

HISTORIAL

Gratallops es un pequeño pueblo de la comarca del **Priorato** que en realidad no ha tenido nunca un **Servicio de Transporte Urbano** (por innecesario en el ámbito del pueblo), pero dispone de una instalación muy curiosa y excepcional (que ya veremos), además de estar siempre supeditada a diversos empresarios del transporte para poder acceder y enlazar con el resto de poblaciones del entorno y de la provincia.



En 1927 las líneas atendidas en la zona de **Reus** (hacia el **Priorato**) son las siguientes:

Rapid → **Reus a Riudecañas**

José Taberna → **Reus a Alforja**

Juan y Cayetano Vilella, S. en C. → ??

Benzina "La Benzo Motriz" → **Reus - Priorato - Granadella**

Rapid
José Taberna
Juan y Cayetano Vilella
Benzina "La Benzo Motriz"

Ninguna de las citadas coincide con su recorrido en los alrededores de **Gratallops**, ni siquiera la última, cuyo recorrido debía hacerse lógicamente por itinerarios más al norte de ésta ([ver mapas](#)). Se citan para dejar constancia ([ver documento](#)).

El 25-03-1929 **Ramón Guin Masip** (el apellido correcto es **GUIU**) solicita autorización para el pago centralizado del timbre de su línea de **Marsá-Falset a Vilella Baja**, ([ver apunte](#)).

Ramón Guiu Masip

A través de **Albert González Masip** se nos confirma por parte de la **hija de Jesus Guiu Masip** y **Nieta de Ramón Guiu Masip** que fue este último citado el primer empresario que tuvo un coche de línea haciendo servicio de **Marçà-Falset (estación)** al pueblo de **Torroja**.

En la **Guía del Automovilista de 1931** aparece una línea específicamente a **Gratallops**, pero desde **Torroja**, aunque existe otra línea de **Vilella Baja a Falset** que debía pasar necesariamente por **Gratallops**.

Javier Amorós

En 1931 resulta evidente (con respecto al tema de esta ficha) que un mismo empresario (**Javier Amorós**) atiende el corredor entre **Falset y La Vilella Baja** que es el que incluye **Bellmunt del Priorat, Lloá, Gratallops y Torroja del Priorat**. ([ver Mapa](#)).

Pero parece entrar en contradicción con el apunte anterior sobre **Ramón Guiu Masip**. Tal vez hiciesen la línea simultáneamente haciéndose la competencia (?), o el apunte en esta Guía esté desactualizado, o eran familiares, o eran el titular y el conductor... (se deja reseñado a esperas de conocer el dato en un futuro).

El 08-11-1935 **Jesus Guiu Masip** (hijo de **Ramón Guiu Masip**) solicita autorización para el pago centralizado del timbre de su línea de **Marsá-Falset a Vilella Baja**, ([ver apunte](#)).

El empresario utiliza la marca de **Autoómnibus de Jesus Guiu** en sus billetes, ([ver billetes](#)).

AUTOÓMNIBUS DE
JESÚS GUIU

En el apartado de [Billetes](#) se incluye también un billete de otra empresa **A. Pi Llobera** para el trayecto de **Falset a Lloá**, seguramente contemporáneo a otro que también se muestra de **Autobusos de Jesús Guiu**. (No se ha encontrado ninguna documentación sobre esta Empresa).

AUTOBUSOS
DE
A. PI LLOBERA

Durante la Guerra y al acabar ésta debió abandonarse el servicio en la zona, igual que en muchos otros lugares de la provincia, a causa de la escasez de vehículos la mayor parte incautados y desguazados en él frente.

En 1952 parece haberse abandonado el transporte en el corredor entre **Falset y La Vilella Baja** que incluye **Bellmunt del Priorat, Lloá, Gratallops y Torroja del Priorat**. ([Ver documento](#) y comentario). Ver apunte siguiente:

En 1952 **Transportes Oliva SA** realizaba las líneas **La Figuera-Mola-Masroig-Falset-Pradell-Reus** y **Mora La Nueva-Falset-Pradell-Reus**. Ninguna de ellas pasa por el corredor antes citado. ([ver doc.](#)).

Transportes Oliva SA

El 04-04-1957 **Transportes Oliva SA** obtiene la concesión definitiva (por convalidación) de la línea **La Figuera - Reus con hijuelas de Collado de la Teixeta a La Porrera y de Masroig a Mora la Nueva** que con el tiempo se convertiría en la **V-1283 T-30**. ([Ver documento](#)). Existen restricciones en varios tramos que son interesantes de comprobar, por ello se ha incluido este documento. Ninguno de sus tramos pasan por el corredor que nos ocupa: **La Vilella Baja - Gratallops - Falset**.

El 27-11-1964 se autoriza a **Transportes Oliva SA** una nueva hijuela entre **Falset y Torroja con extensión a Lloá (y con paradas obligatorias en Lloá y Gratallops)** para su concesión **V-1283 T-30**, ([ver documento](#)).

Como recordatorio cabe decir que este recorrido es el que había atendido históricamente **Jesús Guiu Masip**, (ahora sin el enlace a **La Vilella Baixa**) del cual se había perdido la pista después de la Guerra, aunque parece ser que estuvo haciendo servicios hasta los años 60 (ver en [Mapa](#) línea amarilla).

El 15-12-1964 **Transportes Oliva** recibe autorización para otra hijuela más **Bellmunt de Ciurana a Falset** ([ver documento](#)).

