

Localidad: **Servicio Urbano en Barcelona capital** (Líneas particulares)

TUEMSA

Antes: **TAC (Talleres Aragall y Cia.)+(Autobuses Roquetas)**

Barcelona (Barcelona)



Versión 07-2020



HISTORIA



LINEAS



FOTOS



Bibliografía



Historia TAC



Billetes



Los autobuses de Barcelona



Empresas



HISTORIAL

En 1904 los hermanos **Francesc y Guillem Aragall Romeo** fundan **Talleres Aragall** ubicado en el Barrio del Clot (c. Soler i Rovirosa) y dedicado a la reparación de automóviles en general. En 1930 se incorporan al negocio sus hijos **Josep y Jaume Aragall Martorell**. ([Ver datos](#)). Pero hasta este momento nada tiene relación con **Transportes Urbanos de Viajeros**.

Talleres Aragall
Francesc y Guillem Aragall Romeo
Josep y Jaume Aragall Martorell

Existen un par de antecedentes de servicios entre los barrios de **Roquetas** y **San Andres** que según parece no pasaron de ser simples propuestas ([Rfa. Autobuses de Barcelona](#)):

El 23-03-1932 **Josep Arquer** presentó su proyecto **Sant Andreu-Las Roquetas**, sin más datos.

El 14-05-1932 **Ramon Mariné** proponía un itinerario de **circunvalación** por ambos barrios.

Josep Arquer
Ramón Mariné

En 1936 con el inicio de la Guerra se paraliza el negocio y no se retoma hasta 1940.

En 1946 se trasladan a unos talleres más amplios situados en la calle Clot, 139-141.

En 1949 abren una tienda de recambios en la calle del Clot.

Paralelamente en la nave-taller deciden dedicarse al carrozado de autobuses muchos de ellos procedentes de camiones utilizados durante la Guerra. Se ha incluido un magnifico artículo de **Josep Aragall Torres** publicado en el Blog de Xavier Maluquer en el que se detallan todos estos avatares, y a título de ejemplo se adjuntan aquí varios modelos:

Talleres Aragall y Cia.



(1)- Año 1949



(2)- Año 1950



(3)- Año 1951



(4)- Año 1952



(7)- Año 1952

Con su flota de autobuses se dedican al **Discrecional**. Ver [documento](#). Extracto de estos coches:

(1)=TAC 06 =(B-72367) sobre bastidor i motor Dodge.

(2)=TAC 07 =(B-82588) sobre bastidor i motor Berliet.

(3)=TAC 08 =(mat. ??) sobre bastidor Ford i motor Perkins, lleva cartel lateral de **ABC** ([ver ficha](#)).

(4)=TAC 09 =(T-5570) sobre bastidor Ford i motor Perkins.

(7)=TAC 12 =(B-2079) sobre xassís Katiusha 3HC allargat i motor Barreiros.

También realizan encargos para otras empresas como es el caso siguiente:

(6)=TAC 11 =(mat. ??) bastidor allargat i motor Ford V-8 de **J. Basté**.



(6)- Año 1952

Empresa J. Basté, de Sant Andreu Arenal de Barcelona

En 1953 la familia **Aragall** crea la marca **MYMSA** (Motores y Motos SA) que se dedicará a la fabricación de motocicletas y furgones utilizando las instalaciones y garaje de **Talleres Aragall** en el Clot.

MYMSA
Motores y Motos SA

El 08-11-1953 se inauguró una **Línea Urbana** con el recorrido **Roquetas a San Andrés** (estación de tren de **Fabra i Puig**) atendida por esta Empresa **Talleres Aragall y Cia** utilizando vehículos de los citados más arriba.

TAC

Para identificarse la empresa utiliza las siglas **TAC**, y posteriormente **A. Y C.**

TAC A. y C.

En sus últimos años aparece con el nombre de **TUEMSA**, ([ver billetes](#)).

TUEMSA

El 20-05-1956 (en nota de la Vanguardia) se cita a esta empresa como **Autobuses Roquetas** y su director es **Francisco Aragall**.

Autobuses Roquetas

El 17-10-1960 el servicio pasó a ser atendido por **TB**, transformándose en la línea **R urbana** que más tarde será la **13**.



Esta ficha se actualizó en profundidad el 10-2008 y en la versión de 02-2018 se han modificaron los estilos del Índice. Otras versiones han añadido algún pequeño complemento, la última anterior 03-2020. En esta actual se ha incorporado un artículo de Josep Aragall Torres (texto y fotos) publicado en el Blog de Xavier Maluquer.



Correo de Miquel Segura 22-05-2007

El otro día Jose Mora colgó en la Web un interesante artículo del TAC (Talleres Aragall i Cia) la línea que se estrenó el 8 Noviembre 1953 para comunicar Sant Andreu con Roquetes y que pasó a TB el 17 Octubre de 1960 como línea R (luego 13)

Pues bien, no se os ocurra tirar el suplemento de la revista que el Ayto.de Barcelona nos envía pues en el último nº, que por cierto aún no he recibido, en el apartado de Album Històric de J.M.Contel viene un artículo sobre el TAC con una interesantísima e inédita fotografía de B.C. un antiguo empleado de la compañía.

