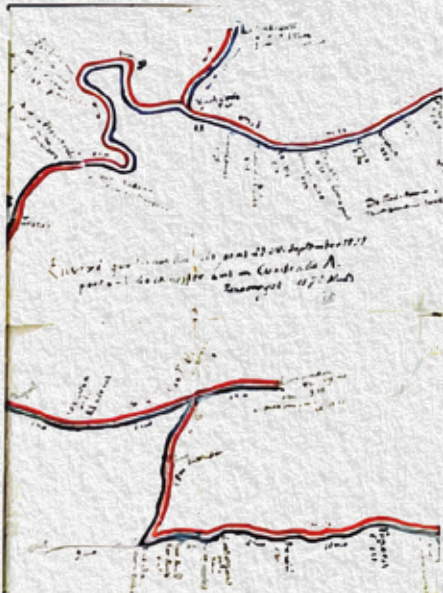
Es localitzen el hotels on es dorm i on es dina. Aquests establiments, especialment els hotels, es deuria contactar per telèfon per fer les reserves. Es dina, el primer dia, a l'Hôtel Les Pins, d'Argelès i el segons a l'Hôtel Pyrennées de Font Romeu. Es dorm i sopa al Gran Hôtel de Perpinyà.

Desconeixem si el vehicle era el PRESIDENT. Alejandro Cuadrado Puig afirma que es va fer amb un altre cotxe. De totes maneres, hem cregut oportú oferir la informació d'aquest viatge, ja que ens indica de forma força clara les distàncies i el temps de recorregut. Hem presentat la informació amb una taula.

Població	Km	Hora	Temps en minuts	Mitjana km hora	Comentaris
Camprodon		7:15			Plou, però plou poc
St, Pau de Seguries	6	7:24	9	40,00	
St Salvador de Bianya	27				
La Canya					
St. Juan les Fonts		8:05			
Castell Follit de la Roca	32	8:10	46	76,96	No plou
Besalú	15	8:25	15	60	
Figures					
Castelló d'Ampuries	35	9:10	45	46,67	Xemosa Carretera
Cadaqués (Passant per Roses, 5 km)	23 + 5	10:07	57	29,47	L'esmorsar. Pispeo de raim
Port de la Selva	8	10:40	33	14,55	
Port de Llançà	12	11:00	20	36	
Platja de Garbet		11:12			Malíssima carretera dins a Cervere
Colera		11:12			
Portbou ( Frontera) Arribada	14,5	11:30	14,5	29	
Portbou ( Frontera). Sortida		11:45			
Cervera (Frontere)		11:50			
Banyuls-sur-mer					
Port-Vendres					Portvendres a Font Romeu 100 Km
Collioure	6				
Argelès Arribada	7	13:00			Hôtel Les Pins
Argelès Sortida		14:45			manduca, bona manduca
Elne		15:10			
Perpignan Arribada		17:00			Manduca i non
Perpignan Sortida		7:40			
Le Soler		7:50			
Sant Feliu d'Avall		7:57			
Millas		8:00			
Néfiach		8:07			
Vinça		8:20			
Prades	9,3	8:35			A beurte a la font
Villefranche-de-Conflent		8:50			

Població	Km	Hora	Temps en minuts	Mitjana km hora	Comentaris
Olette		9:10			
Thuès-les-Bains	29	9:15			
Fontpédrouse		9:25			
Mont-Louis		9:25			
Les Buillouse Arribada	13	10:20			Altura: 2013 m
Les Buillouse Sortida	13	10:45			
Font Romeu Arribada	8	11:35			Altura 1800 m. Apat
Font Romeu Sortida		13:45			
Bourg-Madame Frontera	14,12	14:12			
Puigcerdà Fontera	2				
Puigcerdà Arribada		14:30			
Puigcerdà Sortida		15:58			
Tossa ( Tossal d'Alp)	18				
La Molina					
Ribes de Freser	41	17:30			
Ripoll	16				
Sant Joan de les Abadesses	9				
Sant Pau de Segúries	8				
Camprodon	6	18:30	152	38,68 <sup>32</sup>	

Cal Observar que la tomada, des de Puigcerdà, no es fa per la collada de Toses, sinó per Alp i la Molina. No sabem si des de la Molina es va passar a la Collada o es va anar per Toses seguint, més o menys, la via del tren, fins a Planès. Desconeixem si aquestes eren les rutes habitual per anar a Puigcerdà o si ho era en aquesta ocasió. Aquestes via estalvien uns quants kilòmetres.



Fragment del mapa del viatge a les Boulloises

<sup>32</sup> Des de Puigcerdà

## 1936

El 18 de juliol de 1932, la ràdio va fer arribar a Camprodon que *el Marroc s'havia aixecat contra el Govern*<sup>33</sup> però no es va donar massa importància. *El diumenge 19 de juliol ja fou diferent. A les set del matí Ràdio Barcelona escampava a tot Catalunya que uns militars s'havien revoltat contra el govern (...). Però la radio, en paraules enceses, deia que no triomfarien, que el poble s'havia llençat al carrer i junt amb forces lleials els tenien controlats*<sup>34</sup>. Els aparells de radio informaven a la població. Manel Pujol ens diu que la rectoria seguia amb atenció i cert temor les notícies, pel to exaltat dels dirigents de la CNT. En els dos cafès del poble, Can Roc i Can Manel, la gent està pendent dels esdeveniments. Als baixos de l'ajuntament, en Josep Alzina o Pep Agutzil, com era conegut, va posar la seva radio a la finestra per donar a conèixer els esdeveniments. *En aquell temps en què la gent de classe modesta no tenia ràdio, en Pep va trencar la regla, i n'havia comprat una de molt grossa i molt potent*<sup>35</sup>.

Del 19 al 22 de juliol Camprodon, com la resta de poblacions, estaven pendents de les notícies. La victòria popular a Catalunya, comportà uns canvis important en la vida de la població. Uns canvis que no eren solament el fet de que la victòria del revoltats a Sevilla, a Galícia o a Saragossa, obria les portes a la Guerra Civil, sinó, que també, el principi del la revolució proletària. *El dia 20 de juliol, l'aixecament feixista havia estat vençut a Barcelona gràcies, en bona part, a l'actuació dels militants de la CNT. Aquest fet va donar al sindicat anarquista un protagonisme fonamental en els esdeveniments posteriors. (...) El president Companys (conscient del canvi de forces polítiques) el mateix dia 20 convoca una comissió de la CNT i de la FAI, juntament amb altres partits que havien format el Front d' esquerres a les eleccions de febrer. En aquesta reunió, el president va reconèixer que, gràcies a l'actuació dels anarquistes s'havia obtingut la victòria, i els oferí la possibilitat*<sup>36</sup> de col·laborar en un nou organisme de poder que s'anomenaria **COMITÈ DE MILÍCIES ANTIFEIXISTES**.

A Camprodon, el dia 22 de juliol, ja caient la tarda, l'Alcalde va tenir una altra visita, la del regidor electe Josep Vila Dalmau que venia a comunicar-li que s'havia format un "Comitè de Milícies Antifeixistes". La primera decisió que havia pres, a tenor de les circumstàncies per què travessava el país, era la de destituir l'actual Ajuntament que considerava poc compromès amb la República<sup>37</sup>. A les nou del matí del dia 23, el nou ajuntament, format per membres del Bloc Obrer pren possessió dels càrrecs. Les seves primeres decisions foren: segellar les esglésies del municipi i buscar un pis apropiat pel Comitè Antifeixista. En el període d'un mes, es van requisar pisos, xalets, fàbriques i negocis. *Els Transports Güell també deixen d'existir i amb el nom de Consell del Transport se'n fan càrrec els seus xofers, camàlics i escriptors*<sup>38</sup>

<sup>33</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel; Camprodon: crònica d e cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 101.

<sup>34</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel; Camprodon: crònica d e cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 102.

<sup>35</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel; Camprodon: crònica d e cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 103

<sup>36</sup> CASTILLO, CAMPS *La Guerra Civil a Ripoll (1936-1939)* Ripoll 1994, Edicions municipals. Col·lecció Història, nº 2, pàgina 59

<sup>37</sup> PUJOL i BERTRAN: Manel; Camprodon: crònica d e cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 107

<sup>38</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel; Camprodon: crònica d e cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 118



Full d'incautació

El 23 d'agost de 1936 van ser incautats pel Consell del Transport els vehicles d' Eloy Cuadrado. Segons la relació que consta en un full quadriculat, els vehicles van ser dos camions, un BROCKWAY de tres tones ( B- 48761)<sup>39</sup> i un xassís LÀNCIA ( B- 38474), del mateix tonatge; quatre autobusos un BROCKWAY de 25 places (GE- 4763), un CHEVROLET de 23 places (GE- 4878)<sup>40</sup>, un STUDEBACKER de 10 places (GE 1224) i un xassís LANCIA de 14 places (B- 5065), una camioneta BUICK de 800 kgr.(B- 4338) i quatre taxis. Entre els taxis trobem el B- 27001. Els altres taxis incautats van ser un FORD 8 cilindres de set places ( B- 65493) i un BUICK (B- 42825), també de set places; i un FORD de 10 cavalls de 4 places (B- 65495)<sup>41</sup>.

En aquest llistat l' STUDEBACKER PRESIDENT va estar valorat en 4.000 ptes. Va ser poc valorat ja que era un cotxe vell. En el mateix llistat el FORD 8 cilindres, també de set places, era valorat en 16.500 ptes.

El decret del 24 d'octubre del 1936, publicat en el DOGC número 302 del 28 d'octubre, ordenava les col·lectivitzacions, que de manera espontània havien realitzat les masses obreres. El decret, firmat pel conseller d'economia, Sr Joan P. Fabregas, membre de la CNT i economista, afirma que *L'esforç revolucionari de la classe treballadora aixecant-se amb les armes a la mà per aixafar el feixisme, planteja aquest canvi en l'estructura econòmica i social que fins fa poc s'ha vingut mantenint*<sup>42</sup>. I aquest canvi consisteix en la producció s'ha d'orientar cap el benefici i de la col·lectivitat i s'ha de suprimir el concepte de que la renda pot provindre d'una activitat que no sigui el treball. Divideix les empreses industrials i comercials de Catalunya en col·lectivitzades, dirigides pels obrers de la pròpia empresa representats en un Consell d'Empresa i en privades, *en les quals la direcció és a càrrec del propietari o gerent, amb col·laboració i fiscalització del Comitè Obrer de Control*<sup>43</sup> En l'article 3 del decret s'especifica que seran col·lectivitzades totes aquelles empreses, que el 30 de juny, tinguessin més de cent assalariats, que els seus patrons les haguessin abandonat o haguessin estat declarats facciosos i aquelles que, tot i ser menors de cent treballadors, aquests i la propietat es posin d'acord. En les empreses de més de cinquanta i menys de cent treballadors caldrà l'acord de les tres quartes parts del treballadors. *El Consell d'economia podrà acordar, també, la col·lectivització d'aquelles altres indústries que per llur importància dintre l'economia nacional o altres característiques convingui sostreure-les de l'acció de l'empresa privada*<sup>44</sup>.

En un document, que es pot veure a l'exposició permanent de l' *Associació Centre d'Estudis "La Retirada"* de Camprodon, del febrer del 1937, sense firma, es diu que des del vint-i-quatre d'agost de 1936, no es té treball. En el document, on constant els balanços de 1935 i del primer semestre del 36, s'accepta la col·lectivització ja que s'està convençut que aquesta li proporcionarà feina. En virtut del que diu l'article 39 del decret de col·lectivització aquelles empreses col·lectivitzades abans de la publicació del present decret, com és el cas dels Transports Cuadrado, *el Consell d'economia estudiarà i proposarà una justa compensació social*,<sup>45</sup> que cal suposar que serà un lloc de treball. Aquesta suposició la sostinc en dos fets. El primer que no s'accepten altres rendes que no siguin del treball, per tant no s'accepten ni rendes de capital ni de la terra. El segon, és la mateixa sol·licitud de feina que el document citat. No es pot saber si el que sol·licita treball és l'Eloy o l'Alejandro Cuadrado. Si que està documentat, per un procés que hi haurà acabada la guerra, que en Juan Cuadrado treballarà d'oficinista en el Consell del Transport. Ni tampoc quina feina es va concedir. Posteriorment Alejandro Cuadrado serà militaritzat com a tomer per les indústries de Guerra d'Olot.

<sup>39</sup> Encara que aquest, finalment no va ser fins 21 de ATENCIÓ de 1937 pel transport i la seva valoració va passar de 15.000 ptes a 20.000

<sup>40</sup> Sembla que aquest també va ser requisat més tard, el 21 d'octubre del 36

<sup>41</sup> Requisat, malgrat constar en la llista, el 8/11/37

<sup>42</sup> *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* n° 302, dimecres 28 d'octubre de 1936, pàgina 373.

<sup>43</sup> Idem pàg. 374

<sup>44</sup> Idem pàg. 374

<sup>45</sup> Idem pàg. 376

Els Autocars Mir de Ripoll, en la seva pàgina web expliquen, també, la col·lectivització. A partir del 1930 es fa càrrec de l'empresa en Felip Mir i Sardenyons. En arribar al juliol de 1936, l'esclat revolucionari de la Guerra Civil va comportar la confiscació de dotze unitats per part del Comitè Local Revolucionari, que a la vegada ho feia de tots els camions i vehicles automòbils de la localitat per constituir el Comitè Local de Transports (col·lectivitzacions). Diferents òmnibus es perderen al front d'Aragó, altres durant l'enfrontament bèl·lic entre rojos i nacionals<sup>46</sup>.