El 30-09-1966 **Transportes Oliva SA** traspasa oficialmente la concesión **V-1283, T-30 La Figuera-Reus, con hijuelas** a **Pedro Oliva Pino**. ([ver documento](#)). En realidad es un cambio de denominación.

Pedro Oliva Pino

El 26-12-1972 **Pedro Oliva Pino** traspasa oficialmente su línea **V-1283, T-30 La Figuera-Reus, con hijuelas** a **Josep Andreu Dalmau**. ([Ver documento](#)).

José Andreu Dalmau

Pero esta última empresa ya había sido entonces adquirida o intervenida (aproximadamente desde 1969) por **La Hispano Igualadina**, osea que la concesión en cuestión debió pasar a ella, ni que fuese con carácter extraoficial.

Hispano Igualadina

El 14-05-1981 **Josep Andreu Dalmau** traspasa su línea **V-1283: T-30 la Figuera-Reus con hijuelas, de la Teixeta a Porrera, del Masroig a Móra la Nova, de Falset a Torroja y de Bellmunt del Priorat a Falset** a **La Hispano Igualadina**. ([Ver Docum.](#)).

José Andreu Dalmau

Hispano Igualadina

En el año 2003 se constituye una nueva empresa denominada **Transports Públics del Priorat SL**, en la que **Francisco Domènech Urgell** es co-Socio y **Francisco Domènech Aguiló** es Administrador solidario junto con la mujer del otro Socio. (Se establece como logo este →)



El 14-06-2004 **La Hispano Igualadina** le traspasa la línea **V-1283, T-30 Figuera-Reus** a esta nueva empresa. En el apartado **Textos Legales** de la ficha de **TPP Domenech** se hace un extenso y detallado seguimiento de todo el historial de esta línea y los diversos propietarios que ha tenido desde su establecimiento.

La Hispano Igualadina.

Poco después de estas operaciones **Francisco Domènech Urgell** y **Francisco Domènech Aguiló** deciden retomar el mando de la anterior empresa **Autocars Domènech** y mantienen las dos empresas de forma paralela, con actividades distintas pero colaborando.

Domènech

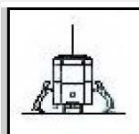
A mediados del 2005 el co-Socio de **Transports Públics del Priorat SL** decide dejar la empresa y por tanto se hace necesario estructurar nuevamente las Direcciones.



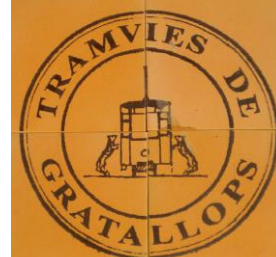
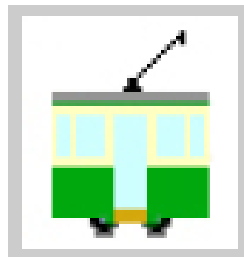
El 16-09-2005 se materializa formalmente la fusión de las dos empresas **Autocars Domènech** y **Transports Públics del Priorat SL** en una nueva firma que se denomina **Transports Públics del Priorat i Domènech SL**.

En el 2017 el servicio de **Gratallops a Falset** (conexión con el FFCC) se atiende por la empresa **TPP Domenech** con una línea que recorre las poblaciones de **Porrera, Torroja, El Lloar, Gratallops** y **Falset** (o sea lo que se ha venido citando como "corredor" en esta ficha), ([ver Líneas](#)).

Domènech TPP



TRAMVIES DE GRATALLOPS



La auténtica **Línea Urbana** de esta población es la de **Tramvies de Gratallops**, de la cual se hace un pequeño resumen:

El **Tramvia de Gratallops** nació como un capricho personal del historiador **Albert González Masip** (que ha publicado varios libros sobre el tema de transporte de viajeros y sobre el cual en mis fichas se hacen numerosas citas).

En 1997, aprovechando que disponía de una casa antigua en el pueblo de **Gratallops**, decidió construirse en el interior de su bodega un **Tranvía** (en pequeño) con algunos elementos auténticos de antiguos **Tranvías de Barcelona**. Según explica, intentó que el aspecto fuese al máximo de tipo tranviario, aunque las medidas hicieron que no se pareciese a ningún otro de ningún lugar. ([Ver detalle sobre el inicio](#)). Se simuló la creación de una empresa ficticia que se denominó **Tramvies de Gratallops** sobre la que se basarían todos los restantes temas complementarios de la explotación. La dirección social y real es **Carrer d'en Saperes, 15** de **Gratallops**.



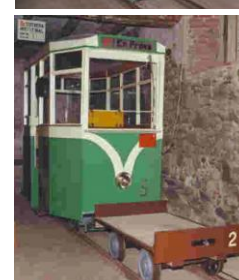
En 1998 se finalizó la construcción del **Tranvía** y quedó con el aspecto que puede comprobarse en el resumen ([ver nota](#)).



Las características del **Tranvía** pueden verse en el siguiente [detalle](#), entre las que cabe destacar que el vehículo tiene una longitud 2,45 m., una anchura de 1,22 m., pesa 275 Kg. y tiene un recorrido sobre railes tipo carrilet de 10 metros con ancho de vía de 0,50 m.

Dentro de la misma bodega se aprovechó para instalar también un pequeño **Museo** de piezas reales, miniaturas y recortes con explicación de la historia de transporte en aquella zona de **Tarragona** y en particular en el **Priorato**. ([Ver detalle e imágenes](#)).

En 1999 se le agregó al **Tranvía** (que tiene asignado el **número 5**) una vagoneta como **Remolque** a la que se le ha puesto el **número 2**. Circulan siempre acoplados.