Aquí la tenéis el día de su inauguración

Se trata del coche B-67454

Lo que no se sí es el Berliet o el Ford, más bien me inclino por el primero

© B.C. (antic empleat de la companyia)



Bus_(B-67454)_Berliet_1953-11-08(Scan+MS).jpg

En el sitio: http://www.autobusesbcn.es/lineas/bus/TAC_0.jpg puede verse esta formidable fotografía:



Autocares de Talleres Aragall i Cia.

Una imagen más en:

http://www.autobusesbcn.es/lineas/bus/TAC_8.jpg



Els autobusos del TAC

Un dels problemes de les Roquetes durant anys va ser la manca de transport públic. Voltats de camps, els veïns havien d'anar a peu fins a Sant Andreu o anar a buscar el 46 als "Quinze" (passeig Maragall-Mare de Déu de Montserrat) o el 51 al carrer de la Jota amb Pardo.

Després de moltes demandes per a la instal·lació d'alguna línia de transport, finalment l'Ajuntament de Barcelona va acordar el 30 d'octubre de 1953 la concessió, de manera provisional i precària, d'una nova línia d'autobusos entre les Roquetes i l'avinguda Meridiana, a Francisco Aragall Romeu.

Aquesta nova línia es va inaugurar, amb tota solemnitat, el 8 de novembre de 1953, amb dos cotxes, un Berliet i un Ford Hércules de Talleres Aragall i Compañia (TAC). Aquesta empresa estava situada al carrer Gabriel y Galán cantonada amb el de Clot i era concessionària de la Ford. Entre d'altres, tenia una línia d'autobusos discrecionals. Més endavant, la TAC va comprar un terreny al carrer Malgrat, on va aixecar el garatge de línia, a fi d'estar més a prop d'on oferien el servei. La gran afluència de passatgers que va experimentar va anar generant un augment de cotxes en servei.

La fi de la línia va arribar el 27 de juliol de 1960, quan l'Ajuntament va acordar declarar caducada la concessió, mentre instava Tramvies de Barcelona, SA, a donar una solució al problema. Finalment, el 17 d'octubre d'aquell any va entrar en servei la línia d'autobús "R" entre el passeig de Fabra i Puig i les Roquetes.

Si té fotografies o documents del seu barri, en pot fer donació a l'Arxiu Municipal del Districte, 93 291 68 36.



Una de les unitats de la línia el dia de la seva inauguració. (Foto i informacions: B. C., antic empleat de la companyia.)

Ver documentación en: http://www.autobusesbcn.es/lineas/noticias/tac_13.html
Y en: http://www.autobusesbcn.es/lineas/noticias/tac_prensa.jpg

A LAS ROQUETAS, EN EL TAC, por SEMPRONIO

Diario de Barcelona, 10/11/1953

Ya no envidio a los amigos que, para sus desplazamientos, utilizan el Talgo y el Taf. Ayer yo tomé el Tac, que es el más nuevo medio de comunicación urbana. Sé que se llama Tac, porque una te, una a y una ce ostentaban en el pecho de los servidores de la flamante línea. Tres iniciales combinadas con una especie de aros olímpicos. Ahora, si ustedes quieren que les diga el significado del anagrama, francamente, no lo sé.

Hubiera podido preguntarlo, naturalmente. Pero los empleados del Tac no estaban ayer para cuestiones superfluas. Tenían mucho trabajo en explicar a los usuarios de la línea en qué consistía esos de la "circunvalación". El hecho de que dos autobuses hagan el mismo recorrido, si bien en sentido inverso, no cabe, por lo que vi, en algunas buenas cabezas de Las Roquetas y de Verdún.

Así, ¿el rojo también va a San Andrés?

¡Naturalmente, señora! Pero en vez de ir, como el gris, por el final del cuarenta y siete, va por el puente del Dragón al trolebús...

Clarísimo. Pero, desde hace cuarenta y ocho horas, el autobús gris y el autobús rojo, con su movimiento circunvalatorio, intrigan y preocupan a millares de suburbanos.

Mientras, yo soy testigo de que la cosa funciona ordenadamente. En la rambla de Fabra y Puig tomé el gris, pagué sesenta céntimos y me acomodé como pude, estrujado por un gentío simpático y sencillo, en el que predominaban los chiquillos.

Cesé de prestar atención a la humanidad interna, solicitando por la amabilidad externa. El autobús había llegado a la calle de San Andrés, donde recogió peaje recién apeado del trolebús. Y colmado el coche hasta los estribos, seguimos adelante.

El punto culminante del trayecto del Tac el "clímax", como dice la gente de cine es indiscutiblemente el paso del puente del Dragón. El momento de mayor emoción. El nombre del puente evoca estas vagonetas de los parques de atracciones que se deslizan por las fauces de las terribles fieras. Les advierto a ustedes que, cuando el Tac se aproxima al túnel, el recuerdo no es del todo desplazado...

Afortunadamente, el dragón no devora a nadie, y el puente queda reducido a una oportuna diversión para los usuarios infantiles de la línea. Si la compañía del Norte llevara su gentileza al extremo de hacer coincidir el paso de un tren con el paso de un autobús yo incluiría el Tac entre los esparcimientos domingueros.