La Col·lectivització del Transport de Ripoll va acabar el novembre de 1937 i va passar a ser una cooperativa obrera. Una de les causes va ser una desorganització considerable. No hem de caure, però, en l'error d'equiparar "cooperativa" i "col·lectivitat" perquè hi ha una important diferència. En convertir-se en cooperativa, el sector del transports deixava automàticament de ser una col·lectivitat, on la propietat era comuna al seus integrants, per transformar-se en una empresa, on cada un dels membres aportava una determinada quantitat, ja fos en béns o metàl·lic, quantitat que era respectada en tot moment. La propietat privada dels components de la cooperativa quedava, d'aquesta forma, garantida, i els antics amos eren indemnitzats per les propietats incautades<sup>47</sup>. Desconeixem si aquest procés també es donà a Camprodon, però tot ens fa pensar que no va ser així, ja que la força de la col·lectivització en la nostra població, queda demostrada en el document en que s'accepta aquesta i es demana feina.



<sup>46</sup> <http://www.autocarsmir.com/>, 14/07/11

<sup>47</sup> CASTILLO, CAMPS *La Guerra Civil a Ripoll (1936-1939)* Ripoll 1994, Edicions municipals. Col·lecció Història, nº 2, pàgina 109

## 1939

El febrer, l'Alejandro Cuadrado entrava a Camprodon amb les tropes franquistes. Havia fugit després de rebre amenaces de mort a Olot<sup>48</sup>. Finalitzava una època tràgica, però que no tenia final del tot feliç. I no només perquè en la guerra sempre hi ha un victoriós i un vençut, però en la postguerra, tothom és vençut<sup>49</sup>.

Finalitzada la Guerra Civil, s'inaugurà un període de gran misèria. El nivell de vida va retrocedir a nivells de principi de segle. Aquest fet queda constata en el dietari dels *TAXIS CUADRADO*, de dues maneres. La primera, la utilització d'un dietari reaprofitat de 1936 i la segona els pocs serveis durant tot l'any i el seu poc recorregut. Els serveis de 1939 van ser cent deu, menys d'un 10% dels serveis abans de la Guerra, no van haver-hi viatges llargs i sovint els viatges a Barcelona eren realitzats per diverses persones (*viaje para varios*) i els de Girona per entitats governamentals.

Amb força traça, la tapa del dietari s'ha modificat l'any: 1939. S'han tallat les pàgines, amb un ganivet, fins el 15 de juny, pàgina en la que constants diferents treballs de manyà, amb data manual del tres de maig de 1937. Comencen les activitats el 21 d'abril de 1939, posat amb un datador, en vermell. En la mateixa pàgina surten diferents dies fins arribar el dia 18 que cada pàgina es destina a un dia. Lògicament els dies setmanals no coincideixen amb els mensuals. Resulta sorprenent que un dietari de 1939 la part impresa estigui en català, la resta en castellà amb una lletra molt polida.

Sembla ser que l'únic vehicle sobrevivent a la Guerra i, especialment a la Retirada, va ser el *PRESIDENT*. Els vençuts aprofitaven qualsevol mitjà de transport per fugir. Quan ja no podien seguir amb el vehicle l'incendiaven o l'estimbaven. Coll d'Ares, la frontera amb França, es va convertir en un gran cementiri de ferralla marges a baix: vehicles, armes... tot allò que les autoritats franceses consideraven que no podia entrar al seu país, era destruït a la frontera.

El Sr. Eloy Cuadrado, va desmuntar l'eix del darrera del cotxe i el va amagar en un torn, inutilitzen, d'aquesta manera el vehicle<sup>50</sup>. Per què aquest cotxe?, per què un cotxe vell?. Una explicació versemblant seria que el cotxe estigués espatllat, per exemple que s'haguessin trencat els paliers<sup>51</sup>, com indiquen algunes soldadures en aquests, i que es demorés la seva reparació. Podria ser que l'averia fos al final de la Guerra, que malgrat la censura de guerra, l'arribada massiva de refugiats a Camprodon fes preveure un final pròxim i, que l'Eloy Cuadrado arraconés aquell cotxe espatllat que no es podia reparar.

Hi ha una història similar que podem trobar a la pàgina web dels Autocars Mir de Ripoll<sup>52</sup> *L'altre òmnibus de marca Chevrolet, de 28 a 30 places de capacitat màxima, de matrícula B-66119 que havia estat confiscat o recuperat al front per les Forces del Nord, es va trobar a Sant Sebastià, a Biscaia i fou transportat també a Ripoll per a la seva restauració. Aquest òmnibus per tal d'amagar-lo perquè no el trobessin els rojos, Felip Mir i Sardenyons el va portar (acabava d'ésser estrenat) a l'Hotel Montagut de Ribes de Freser. Perquè no fos descobert l'hi van treure les rodes i les van amagar en un altre lloc, i després el van cobrir tot ell de palla dins un garatge d'aquest hotel. Els rojos el van trobar però per endur-se'l van anar a cercar a Felip Mir i Sardenyons, que sense poder mostrar oposició a l'amenaça, els va dir el lloc on ell mateix havia amagat les rodes. Finalment, aquest òmnibus Chevrolet, després de la retirada dels rojos, va ésser descobert i trobat a Sant Sebastià amb una seqüela de la Guerra Civil, ja que portava un forat a darrera produït d'una bomba dels rojos per tal de destruir-lo. Va ser reconstruït a Ripoll anys després<sup>53</sup>*

<sup>48</sup> Alejandro Cuadrado Puig

<sup>49</sup> Cèlia Ferrer Pujolar, quan tenia 11 anys

<sup>50</sup> Anècdota explicada pel seu nét, Alejandro Cuadrado

<sup>51</sup> Voz francesa que se emplea comúnmente para denominar el semieje que une el diferencial con la ruda, para la transmisión de potencia. *Enciclopedia Salvat del Automóvil vol 8* Ed Salvat, Barcelona, 1974, pàgina 229

<sup>52</sup> <http://www.elripolles.com/autocarsmir/historia.html>, 12/07/11

<sup>53</sup> <http://www.elripolles.com/autocarsmir/historia.html>, 12/07/11



El primer viatge, el 21 d'abril, és per La Falange, es realitza de forma gratuïta i és l'únic servei en que consta el cotxe. La resta dels viatges no es farà constar. Sabem que es va recuperar un Ford V 8 al final de la guerra, però és evident que aquell any no va estar operatiu, aquell any l'únic vehicle de la casa fou el PRESIDENT.



Tenim el testimoni fotogràfic de la recuperació del Ford. L'Alejandro Cuadrado amb un grup de persones de les que Alejandro Cuadrado, fill, identifica amb seguretat una, van pujar amb el PRESIDENT al Pla d'Espinavell per recuperar el Ford V 8, matrícula B- 65493.

L'estat lamentable del vehicle i les ganes de recuperar-lo s'expliquen en part per la carestia de materials i de vehicles i els baixos jomals.

La restauració de vehicles desfets per la guerra va ser una pràctica habitual i un negoci important<sup>54</sup>.

(a l'esquerra) Imatge de les restes del Ford amb el PRESIDENT al fons



Josep Sala, anomenat Pin, amb les restes del cotxe



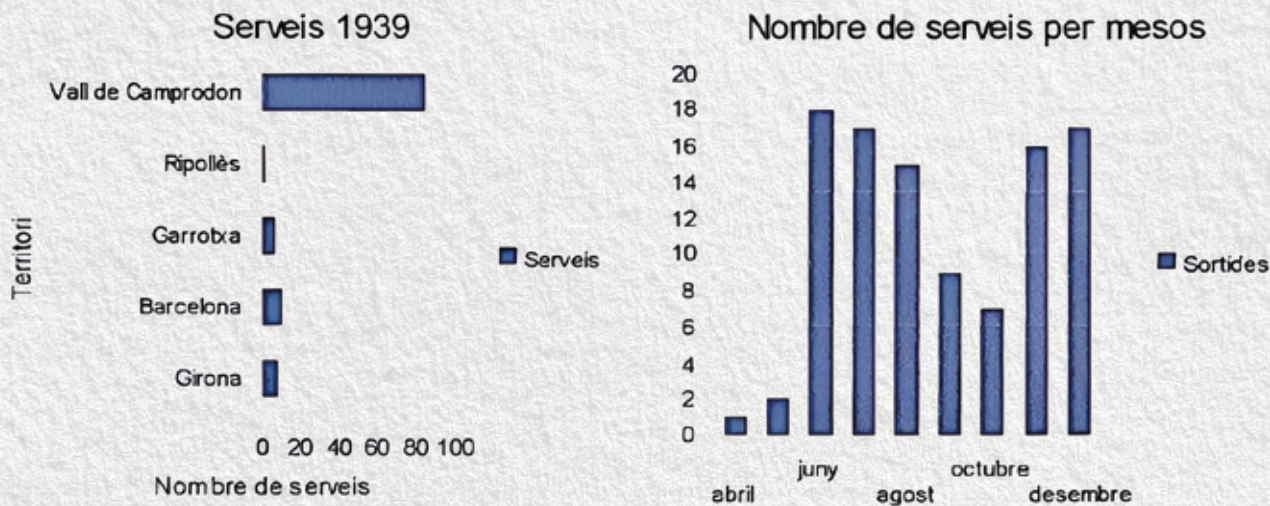
Alejandro Cuadrado posant les rodes al vehicle



Carmen Puig Simon<sup>56</sup> a Tarradelles, Ripoll, el 14 de febrer de 1955, amb el Ford recuperat a Espinavell.

<sup>54</sup> Un dels negocis amb que va començar Eduardo Barreiros va ser la venda de cotxes recuperats.

La mencionada pàgina dels Autocars Mir també parla de recuperar un vehicle a Coll d'Ares. Acabada la guerra només es recuperaren dues unitats, un òmnibus Ford, matrícula GE-4493 que els rojos van llançar daltabaix d'un precipici durant la retirada degut el cop d'estat de Franco. Aquest òmnibus es va haver de desmuntar a peces per a poder portar-lo a Ripoll on es reconstruí.<sup>56</sup>



La majoria de viatges es van realitzar en la mateixa Vall. La dificultat de transitar per culpa de la necessitat de salconduits i el mal estat de les infraestructures, els pont van ser volats durant la retirada per retardar l'enemic, van ajuntar-se a les dificultats materials i morals de després d'una guerra. El 68% dels dies de l'any no es realitza cap sortida.

*Es fa el que es pot per poder-se comunicar amb Sant Joan de les Abadesses. Per mitjà de la carretera vella ja s'ha aconseguit que els vehicles arribin a Sant Pau. Però entre Sant Pau i Sant Joan hi ha 18 obres volades, 4 de grosses sobre el ter molt difícil de passar. Encara a finals de setembre tot el que es rep i surt de la Vila es fa a través d'Olot<sup>57</sup>. Es té constància que el 1935 ja s'havia construït la carretera de Capsacosta. En un mapa d'aquell any, ja hi figura la carretera que uneix Sant Pau de Segúries i Sant Salvador de Bianya. En el mapa citat hi ha un projecte, que mai es va portar a terme, que era la prolongació del tren de Sant Joan de les Abadesses fins a Sant Pau de Segúries, i fer-lo arribar fins a Camprodon. Com cal esperar la dificultat de comunicació fa que no hi hagi cap viatge ni a Sant Joan de les Abadesses ni a Ripoll.*

Dels deu viatges a Barcelona, la meitat són *para varios* i l'altra meitat per a persones concretes: Sitjar ( nom de casa), Sala, Piulachs, Felip i Vilumara. Hi ha un fet feliç, el dos de desembre hi ha un viatge a Barcelona **para casamiento de Massot**. A Camprodon hi ha una casa anomenada Cal Massot. La casa la va comprar el Sr. Fèlix Jaume de Figures. Aquest senyor va anar a estiuajar a Olot, però buscant la fresca va anar a Ribes i d'aquesta població a Camprodon. Una filla es casà amb en Massot, advocat i polític de Barcelona. Per aquesta raó la casa, a la llarga, es canvià de nom. Però aquest senyor Massot, ja estava casat i amb tres filles aquell any 39. La seva filla petita, si que recorda quan l'Alejandro Cuadrado els venia a buscar amb el cotxe, possiblement el PRESIDENT, anys després. Del xofer diu que era una persona seria però molt xerraire i que sempre explica anècdotes de la vila<sup>58</sup>. També recorda l'Eloy Cuadrado, a la forja. Aquest records són molt possibles per la proximitat entre la casa de la Sra. Mercè i els TALLERS CUADRADO.

A Girona normalment és per estament oficials: Falange, Ajuntaments... Dels vuit viatges un és pel Sr. Suñer i l'altra *para varios*.

<sup>55</sup> Mare d'Alejandro Cuadrado Puig i esposa d'Alejandro Cuadrado Blanch

<sup>56</sup> <http://www.elripollès.com/autocarsmir/historia.html>, 12/07/11

<sup>57</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel: Camprodon: crònica de cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 168.

<sup>58</sup> Entrevista amb la Mercè Massot Jaume, a casa seva, el 8/8/11

Un dels quatre viatges a Olot, també té una finalitat festiva, el casament de Suriñach, el 9 d'octubre. No obstant el dietari és molt menys explícit en els motius del viatge.

En l'època de gran activitat, moltes vegades no s'apuntava el motiu per no donar a l'abast. En els mesos fluixos hi havia una tendència a ser més explicatiu, que en els mesos d'estiu, amb molts serveis. Però ara, en un moment que hi ha poca feina, per què no s'apunten els motius?. És què hi ha més feina en altres activitats del negoci, per exemple en la forja, o és què hi ha un canvi d'actitud de més reserva com a conseqüència de la guerra?

De tots el viatges per la Vall, són les poblacions més distant les que comporten més serveis. Molló 26 i Setcases 17. Això vol dir que s'intenten estalviar al màxim els viatges, i aquells llocs propers, es va a peu.

Els grans client de *TAXIS CUADRADO*, la colònia d'estiu, no arribarà aquell any. Del viatges en que tenim relació, la majoria són persones de la comarca. A més els viatges els mesos d'estiu no són ni de bon tros considerables. Uns pocs s'aventuren a venir a Camprodon i ho fan amb el seu cotxe. En els dietaris s'escriu els pupil·latges de vehicles, uns vint-i-sis, alguns d'ells antic clients del taxis. El transport per ferrocarril estava interromput i la gent solament podia arribar a Camprodon per carretera. El Srs. Dubler, Guasch, Lorés, Par que sortien en el dietari de 1932, surten, l'any 40, com a pupil·latges. Els vint-i-tres restant no sabem si tenen alguna relació anterior. Hi ha dos Ford, d' en Par i en Guasch, un Adler d'en Dubler i un Buick d'en Lorés.