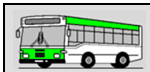


Como complemento de todo ello se publica una revista, con el título de "Gratallops **tram**"

Es posible suscribirse a esta revista pagando una reducida cuota que sirve para su confección y gastos de envío.



Esta ficha se actualizó anteriormente el 08-2017 y en esta nueva versión se han modificado los estilos del Historial y se ha agregado alguna nota y algunos billetes

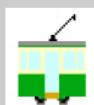


(Ver apartado de [líneas](#), con respecto a autobuses se hace en él un amplio resumen).

Datos en: <http://perso.wanadoo.es/tramgrat/catala.html>

(Los datos se listaron 04-07-2010, actualmente el enlace no funciona, aunque parece un problema puntual).

Aquesta és la pàgina del tramvia de Gratallops.



BENVINGUTS!



El fet que a un poble de poc més de 200 habitants hi hagi un tramvia és quelcom de completament estrany. I que, a més, sigui particular, sota teulada en un antic celler, i que tingui un recorregut de tan sols 10 metres encara el fa més una peça única.

El tramvia de Gratallops respon, abans de res, a un caprici personal. Es podria definir ben bé com una joguina per a gent gran. Això no obstant, la seva construcció s'ha fet curosament, tractant de donar al vehicle el màxim aspecte tramviari. Sense que sigui la còpia de cap tramvia real, s'inscriu en la línia estètica dels tramvies europeus dels anys quaranta. Per aquest motiu, el tramvia ha incorporat un conjunt d'elements reals procedents de vehicles que van funcionar a la xarxa urbana de Barcelona.

Veniu a pujar al tramvia de Gratallops. El viatge no és llarg. És tan sols una passejada a un altre temps.

Sobre el Tranvia:

Dades tècniques

TRAMVIA 5

Vehicle		Motor	
Llargada	2.445 mm	Tensió	24 V CC
Amplada	1.220 mm	Potència	0,18 kw
Altura total/interior	2.150/1.680 mm	Velocitat màxima	12 km/h
Capacitat	4 passatgers	Velocitat de servei	3,5 km/h
Pes	275 kg		

LÍNIA

Ample de via	500mm	Longitud de la línia	10 m
--------------	-------	----------------------	------

El tramvia fou projectat l'estiu del 1997 i posat en servei un any després en un antic celler fora d'ús, on encara s'hi pot veure una premsa de fer vi.

El 1999 s'hi afegí una vagoneta. 'TRAMVIES DE GRATALLOPS', una 'empresa' fictícia, efectua l'«explotació».

Algunes imàgenes del Tranvia:



El tramvia, en construcció. Març 1998



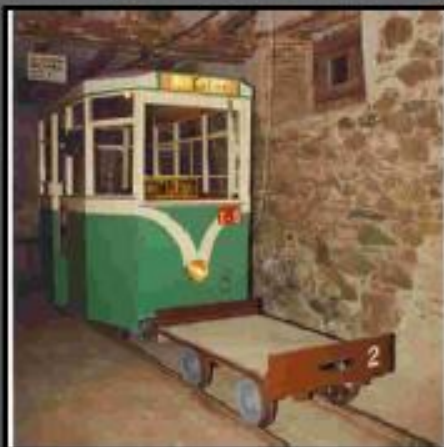
El tramvia, durant el període de proves. Agost 1998



La inauguració. 22 d'agost de 1998



La festa d'inauguració. 22 d'agost de 1998



El parc mòbil. Gener 2000



Entrada a l'Espai-museu



Espai-museu



El Gran Metro



Troleibús 511 de Barcelona, 1:16



Espai-museu



Espai-museu



Espai-museu



Espai-museu



Tramvia PCC 1617 de Barcelona, 1:16



Tramvia 5 de Tarragona, 1:16



Visitants al tramvia

En el local de **Tramvies de Gratallops** existen varios paneles con la explicación e imágenes sobre los transportes en Gratallops, este es uno →

Foto de Xavi Flórez tomada el día de la visita del Bus-16 al local, el 24-07-2010.



Datos en:

<http://www.spanishrailway.com/2012/05/22/tranvia-de-gratallops/>

Descargados el: 30-07-2017

Ferrocarriles de España
www.spanishrailway.com por Juan Peris Torner

Tranvía de Gratallops
Publicada el: 22 / May / 2012

Incipiente línea testimonial de tranvía privado, instalado en 1999, de escaso trayecto (10 ml) situado en una cochera privada, en Gratallops, su ancho de vía es de 500 mm construida con carril tipo Vignole de 7,5 kg/ml. alimentado por catenaria a 24 V D.C. . Dispuso de un coche de dos ejes con motor de 0,18 Kw para 4 viajeros y de un remolque de dos ejes.



Localidad:

Servicio Urbano de Gratallops

Gratallops (Tarragona)



Líneas de ómnibus en Cataluña. Año 1927

(Publicada a la Guía del Automovilista de 1927, per Seix y Barral.

Documento Colección Francisco Arauz Larregola



– Reus

- Dalmau y Gassó. Línea Reus-Tarragona, Reus-Montroig, Reus-Valls y Reus-Porrera.
- La Hispano Cambrilense. Línea Reus-Cambrils.
- La Riudomense. Línea Reus-Tarragona, Reus-Montroig y Reus-Valls.
- Nolla, Agustín. Línea Reus-Cambrils.
- Rapid. Línea Reus-Riudecañas.
- Taberna, José. Línea Reus-Alforja.
- Vilella, S. en C. Juan y Cayetano. Bencina «La Benzo Motriz». Línea Reus-Priorato-Granadella.