El puente del Dragón es también punto crucial, porque una vez pasado, nos sale al encuentro el paisaje. Se acabaron las casas de San Andrés. El autobús circula por la campiña, tan adulterada como ustedes quieran, pero suficiente para engañar el bucólico anhelo que todos llevamos en el alma. La Montaña Pelada, el Carmelo y, más al norte, el Tibidabo, dominan el llano. Paupérrimos campos, escuálidos árboles y, de vez en cuando, una casita modernista, en cuyo frontis, historiadadas letras proclaman: "Villa Enriqueta", "Villa Concepción", "Villa Joaquina"...

Hasta que el conjunto ocre color de suburbio de Las Roquetas triunfa del verde de los campos. La iglesia del ladrillo, con el reloj parado a las doce y con su campanario entre andamios. Ascendemos un poco más y entramos en la vía Julia, auténtico foro de la barriada, cuyo desnivel salvan amplios peldaños... Si el Tac traía muchos niños a bordo, aquí, en la vía Julia, nos recibe un verdadero alud infantil. Los autobuses son el juguete de la gente menuda.

En el extremo norte de la ciudad, Las Roquetas resulta el postrer confín barcelonés. Las Batuecas, diríamos por la lejanía. Pero la humildad de sus viviendas queda, esta mañana, compensada por el hechizo de la situación geográfica.

Me hubiera gustado, un día que subo a Las Roquetas, teñirme el alma de color local, refrescar el bar Pons, visitar el Hogar del Productor. Pero no es cosa de esperar otro autobús.

Y con celeridad, pues todo es descenso, el Tac va a parar a la carretera de Dalt. Luego, por el paso de Verdún, rozando la tapia del Instituto Mental, gana la calle de Pi y Molist y asoma a la plaza del Virrey Amat, corazón de Santa Eulalia de Vilapiscina. Un tranvía cuarenta y siete parado frente a la imponente iglesia, sorbe a casi toda la clientela del autobús, que, aligerado, huye como alma que lleva el diablo, por la rambla de Fabra y Puig. Es mediodía. El paseo se anima. Las chicas uniformadas de un colegio y los obreros de las fábricas andresenses miran pasar el Tac.

Datos en:

Carmen Barcelona

Sobre raïles y asfalto antes de los 90
25-03-2020 ·

buenas tardes.

El Pénjamo, el primer bus urbà de Nou Barris

El diumenge 17 de novembre de 1953 es va inaugurar el primer servei urbà d'autobús en el territori de l'actual Nou Barris, "que no por su corto recorrido, sino por su eficacia tiene una importancia suma en nuestros transportes urbanos ya que permite un directo acceso, desde el centro de la ciudad a unas barriadas sitas en las afueras nordeñas de ex pueblo

de San Andrés que alcanzan un censo de población de veinticinco mil vecinos; tales son los núcleos urbanos que son conocidos por Las Roquetas." A la festa inaugural va assistir nombrós públic que esperava l'arribada de les autoritats que organitzaven l'acte.

La cerimònia va començar amb una missa del capellà de la parròquia de Santa Engràcia, que va beneir els tres autobusos allí estacionats. A l'encreuament de la via Júlia amb el carrer de Joaquim Valls es va col·locar un arc de fullatge i banderoles amb una cinta inaugural. Després de tallar-la, els tres autobusos van fer el trajecte inaugural, i a la tarda el servei es va obrir al públic.

La nova línia, al pertànyer a l'empresa Talleres Aragall y Compañía, va rebre el nom popular de "TAC" (per les inicials de l'empresa), però també fou coneguda com el "Pénjamo" (per una cançó popular de l'època anomenada "Vamos llegando al Pénjamo" (ciutat de Mèxic), de Pedro Infante). El recorregut era de doble circumval·lació. Partia des de via Júlia, travessava la plaça de la República, la plaça del Virrei Amat, baixava cap a Sant Andreu i tornava a pujar pel pont del Dragó, fins novament la via Júlia.

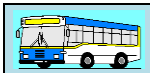


<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=2827720274016013&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>

L'oferta es va cobrir amb dos autobusos de petites dimensions, concretament un Ford Hércules i un Berliet. El primer era de color vermell i efectuava el recorregut en sentit contrari a les agulles del rellotge, mentre que el segon era platejat i circulava en el mateix sentit de les agulles del rellotge. A mesura que es va anar guanyant passatge, el servei es va reforçar amb dos cotxes més, un per a cada sentit. La línia funcionava de les 5h del matí fins a les 23h de la nit els dies feiners, i fins a les 3h de la matinada dissabtes i festius. El preu del bitllet era de 60 cèntims.

El "pénjamo" va simbolitzar l'inici de la fi de l'aïllament dels barris populars del nord de Barcelona quan fou inaugurat, i l'inici de les lluites veïnals a gran escala per demanar millores en el transport públic quan va ser suprimit, l'any 1960, enmig del procés de municipalització del transport públic per part de l'Ajuntament. Amb el temps, la línia va canviar de numeració i recorregut diversos cops, fins convertir-se actualment en el bus de barri 132.

