

TEMPS i ESPAI

(Testimoni gràfic d'una evolució)

Per FRANCESC ITARTE i VERICAT
i JOAN JOSEP GARRIT i CALLARISA

APUNTS PER A LA HISTÒRIA DE L'AUTOMOCIÓ A ULLDECONA

Del dia 17 al 20 del mes d'octubre de 1996 i dintre de les Festes i Fira de Sant Lluç d'Ulldecona, el Centre d'Estudis d'Ulldecona va organitzar la segona *Marató de recollida de patrimoni local*, que portava per títol "*Trauli la pols i porta-ho a la Fira*" en la qual es van aplegar objectes de dos tipus:

- Per una banda ventalls antics, objectes molt significatius que han estat presents en la vida festiva i cultural d'Ulldecona, i

- Per una altra banda, fotografies antigues en blanc i negre sobre temàtica local.

El veritable èxit de la marató va residir, sens dubte, en la massiva col·laboració i participació populars. Els nostres veïns es van bolcar aportant-hi fotografies i documents gràfics, la majoria dels quals inèdits, d'alguns dels indrets de la nostra vila, de personatges, de festivitats, associacions, etc. que al llarg de la història contemporània, van existir, trepitjar i viure en aquesta foia montsianenca. Les 429 fotografies que s'hi van recollir ens mostren detalls que van delirar i encuriosir la mirada dels visitants a la Fira. Les fotografies que anaven aportant els veïns, aprofitant els avenços de la informàtica, eren escanejades al moment pel membre del CEU Francesc Lavega i retornades als propietaris. Paral·lelament al treball d'escanear, un monitor canviant anava reproduint i mostrant al públic la col·lecció tal com s'anava engrossint. Cal dir que en alguns moments la quantitat de gent acumula-

da mirant les imatges canviant del monitor, fins i tot, va arribar a dificultar el fet de transitar per aquella zona de la fira.

De tots és conegut que la imatge fotogràfica ha estat un dels descobriments tècnics més transcendents dels darrers cent anys. Ho ha estat per ella mateixa per la innovació que representa, i sobretot pel valor documental que ens proporciona, no debades es diu que una imatge val més que mil paraules.

La fotografia, des dels primers daguerreotips fins al segle XIX, va ser una tècnica utilitzada per retratar les persones, que fins llavors només era possible fer en pintura. Això va donar lloc als àlbums familiars que cada família sol tenir i que recull els retrats dels parents en diversos moments de la seua vida. També, però, des dels primers moments la fotografia es féu servir per captar imatges de paisatges i monuments de tots els racons i raconets dels nostres pobles.

A la darrereria del segle passat, quan va ser possible imprimir la fotografia, es va començar a aplicar en la il·lustració de llibres, revistes, postals i més endavant, de diaris. Això va permetre que l'activitat dels fotògrafs es diversifiqués a captar imatges dels més diversos aspectes de la vida. En aquest punt va ser quan es van començar a publicar el que coneixem com a *targetes postals* o *postals* senzillament, les quals eren realitzades per fotògrafs d'arreu de Catalunya -a Ulldecona



Pobre animal! Sortíem encara que només es palla! Fotografia feta sobre l'any 1950 al passeig de l'Estació, vora la "casilla" de la banda de Tortosa. El carreter és Joan Callarisa Callarisa, lo Pataquero, que transportava palla procedent de la descàrrega d'un vagó de tren. (Foto cedida per la família Callarisa)

i les nostres comarques van fer una gran tasca L. Roisin i Àngel Toldrà (ATV), pioners d'aquesta activitat arreu de Catalunya- que ens han deixat una gran quantitat d'imatges dels nostres pobles i ciutats, d'indrets pintorescos, de monuments, de mitjans de transport, d'activitats artesanals, agrícoles, industrials, festes populars...

Les imatges que recullen les fotografies en general i, en concret, les postals o un àlbum familiar són per elles mateixes uns documents que poden tenir un gran valor per conèixer i estudiar l'evolució de la vida, dels costums i de l'urbanisme dels nostres pobles. Per això pensem que el fet d'aconseguir recollir i difondre un bon fons d'imatges, més o menys curioses, de llocs, indrets o personatges de la nostra vila o comarca és contribuir a preservar un patrimoni que és de tots.

Fruit d'aquella II Marató de recollida de patrimoni local de la qual hem parlat més amunt és aquest primer bloc de fotografies que us reproduïm juntament amb aquest

modest text. A partir d'ara, en aquesta mateixa secció dintre de *Rails* que titulem *Temps i Espai - Testimoni gràfic d'una evolució*, intentarem fer un repàs de l'evolució de la imatge de la nostra vila i la comarca des del naixement de la fotografia fins gairebé als nostres dies. No és un repàs exhaustiu de la nostra història (cosa que ja es fa a *Rails* en altres treballs més rigorosos), sinó una pinzellada essencialment gràfica de l'evolució del territori i de l'esforç de la gent per modernitzar-lo. El material bàsic serà, com hem comentat, el que la gent del poble ens va aportar a la marató de la Fira de Sant Lluç de 1996 i el que a poc a poc ens faça arribar. Alguns col·leccionistes coneixeran alguns dels materials que oferim, però la majoria hi trobarà imatges ja oblidades o simplement inèdites. Esperem que aquestes imatges i documents gràfics que recuperem facen d'aquesta secció de *Rails* una eina útil per conèixer millor el nostre entorn més immediat.

El bloc de fotografies que avui presentem tenen com a denominador comú els mitjans

de transport tant de mercaderies com de passatgers. Encara ahir era habitual veure un trànsit continu de carros i tartanes pels carrers d'Ulldecona, anant a les tasques agrícoles o venint-ne. Estirats per animals de tir, se'ls utilitzava per transportar sacs d'olives, de garrofes, la palla, la verema, el fem, el ferratge o qualsevol altre tipus de material o mercaderia. El carro i el matxo van ser durant molt de temps també el mitjà bàsic de desplaçament de persones, la *camarada* o colla de gent al camp a plegar olives o a veremar, o bé als pobles veïns per disfrutar de les festes de Sant Joan i Sant Pere a Vinaròs, com també a les habituals anades a les ermites de l'entorn com les de Sant Sebastià de Vinaròs, la del Remei d'Alcanar o la de la Salut de Traiguera. També els carros eren el vehicle habitual per desplaçar-se als pobles veïns de visita a familiars, als metges a Tortosa o a prendre el bany al Marjal. Durant segles els carros i les diligències van solcar els camins i la seua pols amb les clàssiques rodes de cercol de ferro. A partir dels anys 60 amb l'enquitrانament de carrers i camins, les rodes de goma es van imposar d'ús