En 1927 las líneas atendidas en la zona de **Reus** (hacia el **Priorato**) son las siguientes:

Rapid → **Reus a Riudecañas**

José Taberna → **Reus a Alforja**

Juan y Cayetano Vilella, S. en C. → ??

Benzina “La Benzo Motriz” → **Reus – Priorato – Granadella**

Comentarios: Ninguna de las citadas coincide con su recorrido en los alrededores de **Gratallops**, ni siquiera la última, cuyo recorrido debía hacerse lógicamente por itinerarios más al norte de ésta ([ver mapas](#)).

Rapid
José Taberna
Juan y Cayetano Vilella S.en C.
Benzina “La Benzo Motriz”



Servicios diarios fijos de autómibus en Cataluña

Según datos facilitados por la
CÁMARA DEL AUTÓNIBUS DE CATALUÑA



Año 1931

Datos extraídos del
documento perteneciente
a Jordi Masdeu Navarra
y escaneado por
Joan Domingo Ventura

El contenido figura transcrito a continuación:

Tarragona Página 67

Compañía Reusense de Automóviles La Hispania

De Reus a Granadella

De Reus a Bisbal de Falset

De Reus a Prades

Tarragona Página 68

Javier Amorós

De Vilella Baja a la estación de Falset

De Gratallops a Torrojas

De Falset a Bellmunt

Comentarios: Aparece una línea específica a **Gratallops**, pero desde **Torrojas**, aunque la otra línea de **Vilella Baja a Falset** debía pasar necesariamente por **Gratallops** también. Se cita y se reseñan las líneas de otra de las empresas que siempre han actuado por la zona, y que parece estar haciendo la línea reseñada en 1927.

Javier Amorós

Javier Amorós De Vilella Baja a la estación de Falset; de Gratallops a Torrojas y Falset a Bellmunt.

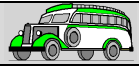
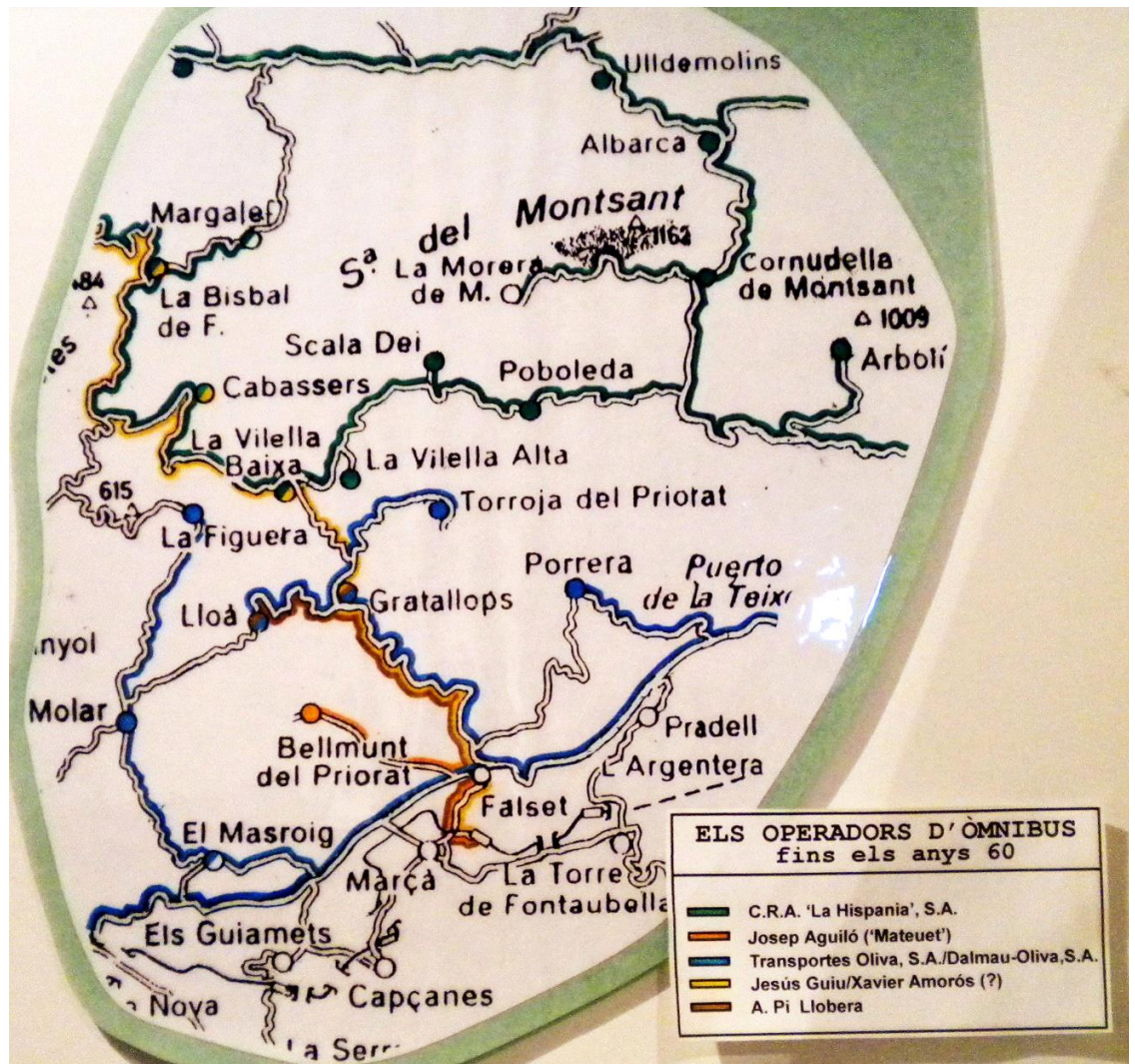
Mapa de conjunto sobre la situación de pueblos del Priorato con respecto a Reus y a Mora la Nova.