NOUBARRIS.NET



Información / Bibliografía / Enlaces

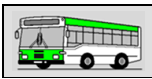
Ver datos en: <http://www.autobusesbcn.es/lineas/13a.html> y en: <http://www.autobusesbcn.es/lineas/13b.html>

En La Vanguardia digital, en los años 50 hay varios anuncios de Talleres Aragall y Cia vendiendo vehículos. Su domicilio es C/. Clot, 139.

Relato íntegro sobre la Historia de Talleres Aragall y cia., artículo de Josep Aragall Torres publicado en el Blog:

<http://historiatransportcat.blogspot.com/2020/05/tallers-aragall-de-barcelona-lorigen-de.html>

Se ha reproducido íntegro en esta ficha → [Ver NOTAS](#)



Datos publicados en:

<http://historiatransportcat.blogspot.com/2020/05/tallers-aragall-de-barcelona-lorigen-de.html>

Històries del transport per carretera de Catalunya



Publicadas por XMN2
(Xavier Maluquer)

divendres, 22 de maig de 2020

Tallers Aragall de Barcelona: origen de Mymsa (Motores y Motos SA). Crònica d'en Josep Aragall Torres.

L'any 1929, els germans Aragall Romeu, en Francesc, nascut el 1898, i en Guillem el 1904, funden Tallers Aragall, dedicat a la reparació general de l'automòbil. Els seus pares regenten un petit establiment de queviures al barri del Clot de Barcelona. Ells són nascuts a Barcelona, però els pares formen part de la recent onada d'immigració interior de Catalunya cap a la seva capital, coincidint amb l'Exposició Universal de Barcelona celebrada el 1888.

El primer emplaçament de Tallers Aragall és un local de 400 m2 situat al carrer Soler i Rovirosa nº 18 del barri del Clot de Barcelona. En Francesc ha après l'ofici de constructor carreter del seu pare Josep, i en Guillem ha après l'ofici de mecànic d'automòbil a casa del seu futur sogre, en Mariano Esquirol, que té un taller al carrer Xifré de Barcelona.

Inicialment es dediquen al manteniment i reparació de la mecànica i carrosseria dels vehicles de transport de les múltiples empreses situades al barri de Sant Martí de Provençals. Són els últims anys de convivència dels dos sistemes de transport, el tradicional de tracció animal i el de tracció mecànica que s'ha anat imposant des d'inici del segle XX. En Francesc veu la necessitat d'adaptar el seu ofici als nous sistemes de construcció del sector, i el 1923 deixa el taller per anar a treballar a la secció de carrosseria de la nova fàbrica Ford de Barcelona. Aquest any Ford ha obert una planta inicialment d'acoblament, però que ràpidament incorpora un bon nombre de peces de fabricació local, aprofitant la bona xarxa de proveïdors i tallers especialitzats del sector de l'automoció d'altres empreses, situades a Barcelona.

Mentrestant, a la dècada dels anys 1930, els dos fills d'en Francesc, en Josep Aragall Martorell (1920) i en Jaume Aragall Martorell (1922) s'incorporen com aprenents a l'activitat del negoci familiar, que compaginen amb els estudis de mestria industrial de l'automòbil a l'Escola del Treball de la Generalitat de Catalunya. Anys després, l'any 1953, ells dos seran els creadors de Mymsa, que fabricarà les motocicletes i els furgons de la marca. És en les pròpies instal·lacions de Tallers Aragall i Cia, on Mymsa tindrà el seu origen i la seva primera seu. Tallers Aragall al local del carrer Soler i Rovirosa, l'any 1935:



A causa de la Guerra Civil espanyola del 1936 decau l'activitat del país, i Tallers Aragall atura la seva durant els anys del conflicte armat. A partir de l'any 1937, en Francesc i en Guillem queden incorporats als tallers de manteniment i reparacions de l'exèrcit, situats a les naus de la fira de Montjuïc com a mecànics d'automoció, fins al final de la guerra.

L'abril de 1940 demanen autorització per reiniciar l'activitat de Tallers Aragall en l'emplaçament original. En Josep i en Jaume, els fills d'en Francesc Aragall, s'incorporen plenament a l'activitat de l'empresa, un cop acaben les obligacions militars. A les dificultats de la postguerra s'afegeix l'autarquia implantada pel règim franquista. En aquestes condicions de carestia econòmica, i el lamentable estat dels vehicles que han sobreviscut la contesa, ells com tants d'altres tallers de reparació, allarguen la vida útil dels vehicles a base d'enginy, adaptant motors, aprofitant peces i renovant les carrosseries. La manca de petroli i els anys de racionament es va intentar pal·liar amb l'ús de combustibles alternatius. El mes de novembre del mateix any presenten a registre una patent de gasogen de disseny propi, que comencen a instal·lar sobretot en camions i taxis.

Durant aquests primers anys 1940, l'activitat de Tallers Aragall és la reparació dels pocs automòbils que circulen i el manteniment de flotes de camions de diverses empreses radicades al barri del Clot, com Bebidas Carbónicas La Perfección, Carbones Cisterna o Fibracolor.