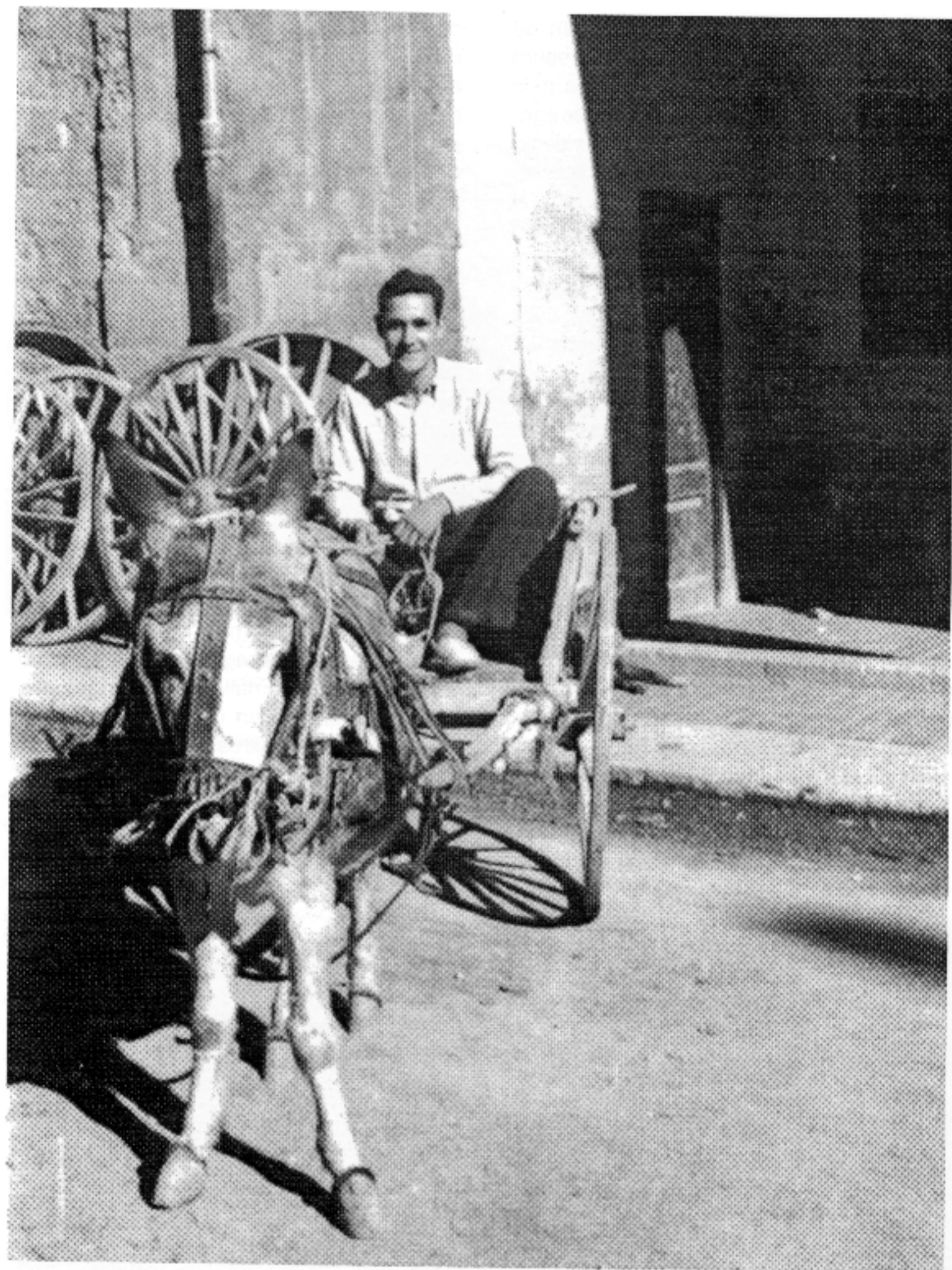
obligatori per tal de no malmetre carrers i carreteres. El transport de paqueteria i de mercaderies que arribava a l'estació de ferrocarril d'Ulldecona també era distribuït als pobles dels voltants utilitzant com a vehicle de transport aquest mitjà tirat per l'animal.

A casa sí, a casa també, a les cases de pagesos, no hi faltava el carro, "aparcats" a l'entrada de la casa, una bona piqueta de pedra vora el pou per abeurar, una menjadora plena de garrofes i alfals i un corral per encabir l'animal, quan no es disposava d'un pati annex. Els aparells de *junyir* l'animal: selló, feltres, sofres, retranques, reculants, cabeçons, cabestres, boçals, brides, ventres, tirandes, cascabells, i no sé quants aparells més, penjats d'una grossa estaca clavada a la paret mitjera.

Cada matí "de manyana" i als tardets, a l'hora de "retiro", la processó i el circular amunt i avall pel poble i pels camins era continu. Els carreters més presumits, fills de casa benestant, carregats amb la "camarada" de plegadores riallera i entonada, amb animals jóvens, lluïen i presumien de bon animal avançant a altres carros amb animals



El carro i el matxo durant molt de temps va ser el mitjà bàsic de desplaçament per al transport de persones i càrregues.
(Fotografia cedida per Montse Rovira)



Pepe Sorlí, el del bar Sport, sortint amb el carro i el burro del taller de rodes després d'una reparació, vaja...
el taller d'Ortiz d'aquells anys. Als anys 50 les factures devien portar l'IVA Inclòs?
(Fotografia cedida per Pepe Sorlí)

amb més poca empenta. Eren temps en què no calia posar-hi l'intermitent. Aquell sotrac de les rodes pels camins, aquelles fementes escampades pels carrers, aquell reguerall continu de most de raïm durant la temporada del veremar, rajant pels forats dels encerats per tot el carrer Major, camí de la Bodega i aquells crits i renecs secs i esgarrats, tracte habitual entre amo i animal avui ja només és un record en el temps.