(Base del mapa de finales de los 90)



Mapa con detalle de las líneas en el Priorato atendidas hasta los años 60 aproximadamente.

El mapa corresponde al archivo de Albert González Masip y se expone en el local del Tramvia de Gatallops: <http://perso.wanadoo.es/tramgrat/catala.html>



Datos de la Guia Barem-Lines (del año 1952 aproximadamente)

Página 64:

Precios desde cada trayecto: L I N E A: LA FIGUERA - REUS

Km	LA FIGUERA	EMPRESA: Transportes Oliva, S.A. Duración del trayecto: 3 h. Kilómetros: 26	
7	3'30 NOJA	Sitio de salida de Reus: c. San Juan, 19 - tel. 88	
15	5'55 3'30 MASROIG	H O R A R I O	
23	8'50 5'55 3'30 FALSET	Salida de La Figuera a las 6.15 h.	
27	— — — — PRADELL	Salida de Reus a las 18 h.	
56	20'30 17'70 15'10 11'80 9'60 REUS		

NOTA: Este servicio solamente circula los Lunes, Martes, Jueves y Sábados.

Página 58:

Precios desde cada trayecto: LINEA: MORA LA NUEVA - REUS

Km	MORA LA NUEVA	EMPRESA: Transportes Oliva, S.A. Duración del trayecto: 2 h. 30 m. Kilómetros: 52	
17	5'90 FALSET	Sitio de salida de Mora la Nueva: (Fonda Barcelona)	
21	9'60 2'30 PRADELL	H O R A R I O	
52	17'70 11'80 9'60 REUS	Salida de Mora la Nueva: 6.50 h. Salida de Reus: 18 h.	

OBSERVACIONES

Este servicio solamente circula los Lunes, Martes, Jueves y Sábados.

Página 104:

Precios desde cada trayecto: L I N E A: REUS - PALMA DE EBRO

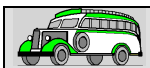
Km	REUS	EMPRESA: C.R.A. La Hispania Duración del trayecto: 4 h.	
32	15' POBOLEDA	Sitio de salida de Reus: Arrabal Sta. Ana, 21 - Tel. 341 (Bar Sala)	
37	17' 2' SCALA-DEI	Sitio de salida de Palma de E.: Plaza	
43	21' 4' 4' VILELLA ALTA	H O R A R I O	
45	22' 6' 5' 2' VILELLA BAJA	Salida de Palma de E. a las 4.30 h.	
53	25' 8' 6' 3' 3' CABACES	Salida de Reus a las 15.45 h.	
65	27' 12' 10' 6' 6' 4' BISBAL DE F.		
67	29' 14' 12' 8' 8' 6' 2' MARGALEF		
77	30' 16' 14' 10' 10' 8' 4' 5' PALMA DE E.		

NOTA: Este servicio se efectúa solamente los Lunes, Martes, Jueves y Sábados, no festivos.

Comentarios:

Si se comparan los recorridos de estas tres líneas (únicas encontradas en la guía citada) con el mapa de arriba, puede verse que ninguna de las líneas utiliza el corredor entre Falset y La Vilella Baja que es el que incluiría Bellmunt del Priorat, Lloà, Gratallops y Torroja del Priorat.

Todo parece apuntar en que en aquel momento (año 1952) nadie atendía el servicio entre las citadas poblaciones.



Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Ant^o Tartajo):

Timbre:

OM	Línea	Prov	Titular	Propietario
28/02/1929	Falset a Bellmunt	.	Javier Amorós Freixa	.
25/03/1929	Marsá-Falset a Vilella Baja	-	Ramón Guin Masip	-
02/04/1929	Marsá-Falset a Molá	.	José Cabré Rius	.
08/11/1935	Marsá-Falset a Figuerola por Masroig y Mola	.	José Escoda Estivill	.
08/11/1935	Marsat-Falset y Vilella Baja	.	Jesús Guiu Masip	.
03/02/1941	estación de Marsá-Falset al pueblo de Falset	.	José Aguiló Miró	.

NOTAS-Las filas sombreadas en salmón son las pertenecientes a esta empresa, las restantes se citan a efectos comparativos.

Adjudicación:

Línea	Prov	km	Titular	tipo	Fecha	Exped	Vehículos	Observaciones
La Figuera y Reus > H Collado de la Teixeta a La Porrera > H Masroig y Mora la Nueva	T	56 6 9	Transportes Oliva S.A.	def. conv.	04/04/1957	4781	T-5.419 Hispano Suiza 32 as. T-2.935 Chevrolet 14 as. B-52.762 Chevrolet 26 as. T-2.603 Chevrolet 14 as.	-
Falset y Torroja	T	22,5	Transportes Oliva S.A.	def.	27/11/1964	8053	Los mismos del servicio base	Hijuela del serv. La Figuera - Reus (V-1283; T-30)
Bellmunt de Ciurana y Falset	T	5	Transportes Oliva S.A.	def.	15/12/1964	7205	Los mismos del servicio base	Hijuela del serv. La Figuera y Reus con hijuelas (V-1283; T-30)

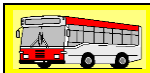
General:

V	provincial	Itinerario	Concesionario
V-1283	T-30	La Figuera - Reus > H Falset a Torroja > H Bellmunt de Ciurana a Falset	Transportes Oliva S.A.