Davant la manca de peces de recanvi, el taller s'amplia gradualment per donar resposta a totes les demandes de reparació amb seccions de mecànica, carrosseria, pintura, tapisseria i electricitat. Disposava, a més de forja, de secció de mecanització i ajustat, equipada amb dos torns, llimadora, trepant vertical i rectificadora sobre torn. Això els permet reparar o reconstruir tots els elements mecànics dels vehicles. Les dificultats dels subministrament elèctric fa que la maquinària encara estigui accionada amb embarrats. Un motor d'explosió serveix de força motriu. L'any 1946, Tallers Aragall té 18 treballadors.

Les expectatives de represa econòmica creades al país al final de la II Guerra Mundial (que es veuran frenades per la política del règim franquista), i la bona marxa del negoci de la reparació, els anima a fer un trasllat l'any 1946 a uns locals més amplis, de lloguer, situats al carrer del Clot nº 139-141, propers a l'anterior. Per finançar el cost del trasllat, el negoci familiar es constitueix com a Tallers Aragall i Cia, i s'amplia la inversió a 750.000 ptes, amb nous inversors. Al mateix temps, Tallers Aragall obté una sub-agència Ford de l'agent Casajoana, del carrer Diputació de Barcelona, que inclou una botiga de venda de recanvis. Tallers Aragall al carrer del Clot l'any 1949:



A partir del canvi de local, emprenen diverses iniciatives, sobretot quan els fills d'en Francesc Aragall, en Josep i en Jaume passen a dur la direcció tècnica. Durant la dècada anterior, els fills han anat adquirint una formació tècnica, teòrica i pràctica, que han tingut ocasió de posar en pràctica amb tota mena de solucions tècniques. Amb el canvi de local, i la maduresa adquirida durant aquests anys, troben el camí, sempre ajudats per la família, per

posar en pràctica tot el seu enginy en diversos projectes que emprenen. En aquest moment també s'incorpora a l'empresa familiar el fill d'en Guillem, en Guillem Aragall Esquirol (1932).

Un dels primers projectes és la construcció d'un camió-grua, que han dissenyat ells mateixos. És possible que Tallers Aragall siguin els primers a Barcelona a introduir el camió-grua en serveis d'aquest tipus. Sobre un xassís de Ford V8, substitueixen el motor per un Ford 17 CV de 4 cilindres, que té menys consum, i acoblen el mecanisme tipus ploma que arrossega el vehicle avariats suspès per la part frontal. El sistema va donar un bon resultat. Però si el pes que havia d'arrossegar era molt elevat, l'estabilitat del camió-grua patia situacions una mica compromeses. Camió-grua TAC, sobre bastidor l'any 1950:



Disposar de més espai en el nou local, 1.200 m2, també els permet encetar una nova línia d'activitat dedicada al carrossat d'autocars. Amb l'experiència d'en Francesc Aragall, a partir de camions o vehicles obsolets o antiquats, sovint trets de subhastes, aprofiten els bastidors i els sotmeten a una transformació total per convertir-los en autocars de carrosseria integrada i de disseny actualitzat. Un detall singular, el sostre de les carrosseries es construeixen a partir d'unes costelles (observeu la imatge inferior), aplicant el mateix esquema de les veles dels carros que anys enrere havia construït en Francesc. Interior del local de Tallers Aragall al carrer Clot 139:



Autocar TAC sobre bastidor i motor Dodge, 1949:



Autocar TAC sobre bastidor i motor Berliet, 1950:



Autocar TAC sobre bastidor Ford i motor Perkins, 1951:



Autocar TAC sobre bastidor Ford i motor Perkins, 1952:



Aquests autocars seran el nucli de la nova empresa TAC de transport de passatgers de Tallers Aragall, dedicada a serveis discrecionals. El Futbol Club Martinenc en serà un dels usuaris habituals. En un desplaçament de l'equip per disputar un partit a Igualada, travessant la temible Collada del Bruc, l'autocar TAC en què feien el viatge surt de la carretera, i dona una volta de campana sencera. Ningú no va patir cap lesió greu, malgrat l'ensurt, perquè la carrosseria ha resistit l'impacte sense deformar-se, gràcies al disseny tipus vela del sostre de la carrosseria aplicat en la construcció pel Francesc. Accident del Bruc del TAC motor Ford 8 cilindres:



També construeixen alguns autocars per encàrrec, com el que fan per a J. Basté, de Sant Andreu Arenal de Barcelona. Autocar sobre bastidor allargat i motor Ford V-8 de J. Basté:



Més endavant, el 8 de novembre de 1953, Tallers Aragall i Cia posa en servei una línia de transport regular urbana a Barcelona, entre Roquetes i Sant Andreu, estació de tren de Fabra i Puig, coneguda popularment com la TAC. Va funcionar fins el 17 d'octubre de 1960, quan la línia es va municipalitzar (línia 13 dels TMB). En el carrer Malgrat disposaven d'un garatge dels autobusos de la línia. Els últims anys de servei va actuar sota la denominació T.U.E.M.S.A. Els autobusos utilitzats en la línia van ser construïts a Tallers Aragall, entre d'altres alguns d'ells construïts sobre la base de camions Katiusha d'origen rus, vehicles de procedència militar, que havien vingut a Espanya durant la Guerra Civil. Autobus TAC, sobre xassís Katiusha 3HC allargat i motor Barreiros dieselitzat:



Totes aquestes iniciatives encara no esgoten les ganes de seguir experimentant nous projectes d'en Josep i d'en Jaume. L'any 1950 s'introdueixen, de forma breu, en l'incipient món de la competició d'automòbils del país. Amb un mitget TAC (motor DKW), de disseny i construcció pròpia, el germà gran Josep participa amb èxit en diverses curses de mitgets, un tipus de curses que es corrien en circuits de terra o de cendra, de forma similar a les d'Speedway. Mitget TAC pilotat per en Josep Aragall:



Mitget TAPA-TAPA pilotat per Jaume Aragall:



Tot seguit, el seu germà Jaume, amb un cotxe preparat per ells, el mitget TAPA-TAPA (motor Harley-Davidson), participa en les mateixes competicions, amb resultats encara millors.

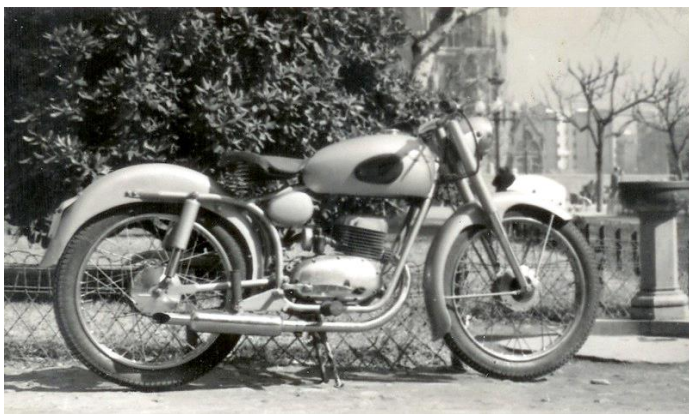
Entre els dos germans, en Josep i en Jaume, han dissenyar íntegrament el mitget TAC, però, això sí, construït fora de la jornada laboral, com exigia el seu pare Francesc. El TAC anava equipat amb un motor DKW tres cilindres de dos temps, amb tracció posterior, sense canvi. Els dos germans eren uns grans afeccionats al mercat dels encants de Bellcaire de Barcelona, molt pròxims a Tallers Aragall, d'on treien molt material reciclat que aplicaven als seus projectes, com en el cas d'aquest motor DKW, d'abans de la Guerra Civil.

El motor estava posat de cap per avall. L'explicació és que el motor no lubricava bé, i a manca de recanvis, van adoptar aquesta solució per sortir del pas. La facilitat de pujar de revolucions d'aquest motor i les geometries de la suspensió van permetre que el TAC pilotat per en Josep guanyés diverses curses de la seva classe.

El projecte era compartir el mitget TAC, de manera alterna entre els dos germans. Però al circuit de mitgets del Sol de Baix de Barcelona, en una de les participacions, van localitzar un vehicle equipat amb un motor bicilíndric Harley-Davidson, que el feien servir de cotxe escombra, inservible per a les curses, perquè només accionava un pistó. El nom onomatopèic TAPA-TAPA d'aquest mitget responia al soroll que emetia el motor. A canvi de la reparació, van obtenir la cessió del TAPA-TAPA per a les curses. Aquest vehicle és el que va utilitzar en Jaume a partir de llavors. El motor bicilíndric anava situat en posició posterior. Això li conferia una bona tracció, que en Jaume va saber aprofitar en les moltes participacions amb triomf. Durant la temporada de l'any 1951, en Jaume es va afegir a la "troupe" de les carreres de mitgets dels Pahissa, Saumell, Aymerich, Genovés o Godia, que capitanejava en Salvador Claret.

Després d'aquesta breu incursió en la competició, primer en Josep i després en Jaume, es tornen a centrar en la producció. L'any 1951 Tallers Aragall ja té 26 persones en plantilla.

És en aquest moment que prenen la determinació de construir un motor dos temps de motocicleta, dissenyat per en Josep, i un motor dièsel, a càrrec d'en Jaume. L'autarquia a la que estava sotmès el país s'allargava, i la represa econòmica es feia esperar. En aquestes condicions, la motocicleta es consolida com alternativa a la limitada demanda de vehicles, a causa dels preus molt elevats. La motocicleta es podia oferir a un preu assequible, i un seguit de petites i mitjanes empreses amb solvència tècnica, a partir de mitjan dels anys 1940 comencen a produir motocicletes, en un mercat en alça, com Montesa, Ossa o Sanglas.. En aquest context, els germans Aragall pensen en presentar la seva proposta, una en el camp de la motocicleta, i una altra en la branca dels vehicles lleugers de transport. Motocicleta Myma A1 125 cc, 1953:

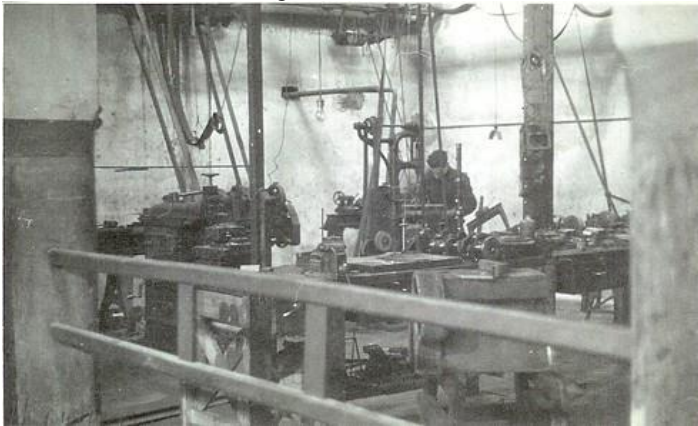


Furgó tricicle Mymsa "Rana" 3R 125 cc, 1954:



Per tirar endavant el projecte es crea la societat Mymsa, Motores y Motos, S.A. L'acrònim sintetitza perfectament el doble objecte de l'empresa. El setembre de 1951 es comença a desenvolupar el projecte, però l'autorització administrativa no arribarà fins el juny de 1953. La primera Mymsa surt de Tallers Aragall el setembre de 1953. El primer furgó apareix el 1954, quan Mymsa ja ha fet el trasllat a les antigues dependències de Tallers Aragall al carrer Soler i Rovirosa, que s'ha condicionat i equipat amb la maquinària per a la fabricació en sèrie.

Provisionalment, fins el febrer de 1954, la fabricació de les motos es manté a les instal·lacions de Tallers Aragall. Secció mecanitzat de Tallers Aragall al local del carrer Clot, 1953:



Amb el trasllat, al local de Soler i Rovirosa es fa el mecanitzat dels motors i el muntatge de les motos, mentre que la pintura, més la construcció dels furgons, es concentra als locals del Tallers Aragall del carrer del Clot.

La situació es mantindrà així fins l'abril de 1957, quan Mymsa concentrarà tota la producció, motos i furgons, a la nova fàbrica del passeig Torras i Bages del barri de Sant Andreu de Barcelona. Als Tallers Aragall, simultàniament a l'activitat de Mymsa, se segueix fent l'activitat de reparació general d'automoció, a més de la construcció de carrosseries d'autocar. Abans del trasllat, entre el personal de Tallers Aragall i Mymsa sumen més de 50 treballadors, i s'han fabricat 1.800 motos, i un centenar de furgons.

Mentrestant, a les instal·lacions de Tallers Aragall se seguiran construint nous models de furgons Mymsa. El juny de 1955, Mymsa presenta a la Fira de Mostres de Barcelona el prototip Rana 4-R, un furgó 4 rodes amb motor Mymsa dièsel dos temps, i 500 cc mono cilíndric. Malgrat l'excel·lent acollida en el certamen del nou model, per falta de permís administratiu, no va passar a la fabricació en sèrie. Furgó Mymsa 4R 500 cc dièsel, prototip, 1955:



També de 1955, un dels projecte més singular realitzats a les instal·lacions de Tallers Aragall és la construcció del model Experimental de Mymsa. Aquesta moto tenia la particularitat de que el carenat de la moto fa la funció com la carrosseria autoportant del cotxe, a més de disposar d'una suspensió helicoidal a la roda davantera. El dia 18 de març de 1955 es va fer la prova de la Mymsa Experimental, al circuit Terramar de Sitges. La Mymsa Experimental anava equipada amb el motor Mymsa 125 cc, una versió millorada però de sèrie. En el seu moment, la premsa de l'època la presentava com un model de moto carenada destinada a la competició. Però en aquest primer assaig, més que comprovar les prestacions de la moto, es tractava de verificar el comportament dinàmic de la suspensió davantera helicoidal, utilitzada en el tricicle Rana 3R. En la primera versió de batalla curta, el tricicle presentava una tendència a bolcar, especialment quan circulava sense càrrega. Per mirar de corregir això, es va dissenyar una nova versió, amb un braç d'oscil·lació més llarg, que ampliava la distància entre eixos. El resultat de la prova d'estabilitat va ser molt positiu, i es va constatar, a més, que la línia de marxa mantenia una excel·lent direccionalitat. Mymsa Experimental, 1955:



L'any següent es presenten dos nous models de furgó, el Mymsa Rana 3-R 175 cc, una evolució del primer model Rana 3R 125 cc, que passa de tenir una batalla de 1620 mm a 2.000 mm. La suspensió davantera helicoidal ja aplica la solució assajada en la Mymsa Experimental l'any abans. Això permet solucionar els problemes d'estabilitat del primer model. També es construeix una versió turisme, que no obté el permís de fabricació. Furgó tricicle Mymsa Rana 3R 175 cc:



El darrer model de furgó Mymsa construït encara a Tallers Aragall és el model tricicle Rana 3R diesel, equipat amb el mateix motor diesel dos temps 500 cc monocilíndric del prototip de quatre rodes, que les autoritats no havien autoritzat fabricar. Aquest model de tres rodes sí que va obtenir el permís de fabricació en sèrie. Furgó tricicle Mymsa Rana 3R D:



"RANA" MYMSA 3-R. D.

Abans de començar la producció de Mymsa, a Tallers Aragall encara troben el temps per explorar nous projectes: el TAC Sport. L'any 1952, abans de marxar al servei militar, en Guillem proposa als seus cosins Josep i Jaume construir un cotxe esport. A partir d'un model de guix que va fer en Guillem, es construeix una carrosseria autoportant biplaça de línia esportiva. El primer motor que equipa el cotxe era un motor de 990 cc provinent de la torreta metralladora d'una fortalesa volant B-29, que havien participat en la II G.M., que havien localitzat al mercat de Belcaire. Era un motor molt lleuger, amb el bloc motor construït en xapa d'acer. Aquest primer motor es va haver de descartar pel deficient estat de la xapa. Els següent motor de 1.100 cc, es va fer a partir d'un bloc de construcció pròpia, forjat a Tallers Aragall. Després de diversos viatges per tot Espanya, el motor s'havia d'ajustar després de cada viatge. Finalment, van acabar acoblant un motor Fiat 1.500 cc 6 cilindres, amb vàlvules a la culata, d'abans de la Guerra Civil, nou per estrenar que localitzen al magatzem de J. Alberich de Barcelona. Duia un canvi de 4 velocitats, i un diferencial d'origen Fiat 1.100. Els frens davanters eren del tipus disc, i els posteriors, de tambor. La suspensió, independent a davant, i amb ballestes, al darrere. La caixa de direcció rígida era d'origen Opel. TAC esport (motor Fiat):



A partir de l'any 1957, amb el trasllat de tota la producció de Mymsa a la nova fàbrica de Sant Andreu el mes d'abril, les activitats de Mymsa i Tallers Aragall es tornen a separar. En Francesc i en Guillem Aragall compartiran la gerència de Tallers Aragall i Mymsa, mentre que els germans Josep i Jaume s'encarreguen de la direcció tècnica de Mymsa. El seu cosí Guillem es queda com a responsable de Tallers Aragall i Cia. En Francesc també tindrà la gerència de l'empresa d'autocars discrecionals TAC, i de la línia regular TUEMSA.

La crisi del sector de la motocicleta dels anys 1960 també va afectar Mymsa, que tanca el juliol de 1963, després de fabricar prop de 11.000 motos i més de 500 furgons. Per liquidar els deutes pendents amb el personal i els proveïdors, la família va vendre el local del carrer Soler i Roviroso, que amb el trasllat a la fàbrica Mymsa de Sant Andreu havia quedat tancat. En Francesc i el seu germà Guillem retornen a Tallers Aragall. Quan ells dos es jubilen, cedeixen la gestió a en Guillem fill. En Josep i en Jaume ja no tornen a Tallers Aragall, i van crear, cadascun per separat, una petita empresa de construccions mecàniques, on van seguir aplicant el seu enginy en el disseny de múltiples màquines-eina i maquinària diversa per encàrrec. Fàbrica Mymsa al passeig Torras i Bages de Barcelona:



Tallers Aragall encara va subsistir fins 1973 al seu local del carrer del Clot. L'extinció del contracte de lloguer del solar, al cap de 30 anys, va forçar la seva marxa cap al tercer emplaçament, al carrer Muntanya nº 20 del mateix barri, a un local més petit, de 353 m2. Això també va comportar la pèrdua de la concessió de l'agència Ford, que havien sostingut tots aquells anys sense massa profit, perquè la tornada de Ford al país es va fer esperar fins el 1976. Finalment, Tallers Aragall tanca definitivament quan en Guillem fill es jubilà.

Josep Aragall Torres, Cornellà de Terri, maig de 2020.

Publicat per [XMN2a](#) 7:48

Etiquetes de comentaris: [Francesc Aragall Romeu](#), [Guillem Aragall Romeu](#), [Jaume Aragall Martorell](#), [Josep Aragall Martorell](#), [Mariano Esquirol](#), [Motores y Motos SA](#), [Mymsa](#), [Mymsa Rana](#), [Pahissa](#), [Saumell](#), [T.U.E.M.S.A](#), [Tallers Aragall i Cia](#)



Empresa:
Liquidada

Antes: **TUEMSA**
TAC (Talleres Aragall y Cia.)+(Autobuses Roquetas)

Ubicación:

Barcelona
Barcelona

Billetes antiguos

Colección Joan Domingo Ventura

Hay más en el apartado de [Billetes](#)





Los billetes antiguos son una potente fuente de información complementaria, por ello se ha llegado a un acuerdo con el titular referenciado para incluir en estas fichas y mediante estos apartados imágenes de su colección. Cuando no hagan falta comentarios no se citarán. La web que se señala arriba actualmente no está operativa, pero se incluye su enlace a la espera de que algún día vuelva a estarlo. Los billetes que se incluirán en este apartado corresponden (en su mayor parte) a ejemplares repetidos de su colección y que se van a ir poniendo en venta en la web [todocoleccion](http://www.todocoleccion.net) (más concretamente pueden encontrarse en el apartado <http://www.todocoleccion.net/s/coleccionismo-billetes-transporte?idvendedor=jd48>).

Hay más billetes en el apartado de [Líneas](#).