A les darreries del segle passat, un artilugi força novedós va ser l'aparició de la bicicleta, coneguda popularment com "la màquina", la qual va constituir durant molt temps el principal mitjà de transport individual. La primera bicicleta, a Ulldecona, la va portar de Barcelona el pare de qui durant la II República seria diputat al Parlament Català, Gonçal Ibars Meseguer: "el meu pare va guanyar un premi en una carrera de bicicletes, allà per l'any 1895. Va guanyar-lo a Castelló, i va ser

amb bicicletes d'aquelles de pinyo fort o fix, eh!... Era horrorós, i amb aquelles carreteres que hi havia!... Mira que fins i tot pagàvem els peons caminers perquè ens deixessin un caminet al costat de la carretera perquè, hi havia uns clots! Recordo una vegada, jo essent jove, "vamos", jovenet, perquè jo vaig tenir la primera bicicleta que va venir al poble. Al poble ens deien que érem uns esmolets, que anàvem dalt de la mola. Quan ens veien: Mira un esmolet! A Alcanar quants pollastres vaig arribar a matar jo, perquè com que anaven pel mig del carrer, se't tiraven dintre les rodes, i... pegàvem cada caiguda que donava gust!".

Anys més tard d'això gairebé a totes les cases va arribar a haver-hi una bicicleta. S'utilitzava per desplaçar-se pel poble i també per anar a altres pobles del voltant, com per exemple a la Ribera, a treballar als arrossars. Era habitual veure el cabasset



Pepe Sorlí, el de l'Sport, de passeig pel carrer Major amb el carro i el burro. Que la foto és anterior als anys 60, ens ho demostra el fet que les rodes encara són de cercols de ferro. L'Ajuntament dels anys 60, en temps de l'alcalde Forcadell, va ser el que va implantar a Ulldecona la polèmica ordenança de l'ús obligatori de les rodes de goma.

(Fotografia cedida per Pepe Sorlí)



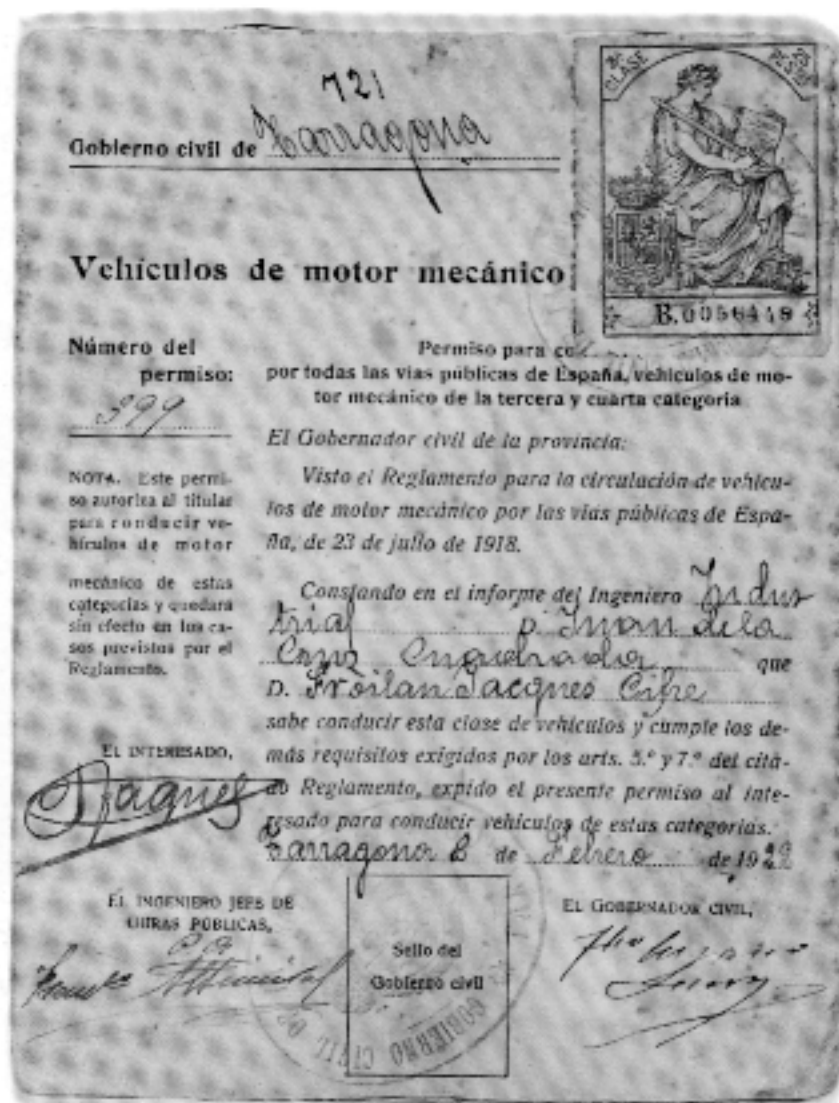
Transport de blat en carro i matxo a la màquina trilladora de l'esplanada de la vora de la Bodega Cooperativa els anys 60
(Foto cedida per Lluís Itarte Vericat)

amb la berena del dia penjat del manillar o lligat al portamantes. Fins i tot es podia arribar a portar un sac de capellut, o de farina repartida entre manillar i portamantes, venint de moldre dels molins del riu de la Sénia o del Servol, de nit, durant els anys de l'estraperlo, en la immediata postguerra. El gran nombre de bicicletes va repercutir en la proliferació de tallers de venda i reparació com el d'Arturo Tallada, el de Poy, o el de Manolo "Gamba", entre d'altres.

Les primeres motocicletes que van arribar a la població van ser les de Guillem Tonda Obiol (matrícula T-518), Manuel Grau Castell (BSA, T-2332), Vicenç Ferreres Mateu (CS-1028), Josep Bordes Roca (CS-2211), Genaro Mitjavila Querol (B-25420), Baptista Roure Gonell (T-890), Joan Josep Itarte Romeu (T-743), Joaquim Vericat Campos (BSA T-2243), Agustí Ferré Vidal (B-27375) i Josep Vidal Obiol (B-45250). La majoria d'aquestes motos serien requisades l'any 1936, durant la

guerra, i moltes ja no van retornar a la població.

El segle XX ha experimentat un continu progrés tecnològic amb la incorporació de noves energies. El petroli permeté el boom de l'automòbil que a poc a poc anà substituint els carros de tracció animal, també anomenats de sang. Amb el nou segle van arribar a la comarca els primers automòbils. Ens imaginem l'expectació encuriosida que devia provocar l'arribada d'aquells primers automòbils amb motor a vapor, híbrids de locomotora i diligència, que recorrien la distància entre dos extrems del trajecte a l'esfereïdora velocitat de 18 quilòmetres l'hora. Ens imaginem el perill que una marxa tan "supersònica" comportava per al transit rodad habitual del moment, amb el consegüent esparverament de les cavalleries davant d'aquell insòlit artefacte fumejant amb rodes de rajos. Cal dir que els primers automòbils es construïen a mitges entre els mecànics i



Permís de conduir núm. 399 estès l'any 1922 pel Govern civil de la província a nom de Froilan Jaques Cifré, que anys després es convertiria en propietari de la línia d'autobusos que anava a Vinaròs. (Document cedit per Guadalupe Jaques)



Extravagant automòbil dels primers anys 20 dels Magatzems Froilan Jaques. Aquest vehicle, a cavall entre diligència i automòbil va ser construït també a mitges entre un mecànic i un fuster carrosser. No cal dir que per la comarca, per allí on anava, tots els xiquets el devien contemplar encurlosits i amb admiració. (Foto cedida per Guadalupe Jaques)

els artesans carrossers, generalment aquests darrers, avesats en l'ofici de constructors de carruatges i diligències de fusta.

Els anys vint i trenta, abans de la guerra civil, l'automobilisme particular era cosa encara de quatre potentats capriciosos. Comentarem que el parc automobilístic d'Ulldecona el 31 de desembre de 1925 el constituïen només sis vehicles. El mes de març de 1937, els propietaris de turismes de la localitat eren: el metge Antoni Alomar Estadas (Citroën matriculat l'any 26, T-1916), Miquel Balada Castell (Citroën matriculat l'any 28, T-2857), Marc Guàrdia Forcadell (B-22640), Agustí Juan Camps (T-2005), Domènec Nofre Alfara (T-1515), Baptista Roure Gonell (T-4476), Josep Orero Cañada (NA-2495), Àngel Sagristà Caylà (Z-1377), Antoni Sansano Montrós (T-4980) i Francesc Balagué Alfara.

Els primers camions que va haver-hi a la vila van ser els de: Miquel Balada Castell (T-4515), Joan Badoch Barrera (T-4700), Cinta Bedòs Gil (T-4091), Pere Castell Fuentes

(camió marca Graham T-2341), Mateu Costa Expósito (T-5018), Baptista Badoch Barrera, Manuel Martínez Donderis (T-3363) i Guillem Tonda Obiol (T-4737). Cal dir que els camions no solament feien servei de transport de mercaderies i de missatgeria sinó que, moltes vegades, eren requerits també per tal d'efectuar viatges de persones, com per exemple pujar a l'ermita, anar a visitar el "miracle" de les coves de Vinromà o anar als bous de Vinaròs, etc., tots plens de gent "a orri". La veritat és que aquesta pràctica habitual devia esdevenir un veritable perill.

En aquells anys dues empreses es consagraren a la comarca a l'explotació de l'automobilisme col·lectiu: l'empresa de Balagué i la de Jaques. L'empresari Francesc Balagué Alfara durant algunes dècades va tenir l'exclusiva de la línia que cobria el trajecte de les Cases-Alcanar-Ulldecona-Freginals-Santa Bàrbara-Tortosa i viceversa, que realitzava transport de persones i d'equipatges. L'empresari Balagué l'any 1936 disposava de 5



Aquest espectacular vehicle, un cupé descapotable de la marca Donnet Zedel, és el primer vehicle que va tenir el Sr. Frolan Jaques Cifré. Per tal d'adquirir-lo va haver de desplaçar-se personalment a París, allà pels primers anys 20. Un cop a Espanya, va haver de circular encara una bona temporada per la nostra comarca sense matricular, perquè les matrícules no existien. (Foto cedida per Guadalupe Jaques)



L'impressionant cupè descapotable marca Donnet Zedel amb el senyor Froilan Jaques a cavall, un cop aconseguida la matrícula que va ser la T-791. Direm que el nombre de vehicles matriculats l'any 1925 a la nostra província era 1.600, per tant calculem que la T-791 possiblement podria haver-se matriculat l'any 22 o 23. Fixeu-vos amb l'enorme capó, les rodes massisses amb raigs, el volant a la dreta, la barra de ferro del para-xocs, els fars no integrats en la carrosseria, la roda de recarvi lateral, en fi... tot un espectacular disseny clàssic dels primers anys 20.
(Foto cedida per Guadalupe Jaques)



El senyor Froilan Jaques a cavall d'un altre dels espectaculars automòbils que va tenir durant els anys 1920-1930. Com l'anterior, les rodes eren massisses i sense aire però aquestes amb rajos més gruixuts, el volant continuava anant a la dreta, per tocar el clàxon s'havia de traure la mà a l'exterior. Un altre "carruatge sense cavalls" dels que en aquella època eren només un joguet de capritx privatiu de famílies benestants.
(Foto cedida per Guadalupe Jaques)



A la recerca del lloc idoni per al pantà! Marge dret del riu Sénia a les rodalies del Molí de l'Abat, any 1925. Grup d'ulldeconencs en un dels viatges per buscar el lloc més adequat per tal de construir la futura presa per al pantà. La llàstima és que no es puga veure la matrícula del cotxe, sinó, encara avui podríem arribar a conèixer-ne la marca, el model i el propietari d'aquest curiós i espectacular cotxe de l'època.
(Foto cedida per la Comunitat de Regants d'Ulldecona)

omnibusos (un d'aquests era el Chevrolet T-2192 i un altre el Saurer T-2739), els quals li van ser requisats per al front, com també va passar amb la majoria de turismes dels particulars que hem citat. L'empresari Froilan Jaques Cifré, era el propietari de la línia

Rossell-La Sénia-Ulldecona-Vinaròs i vice-versa. Acabada la guerra, de set autocars que li havien requisat només en va poder recuperar dos, els altres cinc, es van perdre pel front o devien passar la frontera francesa amb la retirada republicana. Posteriorment, a



Un altre document gràfic irrepetible: l'"omnibús" matrícula T-1691 (probablement matriculat l'any 1925) propietat de l'empresa Jaques. Aquesta empresa des d'abans de la guerra que ja explotava la línia d'autobusos entre Rossell, la Sénia, Ulldescona i Vinçòs. A la fotografia veiem un grup de gent, un d'ells amb brusa i roba de "merino", retratats al peu de l'ermita de la Pietat. Possiblement era el grup de passatgers "al complet", ja que, observant la fotografia, dubtem que el vehicle tingués espai suficient per poder encabir-hi ni que siga un parell de persones més de les que podem comptar a la fotografia. (Foto cedida per Guadalupe Jaques).

les darreries dels anys 60 aquestes dues empreses van ser absorbides per la Hispano de Fuente en Segures (Hife), fundada l'any 1915, la qual manté encara el servei regular de transport de viatgers entre aquestes poblacions.

Aquells primers omnibusos Hispano-Suiza, Chevrolets o Saure, aquells camions amb manovella al davant que igual transportaven mercaderies com persones, aquelles motos amb sidecar juntament amb les bicicletes, a poc a poc, van anant reemplaçant el bestiar ferrat de peu rodó. Comença a cavalcar-se amb els nous ginys amb rodes pneumàtiques.

Després de la guerra, les classes mitjanes espanyoles van poder començar a disfrutar de cotxe utilitari amb l'arribada del Biscúter Voisin. Aquest popular automòbil de dues places amb motor de dos temps va rebre aquest nom: Biscúter, perquè era com dues scooters i el cognom de Voisin, per l'enginyer francès que el va dissenyar. Amb tracció davantera i descapotable! "Una pas-

sada, tío!", com diuen avui els jóvens. L'utilitari Biscúter es va començar a fabricar a Sant Adrià de Bessòs per l'empresa Autonacional, SA, mig en sèrie i mig en bricolatge, -com es pot observar en les fotografies- al final de l'any 1953.

Pocs anys després arribaria el Seat 600. El 600 és un petit gran cotxe presentat al Saló de l'Automòbil de Ginebra el 1955, dissenyat per Dante Giacosa (1905-1996), prestigiós i conegut enginyer italià que treballava per a la casa FIAT.

Quan varen preguntar a Dante Giacosa de quin dels seus cotxes estava més orgullós, contestà sens el menor dubte "del 600". Aquest vehicle utilitari i amb el motor al darrere, feia possible 4 còmodes places.

A Espanya, primer es van importar algunes unitats, però aviat la fàbrica SEAT va començar la producció pròpia a la factoria de la Zona Franca de Barcelona sobre la base del model italià, fent així el que avui arribaria a ser un mític cotxe: el 600. Va ser el primer utilitari fabricat a l'Estat en gran escala, el



El senyor Jaques, fidel a la marca del seu primer automòbil, no ho va dubtar dues vegades i va repetir. Aquest és el segon vehicle francès marca Donnet. Tot i que les rodes encara són de rajos, ja s'inflen d'aire, el volant encara va a la part dreta, però ja no es pateix tant de fred perquè la carrosseria ja va tancada. A la fotografia, agafada l'any 1928, hi apareix la ulldeconenca Maria Castell Vericat, senyora de Jaques i al fons s'hi aprecia la serra de l'ermita de la Pietat.
(Foto cedida per Guadalupe Jaques)



Espectacular automòbil dels anys 40-50, època en què es disfrutava o suportava aquests cotxes sense necessitat de lligar-se el cinturó de seguretat, en què no calia preocupar-se del fum del tub d'escapament i en què no feia falta llançar ansioses mirades a l'agulla indicadora del nivell de combustible.
(Foto feta a Tortosa pel fotògraf Daufi)



Plaça Major d'Ulldecona l'any 45. Comitiva d'autoritats, forces vives i esclaves retornant a l'Ajuntament. Un cotxe de l'època deixa passar la comitiva. És probable que el tema del desviament del trànsit rodat per fora de la població es comencés a plantejar durant aquells anys? (Fotografia cedida per Cànida Itarte).

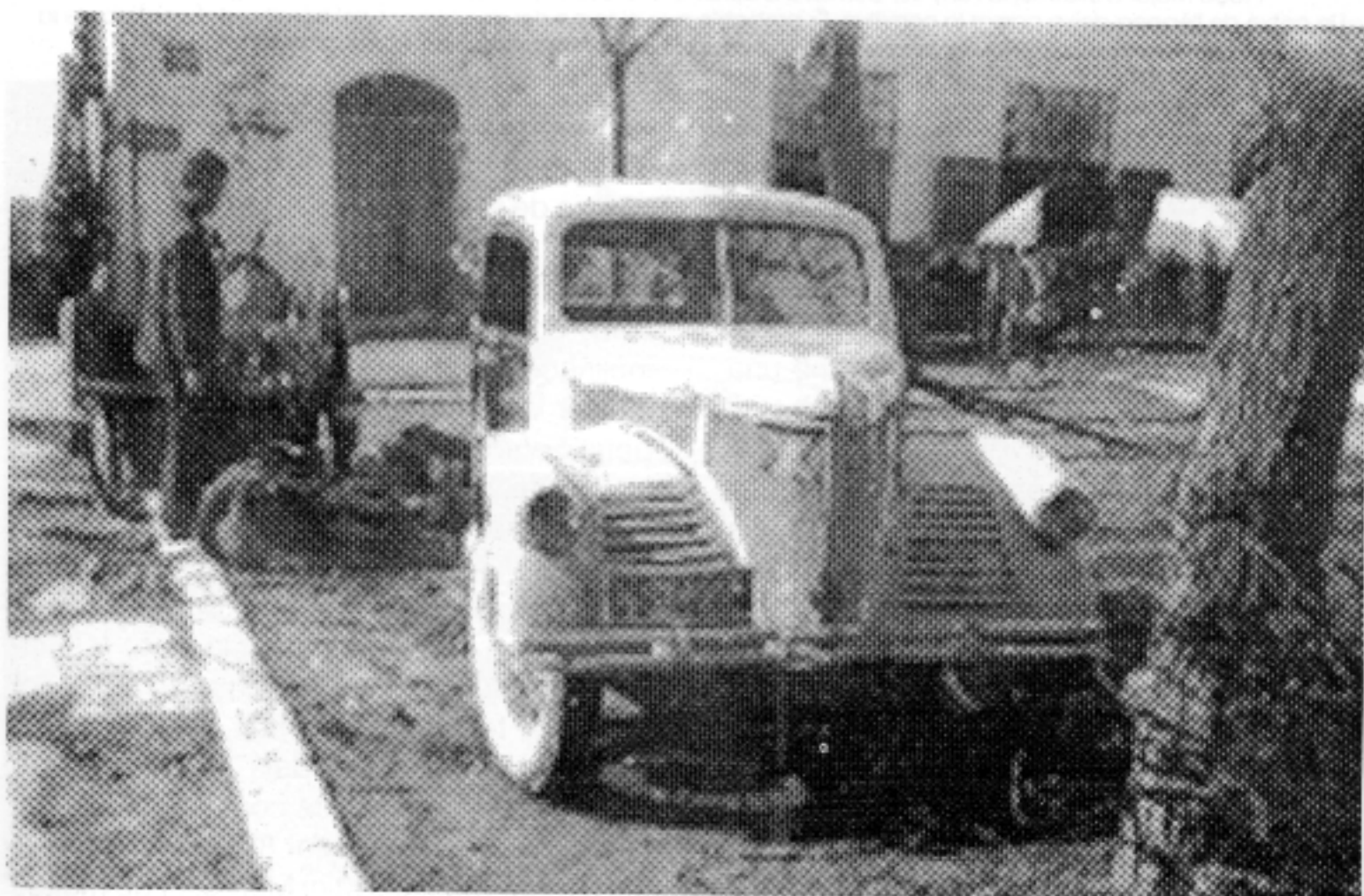
cotxe que aviat es convertiria en el de les classes mitjanes espanyoles. Les previsions de vendes eren molt optimistes, però l'èxit assolit va superar qualsevol expectativa. Les carreteres van començar a patir embussos a les vacances i els caps de setmana. El 600 és un vehicle amb motor de 633 cc i amb una potència de 21.5 CV a 4.500 rpm, amb una velocitat màxima de 95 Km/h. El 1957 es va posar a la venda a Espanya amb el preu prou significatiu de 70.000 pessetes, quantitat que s'havia de pagar al comptat. Avui seria un preu d'aproximadament 2 milions de pessetes. Del 600 se'n varen fabricar diferents models: el comercial, el descapotable, la furgoneta o *siata formicheta*, etc.

Un altre vehicle que va córrer durant molts d'anys per les nostres carreteres dels quals encara en corre algun va ser el Citroën 2 cavalls. El Citroën 2CV tenia un molt reduït motor de 2 cilindres horitzontals oposats i anava refrigerat per aire. La carrosseria era molt típica i en alguna ocasió motiu de mofa.

Els models més antics rebien el nom d'"arrugats" per les ondulacions que feia la planxa de la carrosseria. El tauler de comandament del 2CV era pràcticament buit, només amb un amperímetre i un velocímetre. Una rodeta controlava des de l'interior la inclinació dels fars i era imprescindible per ajustar la seua posició als canvis de la suspensió autonivelladora. La palanca dels canvis era del tipus tradicional Citroën muntada sobre el tauler. El fre de mà es trobava també al tauler, així com el comandament de la ventilació. S'inclouïen dos eixugaparabrises que podien manejar-se manualment si fallava el motor. Podríem continuar parlant d'aquest tema encara molt més extensament, així com de models de cotxes que s'han convertit en mífics com poden ser els Hispano-Suïssa, els Seat 850, els Seat 127, els Simca-1000, els Mini Morris... i de moltes altres històries i aspectes vinculats al món del transport de persones i viatges per carretera, i, per què no, també dels inicis del ferrocarril



Aquí veiem un Fiat 508 denominat Balilla que també va ser propietat del senyor Frollan Jaques. A l'interior la seua filla Maria Asumptió Jaques. Cotxe matricula B-63165. Balilla en Italià significa "petit valent", i això és el que era aquest popular vehicle dels anys 40. Posteriorment, cap als anys 60 el senyor Jaques el va vendre, "molt ben venut" segons la seua filla, al propietari de la casa Ausonia de Barcelona.
(Foto cedida per Guadalupe Jaques)



Fotografia probablement anterior als anys 50 que ens situa a l'època en què conviuen en harmonia vehicles de traccló a sang i vehicles a motor.
La fotografia està feta al davant de l'hostal de Justo, a la vora de la plaça de la Diputació i vora el carrer Major.
(Foto cedida per Catl Brusca)

a Ulldecona, de l'autopista, en fi... No acabariem mai! De segur que encara sortiria de moltes calaixeres de les cases i dels àlbums familiars una gran quantitat de fotografies que ens apropiarien a aquesta temàtica. Pensem que l'objectiu que preteníem en aquest nostre treball era modest i ja l'hem assolit suficientment. El nostre propòsit era simplement recuperar uns documents gràfics i recordar uns esdeveniments i alguns fets anecdòtics viscuts al llarg del segle que acabem, que, de segur, tenen una bona part de connotació històrica. Amb aquestes línies voldríem també retre un homenatge a tots aquells vilatans, pioners en el transport de persones i mercaderies que en el decurs dels anys s'esforçaren pel desenvolupament de les comunicacions a la nostra comarca, aportant tots i cadascun d'ells el seu petit granet d'arena per anar avançant en el món de les comunicacions.

Avui dia, que les noves generacions desconeixen pràcticament què vol dir anar a peu, que el cinema, la ràdio i la televisió deixen lloc a la Internet i als ordinadors per-

sonals, pensem que si amb aquest modest treball que teniu a les mans hem pogut per uns moments fer reflexionar els més jòvens i refrescar la memòria dels més vells sobre aquesta apassionant temàtica ens tenim ja per satisfets. Desitgem que, potser algun dia, es podrà confeccionar un estudi molt més ampli i aprofundit sobre la evolució i el desenvolupament dels mitjans de transport i comunicació a les nostres terres. De material pensem no en faltaria. Per exemple, a través del fons de l'arxiu de l'Ajuntament es podria fer un seguiment, any rere any, de l'evolució dels impostos i arbitris sobre els vehicles rodats. Allí es podria veure clarament la evolució i l'inici de la davallada dels carros a la població que devia coincidir amb l'increment continuat dels vehicles a motor durant els anys 60-70. I per què no fer fins i tot el seguiment dels vehicles rodats al llarg de tot el segle? Pensem que l'Administració local de l'impost municipal sobre els vehicles rodats pot ser una font força completa i aclaridora sobre l'evolució dels vehicles a la nostra població. De segur que en podrien sortir unes gràfi-



Luxós Chrysler Royal matrícula B-69357 propietat de Mateu Costa durant els anys 50

ques i estadístiques força curioses i moltes coses més. Hi ha també a l'Ajuntament un curiós inventari detallat dels animals amb les seues característiques com ara l'alçada, el pes, el color del pèl, el propietari, l'edat..., fins i tot, apareixen els noms dels animals, que si Moro, Pistón, Pitxel... en fi. Força curiós de veritat! L'arribada del ferrocarril a les nostres comarques també és un camp pràcticament no treballat i inèdit, així com l'arribada de l'autopista, aquest darrer, tot i que és un fet relativament recent, les noves generacions no coneixen ni han viscut el procés de la seua construcció i pensem que ja se'n podria començar a parlar. Confiem i desitgem que aquestes notes podran servir algun dia com a punt de partida per a algun estudi més complet i elaborat sobre els vehicles i els mitjans de transport a la nostra població. Cal tenir present, en definitiva i ja per acabar, que el coneixement del passat ens ha d'ajudar a comprendre el present, però, sobretot, a construir un futur millor per a tots.



Autocar marca Dodge de l'empresa Jaques aparcat a la plaça Major d'Ulldecona durant la immediata postguerra. Cal ressaltar la inexistència de vehicles aparcats i la rotulació dedicada a José Antonio Primo de Rivera a la façana de l'església.
(Foto cedida per Guadalupe Jaques)



Festa de Sant Cristòfor, patró dels conductors, a la plaça de l'Església d'Ulldecona els anys 60. Amb una moto marca Eso, una noia bonica al seient del darrere, un ramet d'espígol a la mà, una mica de pols fent dues voltetes per les Murades i la plaça Major encara sense enquitranar, unes gotetes d'aigua beneïda i ja tenim una festa ben llúida per a un diumenge al matí. (Foto cedida per Maria Cinta Viscarro)



Paco Roig Martí, el Morano i el jove Camilo Burato Martí a la Murada de Balç amb la vespa i el sidecar, davant del taller de l'Electro Unió. Any 1966. El sidecar és el seient addicional recolzat sobre una roda que s'adossa al costat d'una motocicleta. (Fotografia cedida per Camilo Burato)



Si vol pujar algú més encara hi pot cabre! Els anys 40-50 a manca d'autocar, bo era un camió. S'anava amb aquest sistema de transport a l'ermita, al pantà, i encara més lluny... a les coves de Vinromà a veure el "miracle de les coves". El vertader miracle possiblement va ser que a cap camió s'hi trenquessin les baranes per aquelles carreteres plenes de corbes i de clots. (Fotografia cedida per Joaquim i Rosita Homs)



El Biscúter Voisin va ser un popular dues places amb motor de dos temps i descapotable. La fotografia ens demostra com aquest Biscúter va fer l'heroicitat de pujar la costa de l'ermita fins al més amunt. El devia ajudar la Verge?... (Foto cedida per Montse Rovira)



Una altra imatge del descapotable Biscúter Voisin. (Fotografia cedida per Montse Rovira)



Un Biscúter Voisin amb la capota posada. (Fotografia cedida per Montse Rovira)



El 600 és un vehicle amb motor de 633 cc i amb una potència de 21,5 CV a 4.500 rpm, amb una velocitat màxima de 95 Km/h. El 1957 es va posar a la venda a Espanya amb el preu significatiu de 70.000 pessetes, quantitat que s'havia de pagar al comptat. Avui seria un preu d'aproximadament 2 milions de pessetes. A la fotografia J.J. Brusca Elles, Lluís Itarte Vericat i Joan Miquel Subirats Castell, aprenent a conduir a l'autoescola Arnau de Vinaròs. (Fotografia cedida per Lluís Itarte Vericat)

Camió de transport de missatgeria d'Anna Vericat (Transports Ramon Carceller) els anys 50-60, línia de missatgeria entre Ulldecona i diversos pobles de la comarca. Anys després va dur la línia Pepet Vericat, Garrofi.

A la fotografia apareixen fotografiats d'esquerra a dreta Lluís Itarte, Pepe Beltrán i J. Bosch. Ens han explicat que aquest camió, com que ja era vell, costava molt d'engegar i de vegades no es podia aconseguir ni donant-li voltes a la manovella del davant. L'estacionaven a la rampa de la part posterior de la Bodega Cooperativa amb el propòsit de, si convenia, envolar-lo costa avall. (Fotografia cedida per Lluís Itarte Vericat)



Personal de l'empresa d'Autocars Jaques i primers passatgers fotografiats a la Sénia el dia 20 d'agost de 1962, dia de la inauguració de la línia de Castell de Cabres. Aquesta línia va durar poc temps ja que aquest autocar marca Chevrolet va anar a parar al fons d'un barranc, fet que va dur al total abandó del servei. (Fotografia feta per Eulogio Andreu i cedida per Guadalupe Jaques)



Cotxe de línia marca Ford Hércules de l'empresa Frollan Jaques d'Uldecona estacionat la dècada dels anys 50 al davant de l'església, lloc habitual de parada dels autocars de línies regulars des de sempre. (Foto cedida per Guadalupe Jaques)



Imatge habitual durant els anys 60 del carrer García Valliño d'Uldecona (ara Calvari) una tarda de diumenge de representació de *La Passió*. (Foto Vidal de Vinaròs)



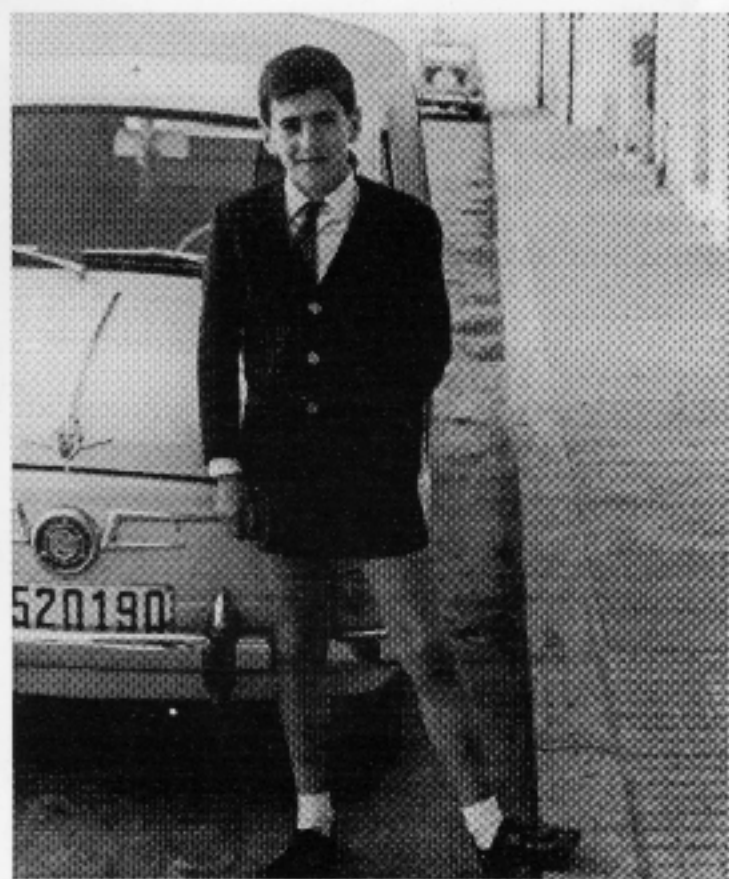
Camió Pegaso matrícula M-262518 de transports Mateu Costa a la plaça Major d'Uldecona els anys 60. Aquesta empresa pionera del transport a la comarca ja es dedicava al transport de missatgeria i a recaderia des d'abans de la guerra civil. Que la majoria dels camions durant el franquisme estiguessen matriculats a Madrid no era pura casualitat. El règim afavoria l'increment del parc automobilístic de la capital de l'Estat agilitzant els tràmits en les matriculacions i rebaixant la quantitat de l'impost de matriculació. No es podia consentir de cap de les maneres que Barcelona tingués més matricules que Madrid!



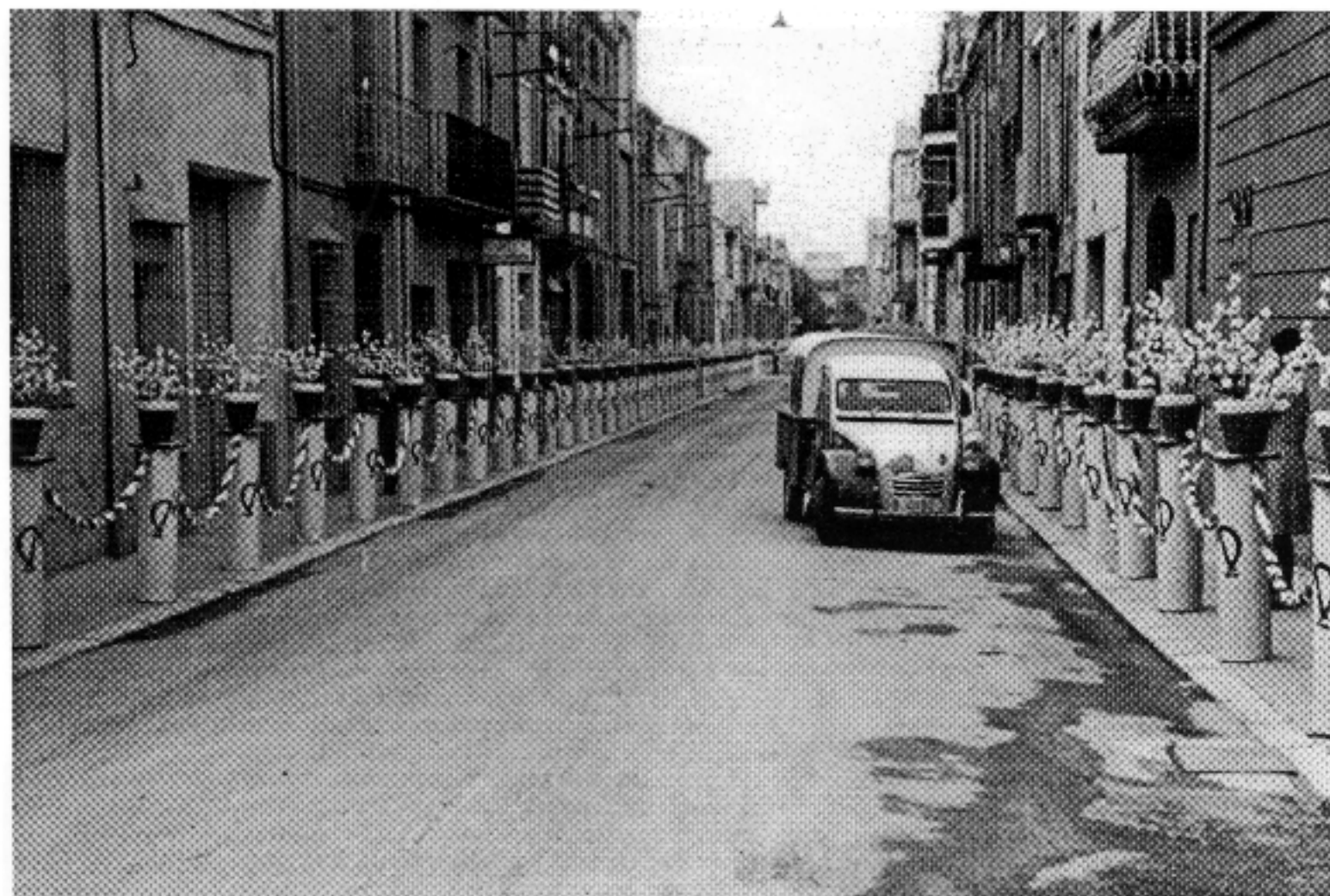
L'empresa transports Badoch des d'abans la guerra civil que en l'àmbit de transport de missatgeria i recaderia ha estat i és una empresa amb una important flota de camions que comunica diàriament Barcelona amb la nostra comarca. Grup d'empleats els anys 60. (Foto cedida per Camillo Burato)



Grup de xòfers i empleats de l'empresa transports Badoch fotografiats davant d'un camió Pegaso els anys 60. (Fotografia cedida per Camillo Burato)



Del SEAT 600 es varen fabricar diferents models: el comercial, el descapotable, la *formicheta*, etc. A la fotografia un dels autors d'aquest treball, Francesc Itarte, a la vora d'una *Siata Formicheta*, matrícula B-520190, meitat Seat 600, meitat furgoneta, al carrer de Sant Vicent d'Uldecona l'any 1968. Al fons un Seat 600 del tipus normal o comercial.



El Citroën 2CV tenia un reduït motor de 2 cilindres horitzontals oposats i anava refrigerat per aire. A la fotografia en podem veure un d'ells en un any de quinquennals. (Fotografia cedida per Xavier Ferré)



Quin bon llustre que tenen les maçanes!... I sense ruixar! Aquest antic tricicle o vehicle a tres rodes era utilitzat per la Cooperativa Agrícola d'Uldecona per al transport de fruites i productes que comercialitzava. Aquesta fotografia es va fer l'any 1968 al passeig de l'Estació. (Fotografia cedida per la Cooperativa Agrícola d'Uldecona)



Autocar núm. 5 de l'empresa Autocars Jaques d'Ulldecona fotografiat davant la platja de Vinaròs.
(Foto Alfonso - Vinaròs, cedida per Guadalupe Jaques)



Vehicle Barcelonès AEC de 41 places de l'empresa Autocars Jaques d'Ulldecona el dia de la sortida dels tallers de
"Carrocerias Ayats" d'Arbúcies (Girona), el dia 11 d'agost de 1964. (Foto cedida per Guadalupe Jaques)