Detalle del recorrido de las Líneas Generales (recientes)

Como hemos visto la conexión de **Gratallops** con el resto de poblaciones del entorno se remonta a primeros del siglo pasado, pero aquí en este apartado señalaremos solo los últimos años, ya que los anteriores (de una forma u otra) ya se han citado y detallado en el [Historial](#) de esta ficha y con respecto a estos últimos finales puede encontrarse amplia información en la ficha de [TPP Domenech](#), de la que se hace un pequeño extracto a continuación.



Resumen de Línea Actual (año 2017)



Horaris

des de l'1/10/2015



Porrera ↔ Falset ↔ Móra d'Ebre

De dilluns a divendres feiners		Dill-DV Període no escolar		Dilluns, dijous, dijous i divendres festius		Dijous festius		Dissabtes feiners		Parades	De dilluns a divendres feiners		Dill-DV Període no escolar		Dilluns, dijous, dijous i divendres festius		Dijous festius (dijous festius no escolar)		Dijous i divendres (en període escolar)		Dissabtes feiners					
08.05	16.50										↓	Porrera	↑	08.02	16.48											
08.13 ²	16.56									↓	Coll de la Teixeta	↑	07.54	16.41 ²												
08.15	16.58									↓	Pradell - Venta	↑	07.51	16.38												
07.45 ⁴						07.55 ⁴				↓	Porrera	↑					18.00 ⁴	17.55 ⁴		14.35 ⁴	15.35 ⁴					
08.05						08.15				↓	Torroja del Priorat	↑					17.50	17.45		14.25	15.25					
08.25						08.35				↓	El Lloar	↑					17.30	17.25		14.05	15.05					
08.35						08.45				↓	Gratallops	↑					17.20	17.15		13.55	14.55					
08.55 ²	08.22	11.55	15.45	17.05	17.50	09.00 ²	09.05 ¹	09.05 ¹	09.05	11.30	↓	Falset - Flors Coll	↑	07.46	11.50	16.32	16.50 ²	17.00 ²	20.00	17.00 ²	13.30	13.50 ²	13.45 ²	14.40 ²	11.25	14.15
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	↓	Falset - Parada Bus	↑	07.44	11.45	16.30	16.45	16.55	19.55	16.55	13.25	13.45	13.40 ²	14.35 ²	11.20	14.10
08.24	11.57	15.47	17.07	17.52		09.07	09.07	09.07	11.32		↓	Falset - Benzinera	↑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	12.05	15.55	18.00			09.15	09.15	09.15	11.40		↓	El Masroig	↑							13.16	13.36			11.11	14.01	
	-	-	-	-	-	-	09.25	-	-		↓	El Molar	↑							-	13.25			-	-	
	12.20	16.10	18.15			09.30	09.40	09.30	11.55		↓	Móra la Nova	↑							13.05	13.05			11.00	13.50	
	12.23	16.12	18.18			09.33	09.43	09.33	11.58		↓	Móra d'Ebre - Estació Bus	↑							13.00	13.00			10.55	13.45	
	12.27	16.18	18.22			09.37	09.47	09.37	12.03		↓	Móra d'Ebre - Hospital	↑							12.55	12.55			10.50	13.40	
	12.30	16.15	18.25			09.40	09.50	09.40	12.06		↓	Móra d'Ebre - Piscina	↑							12.52	12.52			10.47	13.37	

¹ Correspondència amb les línies La Figuera-Falset-Reus i F1, F2, F3 i F4.

² Correspondència amb la línia La Figuera-Falset-Reus.

³ Enllaç que es fa si hi ha demanda i si hi ha clients que pugen des de Reus i Falset.

⁴ Els serveis de Porrera a Torroja i viceversa, es realitzaran a la demanda trucant el dia abans al 977 831 871 abans de les 18 h.

TWITTER PER AVISOS O INCIDÈNCIES @autocardomenech

@autocarsdomenech

En el recorte siguiente puede verse claramente que se realizan 6 servicios diarios en una sub-línea que recorre las poblaciones de **Porrera**, **Torroja**, **El Lloar**, **Gratallops** y **Falset** (o sea lo que se ha venido citando como "corredor" en esta ficha:



Boletín Oficial del Estado núm. 260, de 15/10/1957, páginas 5726 a 5728.

Departamento: Ministerio de Obras Públicas
Transportes por carretera.- Resolución por las que se adjudican definitivamente los servicios de viajeros entre las localidades que se citan.

[PDF \(Referencia BOE-B-1957-13551\)](#)

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

RESOLUCIONES de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por las que se adjudican definitivamente los servicios de transporte de viajeros entre las localidades que se citan.

El Excmo. Sr. Ministro de este Departamento, con fecha 4 de abril de 1957, ha resuelto adjudicar definitivamente la concesión del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre La Figuera y Reus, con hijuela de La Teixeta a Porrera y Masroig a Mora la Nueva, provincia de Tarragona (expediente número 4781), convalidando el que actualmente explota, a Transportes Oliva, S. A., con arreglo a las siguientes condiciones:

1.ª En todo lo concerniente a la concesión y explotación del servicio se cumplirán los preceptos contenidos en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 9 de diciembre de 1949, y en el de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres, de 16 del mismo mes y año, y en sus disposiciones complementarias.