En aquesta Espanya de postguerra, que va fer fallida econòmica i que es refugiava en l'autarquia, el preu de la benzina, un producte del que Espanya no tenia ni en té ara, es va establir com a preu polític 1 litre una pesseta, des del juny. L'abril i el maig havia estat a setanta cinc cèntims el litre.

Els viatges per carretera eren molt cars. La manca de vehicles i recanvis, encara ho encaria tot més. Els preus dels viatges, si els comparem amb els de l'any 32, havien pujar entorn 66%. El viatge a Molló havia passat de 12,53 ptes de mitjana a 15,96 i el de Setcases de 14,43 a 20,24 ptes. Si a més tenim present que com diu en Manel Pujol el sou d'un obrer era, a la primavera de 1939, entre 6 i 7 ptes. al dia<sup>59</sup>, podem suposar que un viatge a Barcelona, que costava un promig de 269 ptes. no estava a l'abast de tothom, per això era tant freqüent els viatges per a diverses persones.

Els viatgers són escassos i són poc assidus . Els viatgers més freqüents són el Dr. Rodés i el Dr. Badia, a més del partit únic Falange Espanyola i de las J.O.N.S (Juventudes Obreras Nacionales i Sindicalistas). En aquells moments el Règim estava en tota la efervescència feixista, que cap el 1942, veient com anava la Segona Guerra Mundial, va fer grans esforços diplomàtics i econòmics per amagar-ho.

Molt poques persones fan més d'un viatge des d'abril al desembre. I alguns dels clients que es repeteixen ho fan per ser noms genèrics com a joves, músics o viatjants. Persones que utilitzen el servei de Taxi per venir a vendre o comprar mercaderies, ho trobem en dos ocasions, el mes de novembre. És remarcable, que encara que hi ha dos batallons de soldats a la Vila, només hi ha dos serveis requerits per l'estament militar o que per exemple dos grans viatgers, abans de la Guerra, com el Sr. Piulachs o els Rigat, solament realitzen un viatge, i encara en Marcos Piulachs, acompanyat del Sr. Llobet, per anar a Barcelona el mes de maig. Els de l'Hotel aniran a Setcases.

El panorama, com es pot veure, es desolador. Tota la parafernàlia del **primer año triunfal** no pot amagar un país unes grans dificultats econòmiques. La família Cuadrado havia recuperat el negoci, però ni les expectatives econòmiques ni els mitjans material eren esperançadors. El **PRESIDENT** complia els pocs encàrrecs conduït, segurament, per l' Alejandro. El seu germà, en Juan, seria desterrat a Ripoll<sup>60</sup>.

<sup>59</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel: Camprodon: crònica d e cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 164.

<sup>60</sup> Explicat per Alejandro Cuadrado Puig



**GESTIÓ - SERVEI - EXCEL·LÈNCIA**  
**REPARACIONS DE XAPA I PINTURA**

- Recollida i lliurament a domicili en un radi de 25 km. per a reparacions superiors a 600€; a 50 km per a reparacions superiors a 1.200€
- Vehicle de substitució gratuït i de qualitat
- Neteja interior i exterior del vehicle abans del lliurament
- Control de qualitat preentrega
- Garantia de per vida en pintura
- Revisió de seguretat gratuïta
- Treballem amb totes les companyies d'assegurances
- Especialistes en vehicles d'alta gamma
- Bonificacions especials per als nostres clients i rentings

REPAREM TOTES LES MARQUES DE VEHICLES;  
SOM ESPECIALISTES EN ALTA GAMMA

TREBALLEM AMB TOTES LES  
COMPANYIES D'ASSEGURANCES




































zona de preparació de pintura



operari a la cabina de pintura



box de pintura



C/Francesc Argilés, 17 Polígon mecanova, LLeida

973 203 490 618 634 456

Contacti amb nosaltres  
gsx@grupgs.com

www.grupgs.com

GRUP GS

S&S

SANTES  
MASSES & SANTES  
MASSES

ASSEGURANCES I  
SERVEIS JURIDICS



ASSEGURANÇA  
SANITÀRIA PRIVADA



ASSEGURANÇA  
DEL SEU VEHICLE



ASSEGURANÇA  
DE LA SEVA LLAR

No importa si es particular o empresa, tenim una assegurança a mida per tot el que necessiti.  
Consulti les nostres ofertes en assegurances i serveis jurídics i deixi que els nostres assessors es preocupin de la resta.

Av. de les Garrigues, 42 | 25001 Lleida | 973 216 270

Contacti amb nosaltres: ss@grupgs.com

GRUP GS

## 1940

En un dietari de Manelic de 1935, convenientment rectificat, s'anoten els pupil·latges i els serveis d' AUTO-TAXIS CUADRADO, amb un escut diferent, el de Camprodon amb unes ales desplegadas. El logotip de Transports Cuadrado era un Isard travessant un marc. La tipografia l'havia fet el cartellista J. Morell, amic de la família, que també havia fet el cartell per la comercialització de l'aigua de la Mare de la Font. A què és deu aquest canvi?. És un *divertimento* o és una certa necessitat de trencar amb el passat?

L'any comença amb el naixement d'una vida, l'1 de gener de 1940, un taxi acompanyava a la llevadora a Mai Bosch. Era el PRESIDENT el vehicle que feia el servei?. No ho sabem. En tot el dietari no ens posa mai ni els xofers ni els cotxes. Suposem que ja funcionava el Ford V 8 recuperat de Coll d'Ares, però tampoc ho podem afirmar. Es feia servir un cotxe vell, amb vint-i-quatre anys de rodatge i no s'utilitzava un, recent restaurat?. Un sol viatge a Barcelona, força accidentat, ens diu que es va comprar un vidre pel PRESIDENT. Per tant, és molt possible, que almenys fins el febrer no funcionés el Ford.

En aquest dietari, que a l'interior de la tapa de davant, posa en acurada cal·ligrafia, quatre vegades Hitler, com si algú volgués aprendre aquell nom de tanta actualitat i que el Règim admirava, ens trobem amb diverses dificultats d'interpretació, especialment des del 28 de juny. El que suposem que són vendes, per exemple d'oli vacuum de Mobiloil o la benzina, la quantitat està en la columna de les sortides. En la mateixa columna hi ha escrit el que podria ser el preu del pupil·latges, entre dues i tres pessetes. També en aquesta columna s'apunten el cost de les reparacions. El dia 26 d'agost, per la neteja del que interpretem que posa magneto del cotxe del Dr. Estela especifica que són dos hores de feina i situa les 4 pessetes en la columna dels debits. També ens confirma aquesta hipòtesis el fet de que el dia 12 de setembre, a la columna de cobraments hi hagi un segell vermell de **PAGADO**. La lletra cal·ligràfica dels lloguers de taxis contrasta amb la irregular i poc clara dels pupil·latges i les reparacions mecàniques. Potser la raó d'utilitzar la columna del debit és per separar dos activitats que han d'esdevenir negocis diferents.

La informació que ens proporciona el dietari acaba, realment, el 24 de setembre, la resta del dietari està en blanc, fora d'algunes pàgines que referència a la venda o compra d'oli i benzina. Són 8 dies, entre octubre i desembre que costen aquestes anotacions, sovint sense preu, i en el cas de ser-hi, de la manera que hem referit abans, a la columna del debit. Un sol fet remarcable, el dia 14 d'octubre es repara el motor del cotxe del Dr. Estela, posant-li aros nous i una bugia nova.



Emblema de transports Cuadrado d'un fulletó que ofereix excursions

Una explicació d'aquesta interrupció pot ser en part per un fet natural extraordinari. La pluja caiguda entre el 17 i 19 d'octubre, en total 801 m<sup>2</sup>. Aquest aiguat va inundar la població. En el Quatre Cantons hi ha dos marques del nivell de l'aigua, una del 1617 a 1,96 m i l'altra 65 cm<sup>61</sup>

<sup>61</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel: Camprodon: crònica de cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 170-174

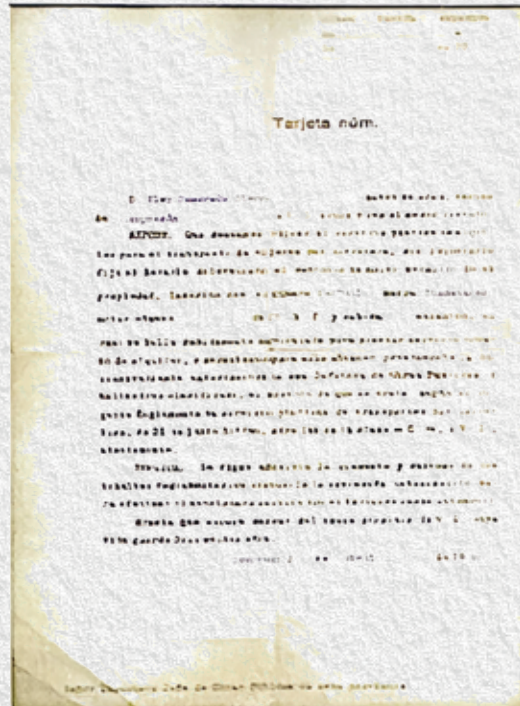


elevada d'aquest any quaranta. Aquesta inundació va provocar esllavissades i la destrucció dels petits ponts construïts per anar a Sant Juan de les Abadesses i a Ripoll<sup>61</sup>.

Les destroces ocasionades van haver de mobilitzar bona part de la població. La recuperació de l'activitat, ja per si migrada, deuria ser lenta i els desplaçaments ho no es van produir o no es van anotar. Possiblement va ser la primera opció, ja que en el dietari, com hem dit, s'anoten la venda d'oli, de petroli o benzina i alguna reparació d'automòbil.

El dos d'abril Eloy Cuadrado Sierra, sol·licita, al Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de esta provincia, el permís perquè el B- 27001 pugui fer de taxi o *servicio público de alquiler para el transporte de viajeros por carretera, sin itinerario fijo ni horario determinado*. Aquesta sol·licitud era un dels molt tràmits que calia fer per legalitzar de nou l'activitat.

En l'any 1939, tenim constància d'un important cost burocràtic que, si més no, abans no en tenim registre. En el primer any després de la guerra tenim una facturació de 8.758,5 ptes i una despesa en burocràcia, segons el dietari, de 1.185,40 ptes, entre papers oficials i gestors. L'any següent, la facturació és de 7.460,8<sup>62</sup> i 608.4 ptes en burocràcia. Un 13,53% i un 8,15%, respectivament.



Sol·licitud perquè el B- 27001 pugui fer de taxi

La colònia d'estiu comença a pujar a Camprodon, a finals de juny, per recuperar les seves vivendes que havien estat incautades i que havien servit d'allotjament al refugiats. Aquest any, contràriament el que passava abans utilitza molt poc el servei de TAXIS CUADRADO. La raó, segurament és perquè arriben amb els seus propis vehicles.

He comptabilitzat solament uns set viatges per a estiuejants (Lorés, Guarro, Rocavert.... ) entre finals de juny i de setembre. Des del 26 de juny al 24 de setembre es realitzen vint-i-set serveis de taxi, menys d'una tercera part són per estiuejant, encara que hi ha quatre més per l'Hotel, però no sabem si pels propietaris o pels clients. Els clients que hem pogut identificar, tots ells, guarden el seu vehicle a Can Cuadrado.

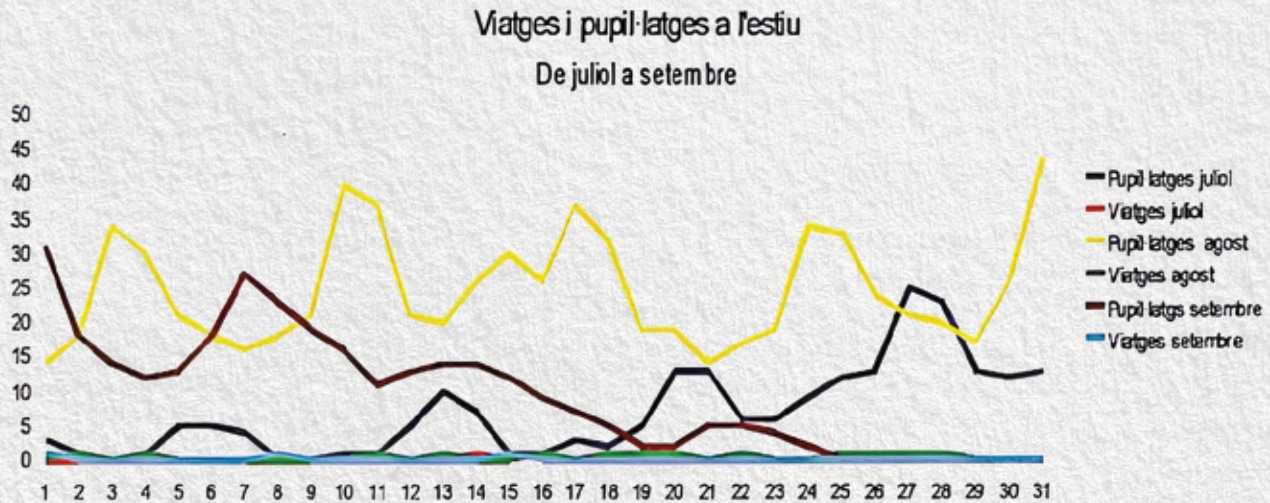
Aquell estiu de 1940, lògicament, els pupil·latges van superar els serveis de taxis. Això podria semblar un canvi en el negoci. Però la motorització de Catalunya i Espanya no comença fins, al menys, vint anys més tard. Encara, els anys quaranta i també els cinquanta, el parc de vehicles serà massa baix per desenvolupar-se tallers en exclusiva per automòbils.

El pupil·latge ofereix servei de manteniment, des de netejar el cotxe, fins a arreglar una part del motor o de la carrosseria, sevir oli o benzina, o arreglar un pneumàtic. En definitiva, no només es dona cobert als cotxes i a dues motos, sinó que es va oferint servei de taller mecànic de l'automòbil. Els pupil·latges comencen amb l'arribada dels estiuejants, a finals de juny i s'acaben a finals de setembre. Malgrat que las dades tenen errors, identificar dos cotxes diferents amb la mateixa matrícula o dues matrícules diferents per un mateix vehicle, entre el

<sup>61</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel: Camprodon: crònica de cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 173.

<sup>62</sup> No hi ha comptabilitzat els pupil·latges

26 de juny i el 24 de setembre es realitzen 1.287 pupil·latges i es realitzen solament vint-i-set serveis de taxi. En algun moment s'arriben a guardar quaranta quatre vehicles.

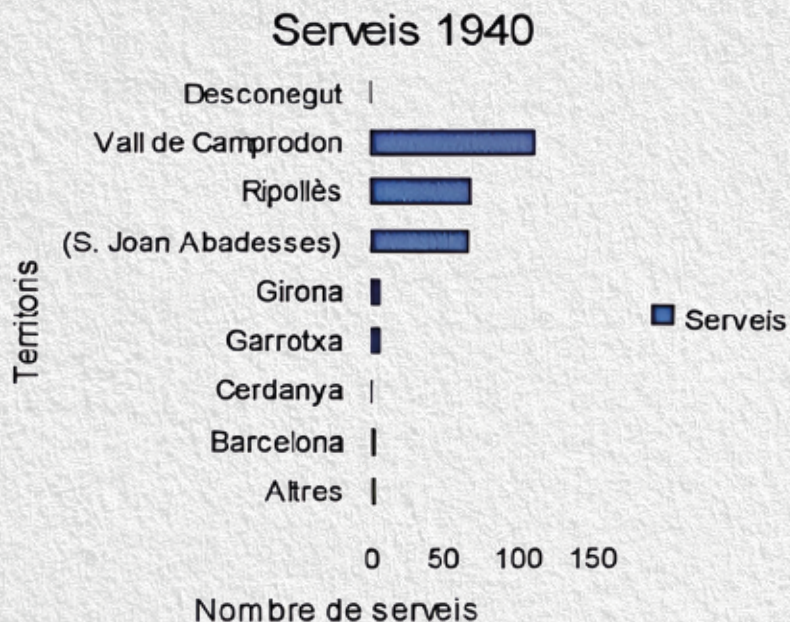


Els clients del pupil·latge alguns ja havien vingut l'any anterior, d'altres són antics clients dels taxis en l'època republicana i d'altres no en tenim coneixement fins aquell moment. Entre aquest clients destaquen, com antics clients, en Francesc Ferrer Barbarà i l'Agustí Juncà, els fundadors de l'Hospital de Camprodon, els Dubler, els Par, els Sagnier, els Rocavert, el Ribas, els Linati, els Guasch, els Guarro, els Carulla, malgrat que la seva torre estigués a l'altre punta del poble, a prop de l'actual IES<sup>63</sup>.... Els clients que no en tenim constància anterior, per importància de dies, podem citar, en Joaquim Pla, en Santacana, l'Alejandro Sanz, amb un cotxe amb matrícula de Donòstia, l'Enric Montal....

Els serveis de taxi es concentren a la Vall de Camprodon. Les sortides a la resta de la comarca, són per anar a Sant Joan de les Abadesses en bona part. Com es pot veure en el gràfic, hi ha més anades a Girona que a Barcelona.

Els viatges a la Garrotxa són per anar a Olot i només hi ha una anada a la Cerdanya, concretament a Puigcerdà, pels Ajuntaments de la Comarca, el 16 de febrer, en ple hivern.

No deuria ser fàcil conduir per aquella carretera, fins a 1.800 m., especialment en el descens, amb un cotxe de mil cinc-cents kilogram i un frens poc eficaços. A més, cada revolt, era un exercici important de braços, la força humana es transmet directament a les rodes. La comoditat de la direcció hidràulica era impensable. La feina de xofer, era, com moltes d'aquell temps, una feina força física. I en el cas de no haver passat per la collada, el desnivell de la Molina a Tosses és més considerable.



<sup>63</sup> Entrevista realitzada a Juan Melcion Blanch, el 21/07/10, a casa seva



STUDEBACKER "E". Carrosseria tipus torpedero. Fabricat a Indiana (EEUU, 1923). Museu Claret

Els viatgers tampoc anaven massa confortables. Aquest vehicle no tenia calefacció. Els passatgers es protegien del fred amb la seva roba d'abric i alguna flassada. Acostumats a la climatització dels vehicles, un viatge com aquell ens semblaria insuportable. En bona part dels primers anys de l'automòbil, fins hi tot ben entrat els anys vint, va ser molt comú la carrosseria **torpedo**. Aquesta carrosseria sense sostre ni vidres, sols amb un de davanter i una capota de lona, va ser una solució per evitar el pes dels vidres, molt poc lleugers, i per no afegir més tara a uns vehicles de poca força. Per sort dels viatgers, el **PRESIDENT**, era un cotxe totalment cobert, que comportava com incomoditat una tara important.

Només hi ha tres viatges a Barcelona, i en tots ells es va pernactar a la Ciutat Comtal. Els dos primers viatges es fan el mes de gener i el tercer el febrer. El primer viatge és *per a varios*, el segon per R. Claret i Blanch, que viatgen junts, en el tercer viatjaran en Govern i en Resplandís.

Les despeses de viatge són altes. La benzina, l'oli, el garatge, la fonda... i sovint alguna reparació. La benzina té una despesa entre 125 i 105 pessetes, l'oli unes deu, la fonda i el garatge unes quaranta pessetes. Les despeses fixes d'aquest viatge són aproximadament d'unes cent setanta pessetes. A aquestes cal sumar-hi les reparacions. El primer viatge cal arreglar una femella de direcció, en el segon, per sort, no cal reparació, però en el tercer sembla que vulgui compensar la bona sort de l'anterior, un vidre i una punxada. Gràcies a aquesta reparació podem saber que el cotxe que va fer el viatge, i cal suposar que també els anteriors, va ser el **PRESIDENT**. En el dietari està anotat: **Fco Coma- vidrio Presidente, 77 ptas.**<sup>64</sup>

#### Despeses dels viatges a Barcelona

	02/01/1940	16/01/1940	13/02/1940	Mitjana
Fonda	38	38	39,5 <sup>65</sup>	38,50
Garatge	5	6		5,50
Benzina	125	120	105	116,67
Oli	10	10	10	10,00
Reparacions	19		86,65	52,83
Cost	197	174	241,15	204,05
Guany	73	76	8,85	52,62

<sup>64</sup> Dietari 13/02/40

<sup>65</sup> En aquest concepte es compta el garatge i la fonda de forma conjunta



En aquella època, no sabem si abans també, però no en tenim constància, hi ha una gran despesa en oli. La causa era la poca qualitat d'aquest oli o era conseqüència de l'envelliment del parc mòbil. Una altra raó podria ser que sempre s'hagués consumit grans quantitats, però que el seu preu fos baix. En la postguerra, com a conseqüència de la carestia de productes el seu preu hagués pujat i per tant al ser una despesa important s'havia de comptabilitzar.

Els viatges a Girona, normalment, es fan en un sol dia. Del cinc viatges en un de sol ens consta les despeses de Fonda, el que es fa el dia de Sant Jordi per l'Ajuntament de Llanars. En tot els viatges hi ha despesa de benzina i d'oli. En alguns del viatges es fa greixar el cotxe. Dels viatges a Girona tres són per organismes oficials, el ja esmentat de l'Ajuntament de Llanars, un altre pel secretari de Molló i un tercer per C.M.S<sup>66</sup>. El dos restant són per en Salarsa i el Doctor Badia.

Els viatges fora del territori pròxim i de les dues capitals provincials es fan a Vilajuïga, a l'Alt Empordà, i a Vila-Seca, El Tarragonès.

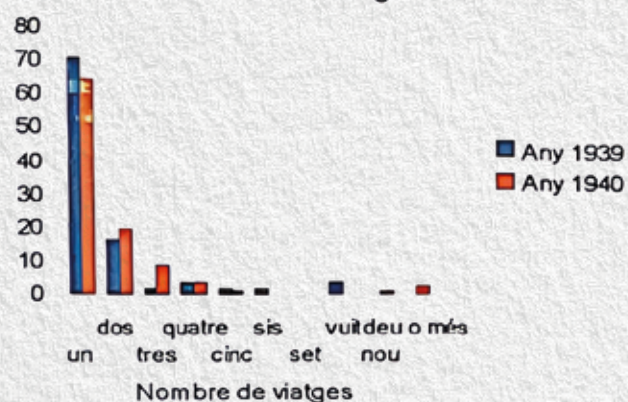
El primer servei serà per un treballadors de Barcelona, un dimarts d'abril. Amb aquest nom s'identifiquen tres serveis més, dos a Sant Joan de les Abadesses i un a Sant de Pau de Seguríes, excepte, aquest darrer, sempre en dies laborables. Qui eren aquest treballadors de Barcelona?, què feien a Camprodon?, eren sempre els mateixos?... moltes preguntes i cap resposta certa. L'altre viatge hi ha un usuari clar, però tampoc es pot saber del cert si el destí és el correcte. *Viaje a Vilaseca para familia Juanito (Gratis)*<sup>67</sup>. Aquesta Vilaseca és la del Tarragonès?. Com que el viatge és un viatge de caràcter familiar, no consta el preu i per tant no ens podem fer una idea de la distància.

En la taula he marcat un viatge desconegut. Segons el dietari, el 25 de gener hi ha un servei de Vilallonga a Cellent, a un preu de 110 ptes. Caldria pensar que el viatge seria a Sallent ( El Bages) a uns cent kilòmetres, actualment, de Camprodon. Si es té en compte que un viatge a Sant Joan de les Abadesses, a catorze kilòmetres, costava 40,66 ptes de mitjana, que un a Olot, a trenta-vuit kilòmetres costava 65 ptes; i que un a Puigcerdà eren 200 ptes, encara que un a Girona valgués quasi divuit pessetes menys, es difícil pensar que es va anar a la comarca de Bages.

Si els destins són propers, els viatgers també, la majoria dels clients són persones de la Vall i del poble o residents en el poble. Respecte a l'any anterior, hi ha un augment de viatges<sup>68</sup> i una lleugera millora en l'assiduitat, com es pot veure a la gràfica. Hi ha un petita disminució de les persones que viatjant un sol cop i un cert augment de les que ho fan dos vegades. Aquest augment és superior per aquells que ho fan tres o més vegades.

La presència dels soldats a Camprodon es nota amb tretze serveis, com a mínim, per oficials, sergents i militars. Els viatges de Falange quasi desapareixen, un a Olot el febrer, segurament perquè el partit s'ha fet més institucional i gaudeix de més infraestructures. Sovint els càrrecs polítics, com els d'alcaldes, requeien en persones de Falange. Els Ajuntaments segueixen sent un clients importants. Hi ha dos viatges a Girona, un per portar quintos de Molló i l'altre, cal suposar, de Camprodon. Aquests viatges no es pot saber si anaven a compte dels quintats o dels respectius Ajuntaments.

Nombre de viatges per viatger  
Percentatge



<sup>66</sup> CALDRIA EXPLICAR QUÈ ÉS AIXO

<sup>67</sup> Dietari, 18/01/40

<sup>68</sup> L'any 1939 contem 110 serveis de taxis i el 1940, 269

A vegades identificar els clients no és fàcil. Un dia se'ls apunta amb el cognom, altres amb el cognom i la inicial, altres amb el tractament de senyor o senyora i altres sense el tractament.... És la mateixa persona en Claret que viatja tres vegades a Sant Joan de les Abadesses i el R. Claret que ho fa una a Barcelona i dos a la Forcarà? És la mateixa persona el Ferrer que viatja a Sant Joan de les Abadesses i la Forcarà, i la Sra. Ferrer que l'agost viatja a Sant Joan de les Abadesses?

Malgrat aquesta dificultat, hi ha un fet repetitiu en molts viatgers que sol·liciten el servei dos o tres cops. Els viatges es concentren en pocs dies de diferència o dia per altre. Hom dirà que és normal, que si algú a vingut a Camprodon, és normal, que aquells dies, faci l'ús del taxi. Aquest cas seria el del Sr. Cugat que utilitza el servei el 26 i 27 d'abril, per anar a Llanars i a Sant Joan de les Abadesses. Però ens obra un interrogant, i les persones residents a Camprodon, per què es dóna aquest fet?. En Claret, per què de tres viatges dos els fa el 6 i 9 d'abril?, En R. Claret, que el 16 de gener va anar a Barcelona, sol·licita un de nou per anar el 3 i 6 de març a la Forcarà i amb tot l'any no demanarà cap servei, per què aquesta concentració de dies.

De tots els viatgers d'aquell any un matrimoni destaca sobre la resta dels clients, són el senyor i la senyora Mas, amb dinou viatges, la major part a Sant Joan de les Abadesses, cosa que ens fa pensar que els *petits ponts* sobre el riu Ter eren prou eficaços. Uns altres viatgers assidus és són el Dr. Rodà, el Sr Govern, a part del col·lectius anomenats amb noms genèrics ( músic, oficials.....). El Dr. Roda fa nou viatges, cinc van ser a Sant Pau de Segúries, i la resta a altres pobles de la Vall de Camprodon. El Sr. Govern , a més del viatge a Barcelona amb Respladis, realitza quatre a Sant Joan de les Abadesses. Aquest darrer client també concentra en viatges amb dies correlatius: 7 i 14 de març i 14 i 21 de maig. Eren desplaçaments per qüestions administratives, negocis o visites de metges, que demanaven una certa proximitat de les gestions?

El destí més sol·licitat fou el de Sant Joan de les Abadesses, aproximadament, un de cada tres viatges es fan aquesta destinació. Suposem que aquesta importància de Sant Joan de les Abadesses era pel tren. *En la retirada republicana de 1939, el traçat sofrí destruccions important sen algunes estacions com les de la Garriga i Sant Joan de les Abadesses. Així mateix foren afectades els ponts sobre el Ter i el túnels de la part compresa entre la farga de Bebiè i Ripoll.*<sup>69</sup> Malgrat que no és fins el 24 de gener de 1941 quan es crea RENFE, *organisme encarregat de l'explotació de les línies de via ampla*<sup>70</sup>, els sòlida ponts ferroviaris havien estat reparats. Podem afirmar que s'havia reparat la línia, ja que Josep Clara ens diu que l'aiguat d'aquest any quaranta va fer estralls importants que el servei s'hagué d'interrompre fins el novembre de 1941<sup>71</sup>.

Voldria assenyalar el viatge a Olot, que es fa el trenta de gener. El viatger és un tal Enrique. Aquest Enrique és el mateix xofer, que va treballar de juny a agost de 1932?. Altres viatgers a Olot són en Hortalà, suposem d'Olot, en Sala i en Sanahuja i un tal Camicet.

Aquest any quaranta, hi ha alguns viatges, que d'alguna manera, poden marcar la lenta tomada a la vida quotidiana. Viatges per músics a Llanars, Vilallonga i Ribes de Fresser els diumenges o portar, en tres viatges, també el diumenge, un equip de futbol a Vilallonga. El febrer es portar uns caçadors fins a Pont de Favert. El dijous trenta de maig va haver-hi ball a Molló, o això és el que es pot deduir del servei encarregat per músics. El dia 13 de maig es va celebrar la Festa de la Vellesa, una festivitat que homenejava les persones grans del poble. Els TAXIS CUADRADO, van portar de franc un nombre indeterminat de viatgers.

Entre tots el viatges, dels que tenim coneixement del passatger, hi ha dos un tant singulars. Un és una anada a Sant Pau Segúries, un diumenge de març per un *predicador* i l'altra de forma gratuïta es porta un dissabte de juny a uns passatgers *para la Misión*. Aquest viatges

<sup>69</sup> CLARÀ, Josep M<sup>a</sup> *Història gràfica del tren de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses*. Girona 2005, Edicions CCG "Quaderns de les 7 sivelles", pàgina 179

<sup>70</sup> CLARÀ, Josep M<sup>a</sup> *Història gràfica del tren de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses*. Girona 2005, Edicions CCG "Quaderns de les 7 sivelles", pàgina 20

<sup>71</sup> CLARÀ, Josep M<sup>a</sup> *Història gràfica del tren de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses*. Girona 2005, Edicions CCG "Quaderns de les 7 sivelles", pàgina 179

responen a d'interès del poder polític de recristianitzar el territori. Esborrar el passat laic de la República i anticlerical de la Guerra Civil. Els batejos, en massa, de les criatures nascudes durant la guerra, la anulació dels divorcis i l'obligació del casament religiós pel matrimoni civils de la República, va formar part d'aquesta recristianització.

El primer acte oficial, fins hi tot abans de constituir l'Ajuntament, que es va fer a Camprodon el 14 de febrer de 1939, fou una missa. Aquesta celebració, com explica Manel Pujol<sup>72</sup>, organitzada pels militars, era d'Acció de Gràcies. Era una resposta lògica al primera decisió que va prendre l'Ajuntament del 23 de juny de 1936, imposat pel Comitè Milícies Antifeixistes, que fou la de clausurar les esglésies<sup>73</sup>.

L'església Catòlica no va acceptar la República, una constitució laica, com era la de la republicana, finalitzava tots els seus privilegis. La seva bel·ligerància contra el Règim era clara i manifesta i la resposta de les masses populars fou fortament anticlerical. Durant la Guerra Civil el bàndol Nacional va manifestar que actuava per protegir la religió, la pàtria i la família. Ens ho confirma un discurs propagandístic dirigit a la comunitat internacional pronunciat, en anglès, pel General Franco, al principi de la guerra<sup>74</sup>.

El preu de la benzina es dispara. Comença l'any al preu d'una pesseta el litre, però el mes de maig puja a tres pessetes. El mes de juny sembla la puja es moderi i torna apropar-se al preu inicial, una pesseta en vint-i-cinc, però el mes de juliol es dispara a cinc pessetes el litre. El combustible havia pujat un 500 %!. Després d'aquesta puja, no hi ha cap altra anotació del seu preu. Pels litres consumits de benzina i viatges, podem superar que el Taxis Cuadrado, no disposaven de la facilitat anterior de tenir una bomba pròpia. La pujada del combustible, com a conseqüència, entre altres coses, de la Segona Guerra Mundial, farà desenvolupar un nou sistema de combustible pels automòbils: el gasogen. El gasogen fou una tècnica senzilla, que convertia el gas de la combustió de carbó o fusta en energia pel vehicle; fins hi tot es va utilitzar carburador càlcic, el de les làmpades de carburo, per obtenir el combustible<sup>75</sup>. La gent que va viure aquella època recorda, sobre tot, les voluminoses calderes o gasògens que portaven els cotxes. Aquesta tècnica, però tenia un altre inconvenient, la poca capacitat calòrica. Els cotxes utilitzaven petites reserves de benzina per superar importants desnivells. El Règim va potenciar, dins la seva política autàrquica, la utilització d'aquests aparells. En realitat, la propaganda del Règim, com moltes vegades, feia de la necessitat virtut. No tenim constància, que el nostre PRESIDENT fos humiliat amb la enorme caldera.

<sup>72</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel: Camprodon: crònica de cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 159.

<sup>73</sup> PUJOL i BERTRAN, Manel: Camprodon: crònica de cent anys. (1892-1992) Edició de l'autor. Camprodon, 1993. pàgina 107.

<sup>74</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=s4hEc9OOKa4>, 9/08/11

<sup>75</sup> <http://www.alpoma.net/tccob/?p=2309>, 9/8/11



SEROIL  
ENERGY

DES DE 1990

***GASOIL A DOMICILI I ESTACIONS DE SERVEI***  
EL MILLOR PRODUCTE PEL TEU VEHICLE



**973 780 119**

[www.seroilenergy.com](http://www.seroilenergy.com)



# Cambrils 2023

**dia 9 de setembre de 2023**  
**SORTIDA DESCAPOTABLES A CAMBRILS**

visites a  
**Torre de l'Ermita**  
**Jaciment romà**  
**Dinar al Club Nautic**

**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**

**inscripció**  
**649310733**  
**619754343**

Secció Classics Pallars

Logos: Club de Vehicles Històrics Lleida, FCVH, Club de Vehicles Històrics Cambrils, and various sponsors like BELERA, SEROIL ENERGY, and RODA RODA.



# copisteriasolè

Impremta digital · Gran Format · Estampació · Fotocòpies · Enquadernacions



Maragall, 27 baixos - 25003 Lleida · T. 973 266 551 · [digital@copisteriasole.com](mailto:digital@copisteriasole.com)

## CARLOS SOLANS

SI TENS UN VEHICLE CLÀSSIC  
TENIM EL RELLOTGE D'ÈPOCA ADEQUAT  
VINE A VEURE'NS I TRIA



0034 973221289 - 0034 670233700

PLAÇA PAERIA, 2 - 25007 LLEIDA-SPAIN / [csolanscana@gmail.com](mailto:csolanscana@gmail.com)



 federòptics

Bellera

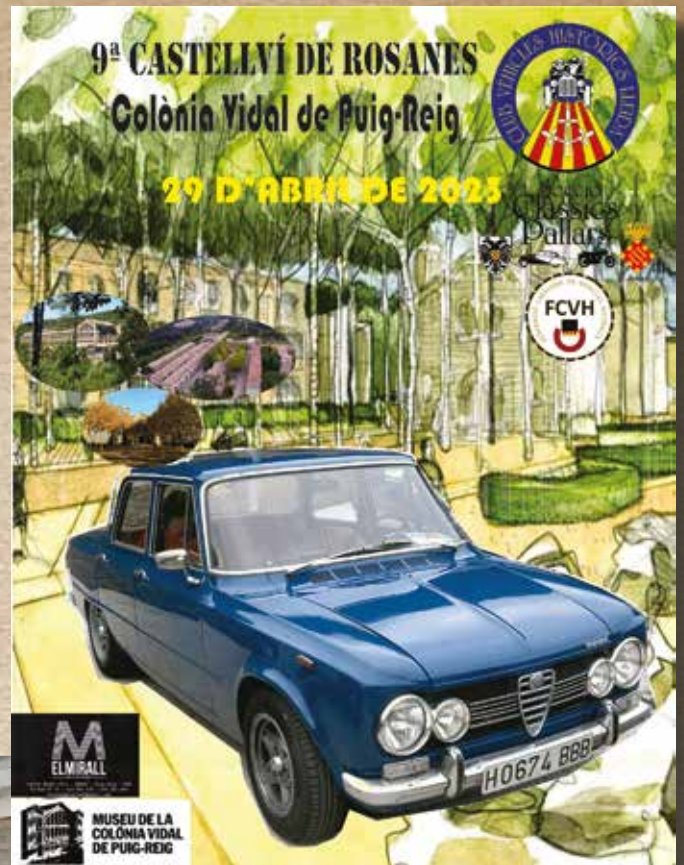
Vallcalent, 28

25006 · Lleida

Tel. 973 27 45 45

[bellera@federopticos.com](mailto:bellera@federopticos.com)

# CASTELLVÍ DE ROSANES



## T'hi apuntes?

Gaudiràs d'una experiència única  
Coneixeràs i formaràs part  
d'una de les Festes  
més emblemàtiques  
de la ciutat de Lleida

Fes-te'n soci:



Associació de la Festa  
**Moros i Cristians de Lleida**

[www.miclleida.org](http://www.miclleida.org)

[miclleida@miclleida.org](mailto:miclleida@miclleida.org)

## FESTA DE MOROS I CRISTIANS LLEIDA



*Lleida*

*Lleida*



Sortida SEAT 2023



# TORRE-SERONA



# EL VILOSELL

**EL VILOSELL**  
CONCENTRACIÓ DE CAMIONS VEHICLES ANTICS CLÀSSICS DEPORTIUS I ALTRES  
**14 de maig de 2023**  
trucar al 6493 10733



*Bodega Tomàr Cuvine*  
Col·laboració de l'Ajuntament de El vilosell

Logos: Club Vehicles Històrics Lleida, Secció Clàssics Pallars, FCVH



# MONTSERRATINA

## MANRESA

Viatja a l'Edat Mitjana, Vaig començar la visita al Museu Comarcal de Manresa, on vaig gaudir d'uns importants fons de l'edat mitjana. Més enllà de mostres de pintura i escultura romànica i gòtica, també vaig poder admirar una de les col·leccions de ceràmica decorada més complertes de Catalunya. A més a més, el museu comptava amb un important fons artístic i patrimonial barroc i amb notables col·leccions de pintura contemporània que em van permetre passejar per la història de la comarca!

Tot seguit, em vaig poder dirigir al Carrer del Balç, un centre d'interpretació ubicat a un carrer cobert del segle XIV, gairebé únic a Catalunya, on de la mà del rei Pere III El Cerimoniós em vaig endinsar de ple en la vida a la Manresa medieval.

El promontori del Puigcardener, enlairat al costat del riu Cardener, és el lloc on neix la ciutat de Manresa amb un primer nucli de poblament iber. Continuat per una fortalesa romana, aquest lloc seria la base del desenvolupament històric de la ciutat, que es comença a consolidar a l'època medieval. És a partir de finals del s.IX que tenim la primera referència d'un edifici de culte al Puigcardener que més tard es convertiria en l'església romànica de segle XII, de la qual en coneixem el seu perímetre, base del temple gòtic.

Encara es conserven alguns vestigis d'aquella primera edificació romànica: el timpà de la porta, una finestra i, sobretot, el claustre.



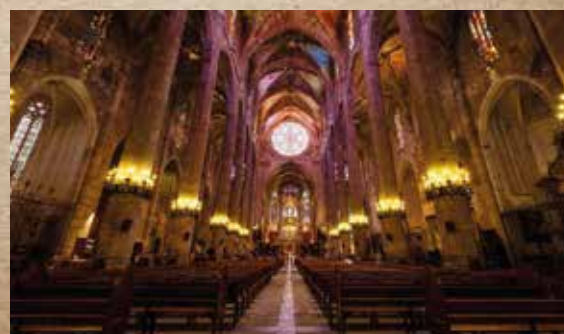
**CLUB DE VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA**

**SORTIDA X MONTSERRATINA**  
dia 3 de setembre 2023

visites:  
**Basilica**      Cotxes utilitat postguerra  
**Espai 1522**      de Claudi roca  
**carrer del Balç**  
**Zona Modernista**

**inscripció**  
**649310733**  
**619754343**

Logos: CLUB VEHICLES HISTÒRICS DE LLEIDA, Classic Classics Pallars, FCVH, MUSEU MOTOCICLISTA, BELLERA, SEROIL ENERGY, RODA RODA.



# **COTXES UTILITARIS DE POSTGUERRA**

EXPOSICIÓ | CAL METRE | GIRONELLA  
DEL 15 D'AGOST AL 17 DE SETEMBRE | 2023



# Jaume Solé



EQUIPS DE REFRIGERACIÓ DEL TRANSPORT, I AIRE CONDICIONAT



AIRE CONDICIONAT I REFREDADOR ECOLÒGIC DE CABINES



CALIBRADOR ELECTRÒNIC DE SEGURETAT I PRESSIÓ DE PNEUMÀTICS

Av. Pla d'Urgell, 17 - Miralcamp (Lleida)  
Tel. 973 60 18 68 - [www.jaume-sole.com](http://www.jaume-sole.com)

## Herguido, SL

Des dels anys **50** al vostre servei

tot tipus d'excavacions venda i transport  
d'àrids transports de maquinària lloguer  
de contenidors pilotatges de solaments  
amb barrena/bivalva anivellacions amb  
refinadora làser pous per aigua col·locació  
de pals per malles antipedra enderroc  
esculleres àrids per decoració



Av. Vallmanya, 30-36 (baixos) 25180 **ALCARRÀS** (Lleida) Tel. 973 79 00 45  
[www.herguido.net](http://www.herguido.net) [herguido@herguido.net](mailto:herguido@herguido.net)



**MÉS BARAT QUE LA ZONA BLAVA**  
**24 hores / 365 dies**  
PROPERA OBERTURA DE TALLER MECÀNIC

## Pàrquing Vilella

C/ Vallcalent, 14 C/ Les Torres de Sanui, 7

## CASTELL DE PENYAFORT

Als peus del Parc del Foix, s'alça un dels enclavaments patrimonials més emblemàtics de l'Alt Penedès.

Vaig començar la visita al Castell de Penyafort, un conjunt arquitectònic amb quasi deu segles d'existència. Aquest lloc testimonia l'evolució d'un territori que concentra, a escala local, alguns dels fets més transcendents de la Història de Catalunya.

Des de l'any 2002, les estructures que el conformen són propietat de l'Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos. Vaig iniciar un procés de restauració i consolidació del conjunt, vigent actualment, i que dia a dia conserva i difon un valuós llegat cultural.

Es tracta d'un conjunt arquitectònic datat del segle XI que inclou elements de diferents estils constructius. En els seus inicis, va ser una torre de defensa, antic casal fortificat de Penyafort. Més tard, l'ordre dels dominics hi va fundar un convent i una església, i finalment es va convertir en l'edifici que podem contemplar actualment, un monument representatiu dels espais de lleure de la burgesia industrial catalana de finals del segle XIX.

El complex, de dimensions excepcionals, compta amb un ampli pati d'accés al davant de la façana principal, l'església d'una sola nau i sis capelles laterals, una torre de planta circular i les dependències conventuals d'un castell d'aquestes característiques.

Visitant el Castell de Penyafort vaig contemplar la vida quotidiana de l'autèntica burgesia industrial catalana.



LLEIDA (Lleida)

# MUSEU DE L'AUTOMOCIÓ RODA RODA DE LLEIDA

## MUSEU DE L'AUTOMOCIÓ RODA RODA DE LLEIDA

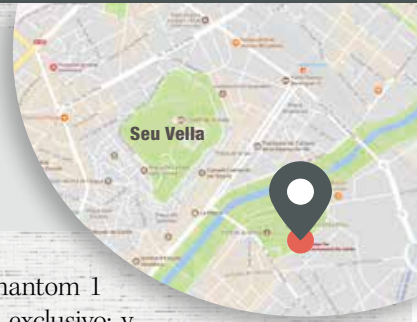
C. Santa Cecília, 22 (delante del parque de los Camps Elisis)  
25001 Lleida · T 973 211 992  
museuautomocio@paeria.cat  
[www.museudelautomociodelleida.cat](http://www.museudelautomociodelleida.cat)



Gratuïta

### Horarios:

De martes a sábado: de 11 a 14 y de 17 a 20 h.  
Domingos y festivos: de 11 a 14 h.  
Lunes cerrado.



Se puede admirar un Rolls Royce Phantom 1 del 1925, que pertenece a un grupo exclusivo; y un Hispano-Suiza del 1917, que destaca por su concepto innovador y que se presentó por primera vez en la Feria de Muestras de París del 1922. Otras de las joyas del museo son un coche de correos del 1915 que realizaba la línea entre Lleida y Ponts; o un antiguo tractor, pieza imprescindible por la importancia que la agricultura ha tenido y tiene en Lleida. Llama la curiosidad de los visitantes el SEAT 600, el Biscuter o el Citroën Dyane 6, que trae recuerdos para toda una generación.

El Museo de la Automoción Roda Roda de Lleida es un museo municipal que expone una muestra de coches, motores, motocicletas y miniaturas, mediante la cual ofrece un viaje a través de la historia del automóvil y los vehículos motorizados. Desde los inicios hasta la actualidad, se descubren los cambios, mejoras y evolución técnica de estos artefactos tan habituales en la actualidad y tan extraños en su origen.



El museo tiene su origen en una colección particular que fue adquirida por el Ayuntamiento de Lleida. Esta colección inicial se amplió con otros vehículos históricos municipales. Desde el año 2002 ocupa un edificio entrañable de la ciudad: los antiguos Talleres Velasco, un taller mecánico de 1956 que representaba la marca Mercedes Benz en la ciudad.

El museo organiza visitas guiadas gratuitas abiertas a todo el público todos los cuartos sábados de mes a las 12 h. Por otro lado, se realizan visitas para grupos previa concertación.

La colección municipal se complementa con otros vehículos cedidos en depósito; las miniaturas, extensa colección de casi 2.000 piezas de Ramon Duró; y otros elementos donados por particulares, como motores o surtidores de gasolina.

Se ofrecen visitas adaptadas a los diferentes niveles educativos a partir de P4. El objetivo de la visita es descubrir una parte de la historia de la ciencia y la técnica, muy presente hoy en día. La visita la realiza un guía especializado y incluye materia didáctico.

El museo se organiza en cinco grandes ámbitos: Los automóviles, las motocicletas, el taller, los motores y las miniaturas.

Paralelamente, el museo colabora con los clubes de aficionados de la ciudad en sus actividades y encuentros y con las actividades feriales relacionadas con los vehículos antiguos que se celebran en Lleida y el entorno.

Destacar una pieza de todo este conjunto es difícil, ya que todas tienen particularidades que las convierten en únicas.



El Roda Roda organiza periódicamente exposiciones temporales de colecciones y temáticas vinculadas con la exposición permanente. Por ejemplo, de automóviles de juguetes, sellos que plasman la automoción en todos los países del planeta, miniaturas... o la historia del servicio municipal de autobuses de Lleida o de la Policía Local.

Paralelamente se organiza el programa "La pieza del trimestre", que sirve al museo para presentar y destacar las nuevas incorporaciones a los fondos o para celebrar efemérides.



ALCALÁ DE HENARES (Madrid)

**COLECCIÓN HERMANOS LOZANO****COLECCIÓN HERMANOS LOZANO**

C/ Almazán nº 2 · 28802 Alcalá de Henares (Madrid)  
 T 607 272 990  
 rafabultaco@gmail.com  
 www.museumoto.org

**Horarios:**

Visita exclusiva con cita previa.



La colección Lozano reúne la mayor muestra de motos de la marca Bultaco que hay a nivel nacional e internacional con 318 unidades de todas las especialidades (campo, carretera, competición), y una buena cantidad de motos únicas; motos campeonas, que en su día pertenecieron a grandes pilotos nacionales e internacionales, o motocicletas que participaron en distintos eventos a nivel internacional (Expedición al Polo, Travesía de África, etc.)

Igualmente los Hnos. Lozano han restaurado y reconstruido distintos ejemplares de Bultaco que se produjeron de manera exclusiva, con el fin de poder experimentar distintas mejoras para la competición y la venta.

Están presentes en la colección, distintos elementos que en su día produjo la fábrica catalana para el mercado nacional (neveras, karts, etc.)



Junto a la colección Bultaco se encuentra una muy amplia representación de la moto nacional de campo (297 ejemplares), en la que están representadas el 99 % de las marcas. Un recorrido por la historia del motociclismo fuera de carretera español, con amplia representación de las grandes marcas españolas como Montesa, OSSA, Puch, Derbi, etc., con sus modelos más emblemáticos.

Todo ello unido a fotografías y documentos que avalan la trayectoria de las distintas marcas expuestas.

La colección de los Hnos. Lozano, se encuentra en constante expansión, con la realización continua de restauraciones y la búsqueda de modelos exclusivos, el estudio de aquellas que solo fueron exhibidas de forma singular en alguna de las grandes ferias en los años 60 y 70, no llegando nunca a producirse en serie, y que han sido replicadas fielmente del original, después de una búsqueda exhaustiva de distintos elementos.



SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES (Madrid)



**COLECCIÓN FUNDACIÓN CULTURAL RACE**

**MUSEO FUNDACIÓN CULTURAL RACE**

Circuito del Jarama  
 Ctra. Nacional I, km 27,800 · 28700 San Sebastián de los Reyes  
 T 91 654 52 20 · F 91 654 50 27 · fundacion@race.es  
[www.race.es](http://www.race.es)



**Horarios:**

De lunes a viernes de 10 a 14 h.  
 Visita exclusiva con cita previa.



En 1991, se crea la Fundación Cultural Privada del RACE para el Estudio de la Historia y la Técnica del Automóvil siendo la primera Fundación creada en España cuya función es la de preservar y difundir nuestro patrimonio automovilístico.

Creada bajo la protección y tutela del Real Automóvil Club de España con el fin de ser quien gestionase los bienes Patrimoniales del RACE tales como su colección de automóviles antiguos o el fondo documental y bibliográfico de su biblioteca.

En 1998, la Fundación RACE abre las puertas de su Museo en su misma sede social del circuito del Jarama exactamente en los espacios posteriores que ofrecen los bajos de las tribunas de la recta de circuito y que una vez perfectamente acondicionados han permitido recuperar más de 800 m<sup>2</sup> de superficie repartidos entre el Museo de automóviles y la biblioteca.

Los automóviles expuestos en la Fundación RACE, tienen todos ellos un gran valor histórico; Delahaye 1899, Panhard & Levassor de 1898, Mercedes Simplex de 1902, Delaunay & Belleville de 1908, etc., automóviles que el

RACE rescató hacia medianos de los años 50, tras una selección muy rigurosa, valorando su estado de conservación y la originalidad de sus piezas. En su elección no sólo tuvo la importancia de que los automóviles todos ellos fueran anteriores al 1914, sino que también se valoró la importancia de sus marcas o la firma de sus carrocerías. En los últimos años, su fondo se ha ido incrementando con una selección de automóviles populares españoles de los años 1970 así como con una selección de microcoches españoles.



Su biblioteca contiene un fondo cercano a los 7.000 volúmenes dedicados al automóvil y al automovilismo que abarcan del 1899 a nuestros días, además de una extensa hemeroteca con colecciones completas de revista tales como Omnia, La Vie Automobile o El Heraldo Deportivo.

Anualmente la Fundación organiza la «Jornada de Puertas Abiertas del Jarama» una cita imprescindible para todos los aficionados y que reúne a más de un millar de automóviles clásicos y antiguos.



VALDEMORILLO (Madrid)

# MUSEO EDUARDO BARREIROS EN VALDEMORILLO



## MUSEO EDUARDO BARREIROS EN VALDEMORILLO

Finca Valmayor · Camino de las Huertas  
Carretera Comarcal 600, km 16,600 · 28210 Valdemorillo (Madrid)  
T 91 411 92 20 · museo@fundacionbarreiros.org  
[www.fundacionbarreiros.org](http://www.fundacionbarreiros.org)



### Horarios:

Visita exclusiva con cita previa.



En 1998 se inauguró el Museo Eduardo Barreiros, en Valdemorillo (Madrid), siendo dentro de los museos de tecnología una muestra especializada y la primera dedicada en España a una figura relevante en el mundo de la automoción.

El Museo de titularidad privada, está considerado un museo monográfico.

Sus fondos y la disposición de las piezas permiten conocer la vida y la obra de Eduardo Barreiros (1919-1992), un hombre que comenzando de la nada logró crear una de las empresas privadas más importantes en el desarrollo industrial de España, en las décadas de los años 1950 y 1960.

El Museo cuenta con un espacio expositivo de 800 metros cuadrados en el que se exhibe una colección permanente conseguida a través de donaciones, compras y objetos pertenecientes a la familia Barreiros. El Museo cuenta asimismo con un importante fondo documental.

El edificio, situado en el campo, supera el mero carácter de contenedor de piezas y es diseñado con gran libertad

formal, dándole un carácter escultórico. Es un edificio de hormigón «in situ» con grandes ventanales y carpintería de vigas de hierro.

Pero un museo no es sólo continente y contenido. Un museo es un espacio vivo y es para lo que el Museo Eduardo Barreiros ha sido concebido: como viva aportación para la educación de las nuevas generaciones. También es un espacio interactivo en el que los visitantes pueden acceder y tocar los diferentes objetos expositivos, incluidos motores, coches, camiones, autobuses y tractores, lo que hace posible entender el trabajo mecánico, y a la vez manual, de la producción de motores en aquella época.



El Museo está diseñado por Jacobo Pérez-Enciso con la colaboración de los arquitectos Manuel González Burdiel y Juan José Carral.

La Fundación publica periódicamente monografías y libros que recogen las actividades de la Fundación - como son las Conferencias Internacionales y diferentes actividades académicas - así como algunas de las exposiciones que se han realizado a lo largo de estos años.



MÁLAGA (Málaga)

# MUSEO AUTOMOVILÍSTICO Y DE LA MODA



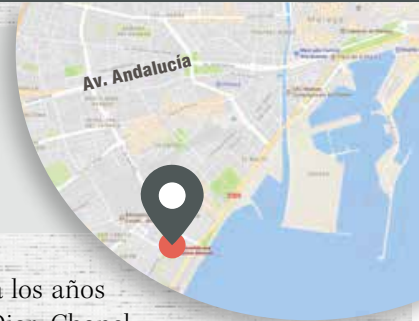
## MUSEO AUTOMOVILÍSTICO Y DE LA MODA

Edificio Tabacalera · Av. Sor Teresa Prat, 15 · 29003 Málaga  
T 951 137 001  
info@museoautomovilmalaga.com  
www.museoautomovilmalaga.com



### Horarios:

De martes a domingo de 10 h a 19 h.  
Cerrado los lunes.  
Cerrado: 25 de diciembre y 1 de enero



Una extraordinaria colección, presentada en espacios temáticos que describen los distintos estilos que caracterizan la evolución artística del siglo XX.

Una enorme variedad de modelos representativos de las grandes marcas como Hispano, Bugatti, Rolls Royce, Bentley, Delage, Packard, Jaguar, Mercedes, Ferrari entre otros muchos.

Gran nivel de tapizados con bisón, avestruz o cocodrilo, salpicaderos de madreperla, mascotas Lalique, tiradores en marfil y plata, maderas preciosas, faros con cristales Swarovsky, complementos exóticos, etc. El automóvil de alta gama en todo su esplendor.

¡El coche actual con el arte y la moda! Se exponen un glamoroso conjunto de sombreros "vintage", con pie-

zas desde principios de siglo hasta los años 60. Alta costura con Balenciaga, Dior, Chanel, Schiaparelli, Balmain, etc.

Artistas, estilistas, periodistas, fotógrafos, creativos en general y otros sibaritas descubrirán una atmósfera llena de obras de arte, esculturas, instalaciones en relación con el automóvil y su historia.

Un museo innovador muy por delante en concepto tradicionales y que seguramente será uno de los más interesantes de Europa y que contribuirá a hacer de Málaga un importante destino de turismo cultural.



Los 120 coches irán distribuidos en áreas temáticas, dependiendo de las épocas. Se podrán ver los coches en restauración en el taller.

Se dispone de taller infantil, donde los más pequeños pueden disfrutar del mundo de los coches.

Biblioteca, que cuenta con una amplia variedad de textos referentes a la materia.

Sala de usos múltiples, donde se realizan eventos puntuales.

Tienda, donde encontrar todo tipo de recuerdos exclusivos y curiosidades.



## MELILLA

# MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE MELILLA S.XX

## MUSEO DEL AUTOMÓVIL DE MELILLA S XX

Carretera de Hidum, 46 · 52004 Melilla  
T 952 681 969  
automuseomelilla@gmail.com



### Horarios:

Lunes a viernes: Mañanas de 9.30 a 13 h. Tardes de 17 a 19.30 h.  
Domingos y festivos cerrado.



La intención con la que se creó, es la de poder realizar un paseo por la historia de nuestra ciudad en el último siglo utilizando como guía al automóvil, aprovechando la rica y diferente historia de este en nuestra ciudad con su presencia durante el Protectorado Español en Marruecos hasta la independencia de este país en 1956, así como las posteriores consecuencias, papel activo del vehículo en las diferentes campañas militares y en el cotidiano que hacer de colonos, empresas mineras, etc. con ejemplos como que el Ejército de España usa por primera vez en una campaña medios mecánicos o la rocambolesca salvación del Desastre de Annual con una Harley de Manuel Arias Paz.



El Museo nace de la colección de Miguel Angel Hernández González, que arropado incondicionalmente por José Nieto, los hermanos Jose Miguel y Javier Fernández, Juan Diaz y por último Federico Navajas quienes dan un importante empuje con la aportación y restauración de vehículos, utensilios, bibliografía, actividades etc.

Las visitas son gratuitas y abiertas a particulares, colegios, colectivos de inmigrantes, escuelas militares etc. que pueden acceder y consultar la amplia biblioteca de la que dispone el Museo.



En un radio de 12 km cuadrados que es la extensión de nuestra ciudad quienes nos visiten, podrán además complementar su viaje con visitas al Museo Arqueológico, al Étnico, al Militar, al Museo de Pintura o el de Fósiles, además de la Ciudad Vieja o la Fortaleza de 1497 perfectamente conservada.

SANTA CRUZ DE ARRABALDO (Ourense )



MUSEO ESTANISLAO REVERTER

MUSEO ESTANISLAO REVERTER

Ctra. Nacional 120, Salida Km 582 Casardomato · Estación de Tren de Santa Cruz de Arrabaldo · 32990 Santa Cruz de Arrabaldo (Ourense)  
 GPS: 42° 21' 09. 7" N · 7° 59' 23.4" W  
 fundacion@estanislaoreverter.com · T 630 45 01 69 · 649 12 82 87  
 www.estanislaoreverter.com



Gratuita

Horarios:

Temporada regular de abril a octubre  
 Miércoles, jueves y viernes: de 16 a 21 h.  
 Sábados, domingos y festivos: de 12 a 14 y de 16 a 21 h.  
 Resto del año visitas con cita previa mediante c/e.



El Museo Estanislao Reverter se inauguró el miércoles 11 de junio de 2014 en la Estación de Santa Cruz de Arrabaldo. Esta Estación forma parte del proyecto “Estaciones Vivas” que promueve el Inorde, organismo dependiente de la Diputación de Ourense, como forma de recuperar las viejas Estaciones de Renfe rehabilitándolas y revalorizándolas con espacios expositivos como éste. Comparte edificio con el Museo do Traxe Folclórico de Galicia y el Museo do Liño.

El Museo recoge la trayectoria deportiva de Estanislao Reverter y en él se exponen parte de los fondos de la Fundación Estanislao Reverter. Consta de dos plantas.

La planta superior es un recorrido por la vida deportiva de Lalao desde sus inicios, en el año 1955, hasta su último rallye en 1975 donde a través de fotos, trofeos, placas, reglamentos y rutómetros, ruedas de sus vehículos, la maqueta restaurada por Marcial López del Circuito del Noroeste y diverso material, se repasan los veinte años en activo como piloto.

La planta baja se dedica a las otras facetas de Lalao: creador del Rallye de Ourense y fundador de Escudería Ourense, promotor de pilotos con su equipo Reverter Competición y constructor del mítico Alpinche. Cuenta

con un Goggomobil con el que participó en el Rallye de España Race de 1963, trofeos, una colección de coches en miniatura de parte de vehículos con los que corrió Estanislao, cascos de diferentes épocas, revistas, libros, monos de competición y diversas distinciones entre la que destaca la Medalla de Plata al Mérito Deportivo y la distinción al Mérito Constitucional como Diputado por la UCD de las Cortes Constituyentes. También cuenta con un espacio para albergar al mítico Alpinche una vez sea restaurado.



Fotografía: Pepetón

El Museo, aparte de exhibir una parte de los fondos de la Fundación Estanislao Reverter, cuenta con aportaciones de personas y entidades que tuvieron relación con Lalao: Beny Fernández, Pio Alonso, Pablo de Sousa, Carlos Reboredo, Vallejo Racing, Jorge Cachaldora, José Pavón, Iván Corral, Kit Car 43, Román Bueno, Luis Miguel Iglesias, Abilio Becedas y Escudería Ourense, que han donado o cedido para su exposición diferentes objetos.

Cuenta con una amplia explanada que sirve como punto de concentración de clásicos, rallyes de regularidad y eventos relacionados con el automóvil.

Durante la primavera y el verano la Estación es una de las paradas de la Ruta Vino del Ribeiro-Rías Baixas dentro del programa Trenes Turísticos que recorren Galicia, fruto del convenio firmado entre el Inorde (Instituto Ourenseño de Desarrollo Económico), la Xunta de Galicia y Renfe.

En las proximidades del Museo hay varios restaurantes de acreditada trayectoria para todos los gustos y precios.



Fotografía: Pepetón

SILLEDA (Pontevedra)

# MUSEO DEL CAMPO Y LA MECANIZACIÓN



## MUSEO DEL CAMPO Y LA MECANIZACIÓN

Silleda (Pontevedra)  
fcg@fcg.gal



### Horarios:

GRUPOS: se realizarán presentaciones del proyecto, previa cita mediante c/e.



Museo en construcción. Se estima su apertura para mediados del 2019.

Edificio Museo superficie útil, aproximadamente 5.500 m<sup>2</sup>.

Esquema global del proyecto museológico:

Exposiciones permanentes, Historia del campo, del Paleolítico a la Revolución Industrial. 516 m<sup>2</sup>.

Exposiciones permanentes, Mecanización, La uva. 140 m<sup>2</sup>.

Exposición permanente, Mecanización, La leche, 140 m<sup>2</sup>.

Exposición permanente, El carro, 530 m<sup>2</sup>.

Exposición permanente, Mecanización, El forraje y el cereal, 1.050 m<sup>2</sup>.

Exposición permanente, Barreiros gama agrícola, 1.590 m<sup>2</sup>.

Exposiciones Temporales, Mecanización, Galicia y el Campo.

Exposiciones Temporales, Sala 0 y 3.

Empresas gallegas.



### Actividades:

Talleres de restauración, concebidos como exposición.

Biblioteca y centro documentación.

Actividades, conferencias y presentaciones.

Aulas y talleres de actividades y de formación.

Cuenta con un auditorio con más de 600 butacas donde se podrá dar cabida a cualquier tipo de eventos. Servicios que se podrían dar desde el mes de mayo de 2018. Además cuenta con aulas y talleres que podrían entrar a dar servicios desde la misma fecha. En estas instalaciones la Fundación do Campo Galego realizará presentaciones a todos aquellos grupos que lo deseen bajo cita previa y disposición.



SALAMANCA (Salamanca)



# MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA – FUNDACIÓN GÓMEZ PLANCHE

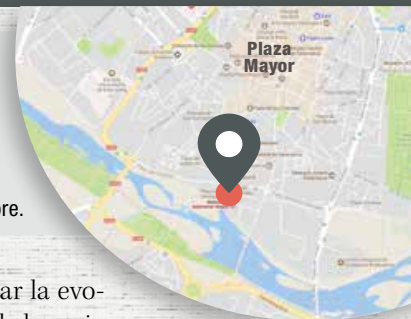
## MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA FUNDACIÓN GÓMEZ PLANCHE

Plaza del Mercado Viejo, s/n · 37008 Salamanca  
T 923 260 293 · F 923 269 849  
info@museoautomocion.com  
www.museoautomocion.com



### Horarios:

De martes a domingos: 10.00 a 14.00 h.  
y de 17.00 a 20.00 h.  
Julio y agosto: de 10.00 a 14.00 h.  
y de 17.30 a 20.30 h.  
Lunes cerrado.  
Cerrado los días 1 de enero y 25 de diciembre.



El Museo de Historia de la Automoción de Salamanca, (MHAS) de la Fundación Gómez Planche, desde el año 2002, momento en el que fue inaugurado por S.S.M.M. los reyes de España, se ha consolidado como uno de los principales referentes culturales de la ciudad de Salamanca.

El espacio expositivo se ubica en un antiguo edificio industrial del siglo XIX, totalmente rehabilitado, conocido como “la Fabrica de la luz”, estando situado en una de las zonas más emblemáticas de la ciudad de Salamanca, en la margen derecha del río Tormes, junto al Puente Romano y frente al Centro Documental de la Memoria Histórica y la Catedral; en un entorno único, donde, además de poder disfrutar de verdaderas joyas de la historia del automóvil, el visitante puede recrearse con unas magníficas vistas de esta ciudad Patrimonio de la Humanidad.

El Museo cuenta con más de 140 vehículos en exposición permanente, miles de piezas, accesorios y objetos relacionados con el apasionante mundo del automóvil procedentes de importantes colecciones existentes en España entre las que destacan la inicial, de la Familia Gómez Planche y la colección nacional de la Dirección General de Tráfico, así como las de distintos particulares, instituciones y mecenas de ámbito nacional e internacional; en definitiva, un espacio que conjuga modernidad y tradición, que no dejará indiferente a nadie.

Su principal objetivo es el de mostrar la evolución del diseño del automóvil desde los primeros intentos de mecanización, en el Siglo I a.c., hasta la actualidad y, en ocasiones, hacia el futuro, gracias a la presencia de prototipos. Un total de 4.300 m<sup>2</sup> repartidos en tres plantas, acogen vehículos con un gran significado para la historia de la automoción pertenecientes a las prestigiosas marcas Rolls Royce, Hispano Suiza, Pegaso, Jaguar, BMW, Cadillac, MG y Mercedes – Benz y a otras más populares y conocidas como Ford, Buick, Citroën, SEAT y FIAT. Además, para el aficionado a las motocicletas, el MHAS cuenta con una representación de las marcas más famosas del motociclismo, como Bultaco, Honda, Lube, Derbi, Ducati, BMW, Montesa o Norton.



Durante el recorrido por la exposición se pueden contemplar piezas únicas como un Hispano Suiza 30/40 HP, de 1910; un automóvil en estado absolutamente original que fue el primer automóvil en España declarado Bien de Interés Cultural, o dos replicas de los automóviles pioneros que circularon en el mundo, el Triciclo Benz de 1885 y el Bonet de 1899. Otras piezas de especial interés son dos automóviles utilizados por los dos últimos jefes del estado español, un Cadillac Fleetwood 75 del año 1970 y un Mercedes-Benz 560 SEL. También destacan otros automóviles de competición, como un Amilcar de los años 20 y el Formula 1 utilizado por Fernando Alonso, Nelson Piquet Junior y Romain Grosjean en la temporada 2009.

En definitiva, el Museo de Historia de la Automoción de Salamanca es un centro dinámico, atractivo y único, que paralelamente a su exposición permanente organiza una amplia gama de exposiciones temporales, conferencias, jornadas de trabajo en torno al automóvil y otras muchas actividades que traspasan sus muros y se desarrollan habitualmente en el espacio urbano de nuestra ciudad.



Fotografías: Equipo técnico del Museo de Historia de la Automoción de Salamanca.



## MASLLORENÇ (Tarragona)

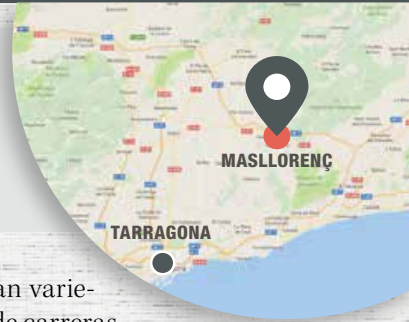
COL·LECCIÓ  
RAMÓN MAGRIÑACOL·LECCIÓ  
RAMÓN MAGRIÑA

C/ Major, 27 · 43718 Masllorenç (Tarragona)  
T 639 318 668 (Carles)  
moblesmagrina@hotmail.com



## Horarios:

Visita exclusiva con cita previa.



Esta colección se inicia en el año 1979, con la adquisición de un primer automóvil un Citroën 5CV tipo Trefex el cual se guarda con cariño.

Actualmente la Colección se compone de 64 automóviles, 60 motocicletas y 65 bicicletas, además de 2 motores de aviación de los años 1930, fabricados por Hispano Suiza, así como muchísimos carteles publicitarios, la mayoría de ellos esmaltados y todos relacionados con el automóvil o la motocicleta.

El apartado de los automóviles está compuesto por 35 marcas diferentes, entre las cuales se encuentran 6 Rolls Royce de los años 1923 al 1950, cuatro Hispano Suiza de los años 1916 al 1934, además de Pegaso, Ricart (competición nº 1), Bugatti, Aston Martin, Mercedes, Lincoln, Cadillac, Horch, Cord o el automóvil Campeador ejemplar único en el mundo.



Entre las motocicletas hay gran variedad; destacando las 18 motos de carreras, además de Vincent Black Shadow 51, Indian Four 33, Harley Davidson 23, MV Agusta 750, BMW R-75, Velocette KTT, BSA Sloper, Norton Manx, etc.

En cuanto a las bicicletas hay algunas muy curiosas así como también triciclos. La más antigua es una Michaux del año 1860. Se pueden ver además dos Gran Bi y cuatro tricilos con transmisión por cardan de los años 1900.



Todos estos vehículos se hallan expuestos en los locales de la Colección en Masllorenç, en la comarca del Baix Penedès en Tarragona.

Por su cercanía a tan solo 10 km de Masllorenç, su visita puede ser complementada con la visita a Santes Creus, monasterio que forma parte de la conocida Ruta del Cister declarada Patrimonio Nacional. Mucho más cerca, a solo 5 km se encuentra la población de Montferri, en donde está situado el Santuario de Montserrat, obra del arquitecto Jujol, discípulo de Gaudí.

Si la Colección se visita en invierno, no deje de degustar en alguno de los restaurantes de la zona una "calçotada", un gran evento gastronómico. Un pretexto más para repetir la visita a esta Colección.

RIUDOMS (Tarragona)

# MUSEU COTXES D'ÈPOCA MARC VIDAL

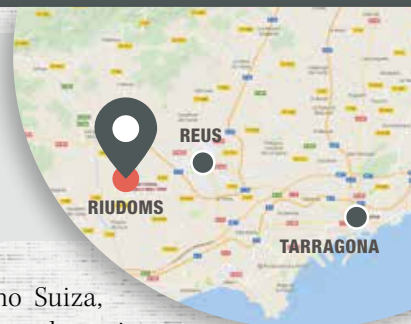
**MUSEU COTXES D'ÈPOCA  
MARC VIDAL**

Av. Montbrí, 18 · 43330 Riudoms (Tarragona)  
T 977 850 410  
info@museumarcvidal.com  
[www.museumarcvidal.com](http://www.museumarcvidal.com)



**Horarios:**

Domingos y festivos de 10.00 a 13.00 h.  
Demás días: visitas concertadas.



El Museo Marc Vidal se encuentra situado en la comarca del Baix Camp (Tarragona) en localidad de Riudoms. Se trata de un Museo familiar instalado en una diáfana edificación de nueva planta de dos alturas con una superficie total a los 1.800 m<sup>2</sup> junto a las cavas que dan nombre al Museo.

Su apertura fue la realización del sueño de su fundador Marc Vidal que busca en esta obra, la doble finalidad de acercar la automoción a la cultura y que esta sirva como aliciente para nuevos aficionados.

En exposición permanente pueden verse diferentes automóviles tanto antiguos como clásicos de prestigiosas

marcas como Rolls Royce, Hispano Suiza, Cadillac, Packard etc. junto con otros deportivos en donde se pueden contemplar diferentes Alpine A110 o de competición hasta un total de 60 automóviles.

Más de 350 motocicletas de todas las épocas y marcas se reúnen en la parte superior del edificio.

Su fondo esta expuesto junto con numerosos objetos y publicidad dedicados a la automoción en general como son máquinas de gasolina, posters o placas esmaltadas.

El Museo cuenta con servicio de bar y restaurante.



LA PUEBLA DE MONTALBAN (Toledo)

## MUSEO DE MOTOS JUAN ANTONIO GARCÍA



### MUSEO DE MOTOS JUAN ANTONIO GARCÍA

C/ Señor Cura, 7 · 45516 La Puebla de Montalbán (Toledo)  
T 925 75 01 18  
info@museodemotos.com  
www.museodemotos.com



#### Horarios:

Domingos y festivos de  
10.00 a 14.00 h.  
De martes a sábado solo con cita  
previa.



Su gran afición a la motocicleta no es impedimento para que Juan Antonio García, músico y agente artístico de profesión, se iniciara en un «suma y sigue» de problemas que había que resolver, búsqueda de piezas, pinturas, bibliografía... una larga lista, que al final sí el resultado era bueno recibía la satisfacción de haber logrado una nueva recuperación.

Estos inicios en la restauración de algunas motocicletas antiguas, «viejos cacharros» para algunos y verdaderas «joyas del motor» para otros, se iban solucionando a medida que se involucraba más y más en sus restauraciones, cada vez más fieles a una restauración de excelencia y con un mayor compromiso histórico.

Ha transcurrido casi un cuarto de siglo desde aquellas primeras restauraciones y hoy el resultado de esta aventura puede verse en su «Museo de Motos».

El fondo del Museo alberga una colección de unas 130 motocicletas cada una con una historia singular re-



flejando los grandes momentos de la industrialización de la motocicleta y su impacto económico.

Su recorrido se complementa con diferentes medios audiovisuales así como amplios espacios libres y de recursos humanos acordes al público que pueda visitarlo.

El edificio que alberga el actual Museo de Motos "Juan Antonio García" tiene su base en el antiguo Cine "María Cristina", edificio que data de los años 1920-1930 y del cual se inicia su restauración en el 2003. En el proceso de restauración se ha respetado su estructura arquitectónica, incluida la estructura metálica del tejado, así como también la fachada principal y restos de la antigua pantalla de cine.



El Museo actualmente dispone de cuatro salas comunicadas entre ellas por rampas con un total de casi 1.000m<sup>2</sup>.

Una visita que nos traerá a la cabeza recuerdos y aventuras inolvidables.

YUNCOS (Toledo)



# MUSEO COCHES DE CINE

## MUSEO COCHES DE CINE

Camino de la Magdalena s/n · 45210 Yuncos (Toledo)  
 GPS: 40° 4' 33.86" N / 3° 53' 24.51" W  
 T 629 307 210 · info@cochesdecine.com  
[www.cochesdecine.com](http://www.cochesdecine.com)



### Horarios:

Sábados y domingos de 10 a 18 h.  
 Para visitas en grupos concertar cita previa.



¿A quién no le ha llamado la atención los coches que vemos en el cine y la televisión? Ahora es posible verlos de cerca en el Museo de Coches de Cine en Yuncos, a pocos kilómetros de Madrid y Toledo gracias a una colección única que abre sus puertas al público.

El coche de Penélope Cruz en "Volver" o los usados en "Amar en tiempos revueltos", una de las series más exitosas de TVE, son algunos de los tesoros que guarda este Museo lleno de historia. Un lugar único en el municipio toledano de Yuncos donde podemos ver modelos de los años 20 a los 80, nacionales e internacionales tan conocidos como el Rolls Royce, Studebaker, Essex o Delahaye.

Al verlos, nuestra mente viajará a cientos de escenas inolvidables de cine y televisión.

La colección comenzó a forjarse en los años 70 y poco a poco ha llegado hasta los más de 100 vehículos que se dan cita en el Museo. Son piezas únicas que han intervenido en un centenar de producciones nacionales e internacionales y en las series de televisión más exitosas. El alma de esta colección es Vicente Pavia y la inestimable ayuda y colabo-



ración de sus dos hijos, Vicente y Javier, que han ido reuniendo vehículos durante más de 40 años.

Su pasión por el mundo del automóvil queda de manifiesto en cada una de sus palabras: "Todos los coches tienen una anécdota especial que los hacen únicos, por ejemplo, un Packard que utilizamos en Miel de naranjas de Inmanol Uribe o el Citroën con Orugas, un coche muy singular porque es de los tres o cuatro que hay con esta carrocería en Europa".

El Museo de Coches de Cine está localizado en un cómodo espacio perfectamente ordenado por antigüedad, coches nacionales y producciones. Los más reconocibles por su estética y por exigencias del guión, son los vehículos utilizados en el largometraje cómico "La Gran aventura de Mortadelo y Filemón". Una película que consiguió convertirse en la segunda más taquillera del año 2003 en España y llegó a otros países como Italia o Rusia. También tuvo el reconocimiento de la profesión con 5 Premios Goya. El Museo dedica un apartado especial a este tebeo llevado al cine, incluso con partes del decorado usado en la película que merece la pena ver de cerca.



Directores tan reconocidos como Pedro Almodóvar, Emilio Aragón, Miguel Albadalejo o Jaime Chávarri han usado los coches de este Museo en sus obras. La primera película en la que debutó uno de ellos, un Adler de 1930, fue precisamente en "Las bicicletas son para el verano". Después vinieron otras como "Pájaros de papel" de Emilio Aragón, estrenada en 2010 con la participación de actores como Inmanol Arias o Carmen Machi. El oscarizado director Pedro Almodóvar es otro de los protagonistas de algunas piezas del Museo como el inolvidable Ford Granada Rojo que utilizó Penélope Cruz en "Volver", una de las películas más aclamadas del cineasta manchego y con la que la actriz madrileña fue nominada al Oscar.

UTEBO (Zaragoza)

## MUSEO CIENCIA Y TECNOLOGÍA SIGLO XX OSSA



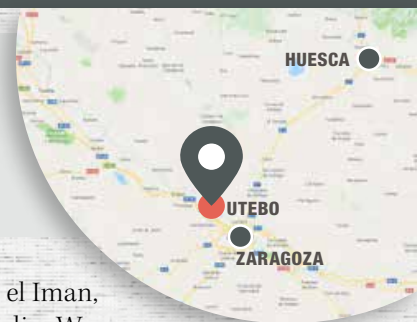
### MUSEO CIENCIA Y TECNOLOGÍA SIGLO XX OSSA

Calle las Eras 8 · 50180 Utebo (Zaragoza)  
T 976 775 400  
vitafone@hotmail.com  
[www.ossamuseo.es](http://www.ossamuseo.es)



#### Horarios:

Cualquier día, con cita previa y un mínimo de 5 personas.



La marca española OSSA (1924-1984) dedicada en sus comienzos al sector cinematográfico y posteriormente a las motocicletas y otros productos, tiene desde el año 2006, en Utebo (Zaragoza), un Museo donde es posible viajar en el tiempo para conocer su verdadera historia.

Los difíciles comienzos en 1924 de una industria cinematográfica donde no existían marcas españolas. Ossa fue la primera marca española en fabricar un proyector completo.

La separación de los socios fundadores de OSSA tras la guerra civil, y que por dedicación de ambos al mismo sector supuso una competencia muy dura entre fábricas durante más de 30 años.

El interés de los importadores extranjeros por los motores y motocicletas OSSA supuso un verdadero *boom* en la venta de OSSAS en el mundo. Pero el interés de las fábricas japonesas por copiar las OSSA de campo en los años 70, supuso la posterior aniquilación de la industria española de motocicletas.

Los inventos de OSSA, que podían haber revolucionado todos los campos, pero que por imposibilidad de importar materiales, se quedaron en pruebas. Todo un mundo por descubrir de un pasado siglo, no tan lejano.

A finales de los años 20, OSSA inicia la construcción de proyectores de cine profesionales de 35 mm. En un mercado nacional ocupado al 100 % por los proyectores extranjeros.

- En 1935 ya tenían el 60 % de cuota de mercado, llegaron al 90 % en 1960.

- La mayoría de proyectores españoles que surgieron antes y después de la Guerra Civil, no lograron sobrevi-

vir: Rivaton, Dickson, Talleres el Iman, Crea, Proyeccon, Hispania Radio, Wasserman, Pergam...

- Como la marca española Supersond fue competencia de OSSA durante toda su historia.

- Toda una potente industria cinematográfica española que se quedó en nada a finales del siglo XX y la cual ha pasado prácticamente desapercibida en la sociedad.

- Además de todos los accesorios para los proyectores como rectificadores de selenio y mercurio, amplificadores de válvulas, platos para disco de piedra o vinilo, altavoces, correcortinas... Cada uno refrendado con su correspondiente patente de invención y utilización.

- Tocabiscos, máquinas de coser, televisión, magnetófono...

- El mercado de proyectores OSSA en 2010.

¿Porqué sucumbió la industria española motociclista? Las más importante que existía en los años 70 en el mundo. ¿Porqué después de conseguir OSSA casi el 100 % de cuota de mercado en el sector cinematográfico, vuelve a quedarse la industria nacional prácticamente dominada por el cine extranjero? ¿Porqué fueron tan importantes las motocicletas OSSA a nivel mundial? ¿Qué fue de todas las marcas españolas de proyectores de antes y después de la Guerra Civil? ¿Hubiera existido Montesa (y Bultaco) sin la ayuda de OSSA? ¿Porque Franco mando cambiar de nombre y anagrama a OSSA en 1940? ¿Como sobrevive la fabrica OSSA, durante la Guerra Civil? ¿Porqué los motores Fueraborda OSSA-Soriano eran imbatibles? Todo esto y mucho más lo podrás conocer, visitando el único Museo en el Mundo dedicado a la marca española OSSA.



La IA (Intelligència Artificial) també ens ajuda a crear imatges inèdites i molt sorprenents.



## Al pròxim Indicador:

Més sortides i fotografies dels socis  
Noves restauracions dels nostres socis  
Més temes interessants relacionats amb l'automoció

# HISTÒRICS

ara  
lleida



**Diputació de Lleida**

Patronat de Turisme



INSTITUT  
ESTUDIS  
ILERDENCS