2.ª El itinerario entre La Figuera y Reus, de 56 kilómetros de longitud, pasará por Molá, Masroig, Fabret, Collado de la Teixeta a Irias. El de la hijuela, entre Collado de la Teixeta y Porrera, de 6 kilómetros de longitud, se hará sin paradas fijas intermedias, y el de la hijuela, entre Masroig y Mora la Nueva, de 9 kilómetros de longitud, se hará también sin paradas fijas intermedias, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente, con la prohibición de realizar tráfico de Reus para Riudesoll, puntos intermedios y viceversa.

3.ª Se realizarán todos los días, sin excepción, las siguientes expediciones:

Una expedición entre La Figuera y Reus y otra expedición entre Reus y La Figuera.

Una expedición entre Ferrera y Collado de la Teixeta y otra expedición entre Collado de la Teixeta y Porrera.

Una expedición entre Mora la Nueva y Masroig y otra expedición entre Masroig y Mora la Nueva.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura de Obras Públicas.

4.ª Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Omnibus marca «Hispano-Sulza», de 27 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula T-5419, con capacidad para 32 viajeros sentados con clasificación de primera y segunda.

Omnibus marca «Chevrolet», de 16 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula T-2935, con capacidad para 14 viajeros sentados con clasificación de primera y segunda.

Omnibus marca «Chevrolet», de 21 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula B-52762, con capacidad para 26 viajeros sentados con clasificación de primera y segunda.

Omnibus marca «Chevrolet», de reserva, de 16 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula T-2603, con capacidad para 14 viajeros sentados con clasificación de primera y segunda.

Estos vehículos deberán ser propiedad del adjudicatario, figurando expedido a su nombre los respectivos permisos de circulación, sin reservas respecto a la propiedad y sin que estén adscritos a ningún otro servicio, debiendo reunir las condiciones que se fijan en el capítulo VI del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

5.ª No son necesarias instalaciones fijas afectas a la concesión, pero se utilizarán los despachos de billetes y lugares de espera que se determinen, previa aprobación de la Jefatura de Obras Públicas.

6.ª Regirán las siguientes tarifas-base:

Primera clase: 0,45 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Segunda clase: 0,41 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0,0615 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirán del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicándose sobre las tarifas-base, incrementadas con el canon de coincidencia.

7.ª El adjudicatario queda obligado o transportar correspondencia en cada una de las expediciones por un peso de 50 kilogramos, con un volumen aproximado de 0,129 metros cúbicos, con arreglo a las normas fijadas en la Orden ministerial de 29 de mayo de 1950 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 6 de junio siguiente).

8.ª Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como coincidente grupo b).

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) un canon de coincidencia de tres ochenta y cinco (3,85) por ciento (100).

9.ª La explotación del servicio comenzará en el plazo máximo de tres meses, contados a partir de la fecha de publicación de la adjudicación definitiva de la concesión en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, debiendo el adjudicatario comunicar a la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona la fecha en que se propone inaugurar el servicio, a los efectos de levantamiento del acta de inauguración correspondiente.

10. El incumplimiento por parte del adjudicatario de sus obligaciones dentro de los plazos señalados dará lugar a la anulación de la adjudicación definitiva, con pérdida de la fianza depositada.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de julio de 1957.—El Director general, Pascual Lorenzo.

Excmo. Sr. Inspector Jefe de la Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera.
4.419.

Ministerio de Obras Públicas (BOE de 01/02/1965 - Sección III)

Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público haber sido adjudicados definitivamente los servicios regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre las localidades que se citan.

[Más... \(Referencia BOE-A-1965-2899\)](#)

RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público haber sido adjudicados definitivamente los servicios regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre las localidades que se citan.

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 27 de noviembre de 1964, ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan:

Servicio entre Falset y Torroja, provincia de Tarragona (expediente número 8.053), como hijuela del que es concesionario «Transportes Oliva, S. A.», entre La Figuera y Reus (V-1.283; T-30), en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario.—El itinerario entre Falset y Torroja, de 22,5 kilómetros de longitud, pasará por Gratallops y Lloa (desviación), con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

Expediciones.—Se realizarán las siguientes expediciones: Una de ida y vuelta los lunes, martes, jueves y sábados no festivos.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura de Obras Públicas.

Vehículos.—Quedan afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Los mismos del servicio-base (V-1.283; T-30).

Tarifas.—Regirán las siguientes tarifas-base:

Las mismas del servicio-base (V-1.283; T-30).

Clasificación.—Este servicio se clasifica con respecto al ferrocarril como coincidente grupo b), considerado en conjunto con el servicio-base.

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953 el concesionario deberá abonar al ferrocarril el canon de coincidencia que corresponda.—480-A.

Madrid, 22 de enero de 1965.—El Director general, P. D., José de Castro Gil.

Ministerio de Obras Públicas
(BOE de 22/02/1965 - Sección III)

Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público haber sido adjudicados definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

[Más... \(Referencia BOE-A-1965-3025\)](#)

RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público haber sido adjudicados definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento con fecha 15 de diciembre de 1964 ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan:

Servicio entre Bellmunt de Ciurana y Falset, como hijuela del que es concesionario «Transportes Oliva, S. A.» (expediente número 7.205), entre La Figuera y Reus, con hijuelas (V-1.283), provincia de Tarragona, en cuyas condiciones de adjudicación figuran entre otras las siguientes:

Itinerario.—El itinerario entre Bellmunt de Ciurana y Falset, de cinco kilómetros de longitud, se realizará en expedición directa sin paradas fijas intermedias, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente y sin prohibiciones de tráfico, salvo en las intensificaciones parciales de servicio que hayan de autorizarse, las cuales eran puntualizadas en ocasión de su otorgamiento.

Expediciones.—Se realizarán las siguientes expediciones todas las semanas:

Cuatro expediciones entre Bellmunt de Ciurana y Falset y cuatro expediciones entre Falset y Bellmunt de Ciurana.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

Vehículos.—Los mismos del servicio-base (V-1.283:T-30).

Tarifas.—Regirán las mismas tarifas-base que las del servicio-base (V-1.283:T-30).

Clasificación.—Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como coincidente grupo b), en conjunto.

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953 el concesionario deberá abonar al ferrocarril el canon de coincidencia que corresponda.

Madrid, 12 de febrero de 1965.—El Director general, por delegación, José de Castro Gil.—1.050-A.

Ministerio de Obras Públicas
(BOE de 14/01/1969 - Sección III)

Resolución por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **La Figuera y Reus, con hijuelas (V-1.283)**.

De **Transportes Oliva SA** a **Pedro Oliva Pino**

Efecto: 30-09-1966

[Más... \(Referencia BOE-A-1969-30839\)](#)

La Sociedad mercantil «Transportes Oliva, S. A.», solicitó el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre La Figuera y Reus, con hijuelas (V-1.283), en favor de don Pedro Oliva Pino, y esta Dirección General, en fecha 30 de septiembre de 1966, accedió a lo solicitado, quedando subrogado don Pedro Oliva Pino en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 del vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Madrid, 19 de diciembre de 1968.—El Director general, Santiago de Cruyiles.—131-A.

Ministerio de Obras Públicas
(BOE de 22/02/1973 - Sección III)

Resolución por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **La Figuera y Reus, con hijuelas (V-1.283)**.

Pedro Oliva Pino → **José Andreu Dalmau**

Efecto: 28-12-1972

[Más... \(Referencia BOE-A-1973-33106\)](#)

Don Pedro Oliva Pino solicitó el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre La Figuera y Reus, con hijuelas de La Teixeta y Porrera, de Masroig a Mora la Nueva, de Falset a Torroja y de Bellmunt de Ciurana a Falset (V-1.283), en favor de don José Andreu Dalmau, y esta Dirección General, en fecha 28 de diciembre de 1972, accedió a lo solicitado, quedando subrogado este último señor en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 del vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Madrid, 30 de enero de 1973.—El Director general, Jesús Santos Rein.—1.088 A.

RESOLUCIÓ de 30 de juliol de 1981, per la qual es fa públic el canvi de titularitat de la concessió de servei públic regular de transport de viatgers per carretera: **la Figuera-Reus amb filloles, de la Teixeta a Porrera, del Masroig a Móra la Nova, de Falset a Torroja i de Bellmunt del Priorat a Falset (V-1283: T-30)**.

DOGC 19/08/1981

 [Text i fitxa](#)  [PDF](#) (229.81 KB)

14-05-1981

Josep Andreu Dalmau → **La Hispano Igualadina SA**

RESOLUCIÓ

de 30 de juliol de 1981, per la qual es fa públic el canvi de titularitat de la concessió del servei públic regular de transport de viatgers per carretera: la Figuera-Reus amb filloles de la Teixeta a Porrera, del Masroig a Móra la Nova, de Falset a Torroja i de Bellmunt del Priorat a Falset (V-1283: T-30)

El senyor Josep Andreu i Dalmau, en qualitat de cedent, i l'empresa "La Hispano Igualadina, S. A." en qualitat de cessionària han sol·licitat la transferència de la concessió del servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre la Figuera-Reus amb filloles, de la Teixeta a Porrera, de Masroig a Móra la Nova, de Falset a Torroja i de Bellmunt del Priorat a Falset (V-1283:T-30).

HE RESULT:

En data 14 de maig de 1981, accedir a aquesta sol·licitud, amb la qual cosa l'empresa "La Hispano Igualadina, Sociedad Anónima", resta subrogada en tots els drets totes les obligacions que corresponen al titular de la dita concessió a partir de la data de la publicació d'aquesta resolució.

L'esmentada transferència es fa pública complint la normativa que ho exigeix i que figura a l'article 21 del vigent Reglament d'Ordenació dels Transportes Mecànics per Carretera, de 9 de desembre de 1949.

Barcelona, 30 de juliols de 1981.

JOAQUIM TOSAS I MIR
Director General de Transports



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://todocoleccion.net) (más concretamente pueden encontrarse en el apartado <http://www.todocoleccion.net/s/coleccionismo-billetes-transporte?idvendedor=id48>).

Estos billetes corresponden a la empresa **Jesús Guiu Masip** de la cual se hace una referencia en el [Historial](#) de esta ficha, ya que no tiene abierta ficha propia.

En el apartado de abajo se incluyen unos billetes de la colección de **Albert González Masip**, complementarios de estos otros, y a título de comparación.

Se incluye también otro billete de otra empresa **A.Pi Llobera** contemporánea (ver [\[\]](#)) y que realizaba una línea en la zona, que luego se convirtió en una hijuela de la empresa **Transportes Oliva**, (ver [doc.](#))

Todos los billetes son de antes de la Guerra (están escritos en catalán).



← Billetes de Joan Domingo Ventura

Mas Billetes de Joan Domingo Ventura →

Entre todos (éstos, los anteriores y los siguientes) puede sacarse la conclusión de que a cada uno de los trayectos le correspondía un color distinto, aparte del precio.



Billetes de Albert González Masip:



Para finalizar el presente muestrario, una serie de billetes estos sí de **Transportes Oliva SA** y correspondientes a los años 60 ó primeros de los 70:

