



Empresa:  
**Liquidada**

**La Primera del Flamisell** (Jaime Esport Porredón)

Ubicación:

**La Pobra de Segur** (Lleida)



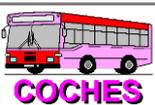
Versión 08-2018



**HISTORIA**



**LINEAS**



**COCHES**



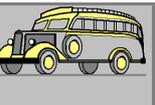
**Bibliografía**



**FOTOS**



**Textos Legales**



**Empresas**



## HISTORIAL

En 03-1913 entraba en servicio una línea regular con un servicio diario entre **La Pobra-Cabdella** atendida por un solo coche, de matrícula L-42 (un Hispano Suiza), que en 1929 sería vendido a **La Primera del Flamisell** ([ver nota](#)).

**LA PRIMERA  
DEL FLAMISELL**

La empresa titular del servicio había sido fundada en 1913 por el Sr. **Jaime Esport** vecino de **La Torre de Capdella** ([ver nota](#)) e inició el servicio con motivo de la apertura de la carretera.

**Jaime Esport Porredón**

Antes de 1929 **Jaime Esport Porredón** (**La Primera del Flamisell**) explotaba la línea: **La Pobra de Segur a Capdella y a Yerbes**.

En 1934 estaba atendiendo dos líneas **La Pobra-Cabdella** y **La Pobra Pont de Suert**, ambas con un servicio a diario.

El 03-04-1952 **La Primera del Flamisell** recibe la concesión definitiva de la línea **Pobra Segur - Vilaller**, **V-74 L-2** ([Ver documento](#))

El 14-04-1952 recibe también la concesión de la línea **Pobra de Segur - Central-Capdella**, **V-81 L-6** ([Ver documento](#))

En 1952 está realizando tres líneas **La Pobra de Segur a Viella** (Valle de Arán) de 84 Km, **La Pobra de Segur a Vilaller** de 50 Km y **La Pobra de Segur a Capdella** de 30 Km. ([ver datos](#)).

En las tres líneas se sigue el sistema de salir por la mañana de los finales, para estar prácticamente todo el día en **La Pobra de Segur** y luego a la tarde regresar, lo que hace suponer que los tres dormían en **Viella**, en **Vilaller** y en **Capdella** respectivamente. Se descarta el supuesto de que regresaran "de vacío" (en la anotación anterior se ha incluido el kilometraje como evidencia).

Se ignora en donde estaba domiciliada oficialmente **La Primera del Flamisell** (no se ha encontrado documentación) pero se supone que, como mínimo, debería tener oficinas en **La Pobra de Segur** por lo antedicho, por lo que en la ficha se hace constar esta ubicación.

Entre 1957 y 1960 obtiene varias prolongaciones e hijuelas de los anteriores servicios (ver detalle en apartado [líneas](#) y en los siguientes documentos, [BOE de 06-12-1957](#), [BOE de 13-02-1959](#) y [BOE de 12-01-1961](#)).

El 09-04-1963 recibe autorización definitiva para unificar todos sus servicios en la nueva **U-29 Pobra de Segur a Viella con hijuelas de Senterada a Capdella y de Pont de Suert a Caldas de Bohí**, (ver [líneas](#) y documento [BOE de 30-05-1963](#)).

En 1968 Donald Hudson (de U.K.) fotografió varios coches. Ello prueba la existencia de la Empresa en esta fecha.

En ese año (según foto de Donald Hudson) existe ya un **Servicio Urbano de La Pobra de Segur** que circula hasta la **Estación** ([ver imagen](#)).

**Líneas  
Urbanas**

El 29-01-1970 (publicado el 30-09-1970, en BOE de 18-11-70) **Jaime Esport Porredón** traspasa la titularidad de las líneas a **ALOSA (Automóviles La Oscense SA)** de Huesca. ([Ver documento](#)).

**alosa**

Se supone que el **Servicio Urbano de la Pobra de Segur** también pasó a **ALOSA** como continuadora. ([Ver billete](#)).

(Años más tarde, en 1990 pasarán a estar servidas por **Alsina Graells**).

**Alsina Graells**



La anterior versión de esta ficha fué del 07-2013 y se actualizó en 04-2017, ahora solamente se han modificado los estilos del índice y se ha agregado una nueva imagen en notas.



Libro: "L'aventura hidroelèctrica de la vall de Capdella" (de Llorenç Sánchez i Vilanova), editor: FECSA, (Dipòsit legal: B-30.135-92).  
Libro: "El Diputat Riu, un Pallarès visionari, Sort 1871-Madrid 1928", editado en febrero 2009 (ISBN 978-84-96779-46-4).

Hay abundante información sobre este tema en el siguiente enlace, parte del cual se reproduce a continuación:

Datos en: <http://www.patrimonihidroelectric.com/es/cajon-historico/museo-hidroelectrico-de-capdella/les-comunicacions#>



### Las comunicaciones

A principios del siglo XX se tardaba 28 horas para cubrir una distancia de 240 km (Barcelona- Capdella), actualmente se hace en menos de 3 horas.

**La carretera: 30 km en 90 días**

En 1910 las comunicaciones en la Vall Fosca se hacían por caminos de herradura, y eran transversales, por eso la primera gran obra que proyectó EEC fue la carretera que enlaza con la Pobla de Segur.

Las obras se iniciaron el noviembre de 1911. 3.000 hombres trabajando a pico y pala construyeron 30 km de carretera en tan sólo 90 días. Un gran hito si se tienen en cuenta los pocos medios técnicos de que se disponía y la dureza del terreno.

La diligencia y celeridad es incuestionable, tan sólo un dato comparativo: los 12 km que separan Tremp de la Pobla de Segur, que se construyeron, unos años antes, en más de 2.900 días.

La construcción de la carretera permitió inaugurar una línea de transporte de pasajeros y mercancías desde la Pobla de Segur a Capdella, rompiendo así el aislamiento del valle. La empresa encargada del servicio fue La Primera del Flamisell, fundada en 1913, por el Sr. Jaume Espot vecino de la Torre de Capdella.

**Funiculares, vías y aéreos**

Los 2 km en vertical que separan el campamento de la Central de Capdella de la cota más alta de la ladera, fueron salvados con la construcción de un funicular; funcionaba eléctricamente partía de la cota 1.100 m hasta la 2.150 m, con una pendiente media del 45%. Desde aquí un trencito de 5 km, tirado por animales, llegaba al Estany Gento. El tren se motorizó y estará en funcionamiento hasta el año 1979.

El funicular funcionó hasta el año 1980, cuando se puso en servicio el moderno teleférico de Sallente – Estany Gento. La distribución de materiales desde el Estany Gento al resto de lagos se hará con vagonetas y aéreos, y allí donde fue imposible su colocación se llegó con la fuerza humana.

En los meses de invierno cuando se hielan los lagos si acumula hasta 3 metros de grueso de hielo entonces las vías por donde circulaban las vagonetas se colocaban directamente encima.

**Telefonía y correos**

La dispersión de equipamientos en el territorio motivó que se creara una red propia de correos y telefonía.

El 1913 una red telefónica enlazaba la zona de los lagos con el campamento de la central de Capdella, y desde aquí una línea hasta Barcelona. Paradójicamente hoy en día no existe cobertura telefónica en la zona de los estanques.

**Otros enlaces:**

[Museo hidroeléctrico de Capdella](#)

[Museo del agua de Lleida](#)

[C. de interpretación del agua de Tavascan](#)

[Endesa](#)

[C. de interpretación del agua de Canelles](#)

[Bibliografía](#)

[Otras obras en el Valle](#)

[La primera gran central eléctrica de Cataluña. 1911-1914](#)

[El Campamento](#)

[El paisaje antes y después](#)

[El problema energético](#)

[Emili Riu Periquet](#)

[La central reversible de Sallente Estanygento](#)

[La colonia obrera](#)

[La cuenca del río Flamisell](#)

[La Vall Fosca antes de la llegada de las hidroeléctricas](#)

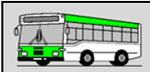
[Las comunicaciones](#)

[Las construcciones](#)

[Las líneas](#)

[Momentos significativos](#)





## Correo de Xavier Anies → 16-10-2006

Foto de portada de una revista editada en las comarcas del Pirineo de Lleida, que ha caído en mis manos.

### Jose Antonio Tartajo contestó:

Efectivamente, "La Primera de Flamisell", que en los años 50 tuvo varias concesiones en la zona de La Pobla de Segur: Viella, Vilaller, Pont de Suert, Capdella, Caldas de Bohí. Entre los coches adscritos figuraban éstos:

B-87.334 Hispano Suiza 28 as.

L-4.951 Hispano Suiza 28 as.

L-5.782 Issotta Fraschini 39 as.

V-21.844 Dodge 27 as.

L-3.760 Willys 27 as.

¿Será alguno de estos el de la foto?

[Bus\\_\(historico\) \(Portada Libro+XavierAnies\) →](#)



Reproducción de parte de la página 113 del libro : "L'aventura hidroelèctrica de la vall de Capdella" (de Llorenç Sánchez i Vilanova), editor: FECSA, (Dipòsit legal: B-30.135-92):

Els grans contingents que mobilitzaren les obres hidroelèctriques de Capdella, feren necessari d'implantar una sèrie de serveis, fins llavors poc menys que impensables. Així ja el mes de març de 1913 entrava en funcionament una línia regular de viatgers, servida per un sol vehicle, un omnibus de 16 places, marca Hispano-Suïssa, matrícula L. 42, que sortia de La Pobla a les 3 de la tarda i retornava el dia següent.

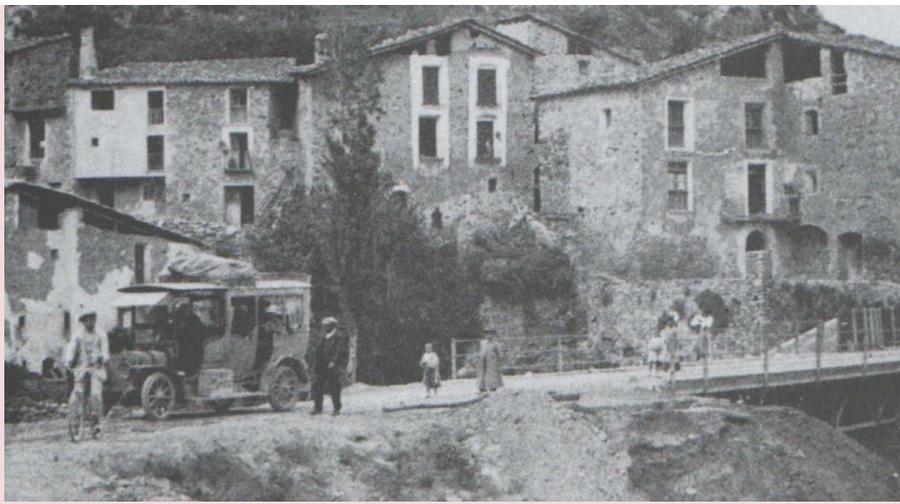


Las anotaciones expresadas al margen de la foto, combinadas con los datos obtenidos del BOLP (Boletín Oficial de la provincia de Lleida), hacen suponer que inicialmente (en 1913) el titular de la línea era otro (puede que el propio Jaime Espot Porredón) y que en 1929 el coche L-42, junto con el otro L-49 se vendieron a la, entonces sí, empresa: La Primera del Flamisell.

**Coche: L-42**  
(se desconoce modelo)

**Cabdella (seguramente)**  
**Año 1929 (posiblemente)**  
Reproducción de una foto que figura en la exposición permanente del Museo Hidroeléctrico de Cabdella.





Reproducción de la página 134 del libro “*El Diputat Riu, un pallarès visionari – Sort 1971 – Madrid 1928*”, publicado en febrero de 2009 (Depósito Legal: L-152-2009, ISBN: 978-84-96779-46-4).

El texto dice que la foto está tomada en el puente sobre el río Bòssia, en la población de Senterada, en la carretera de La Pobla de Segur a Cabdella, que se construyó en el año 1911 en solo 90 días. La foto pertenece al archivo de Josep Maria Subirà Blanch.

Seguramente se trata del coche L-187, un Berman Metalurgie (Potencia: 30 HP) adquirido a nombre de José Espot. En aquel momento debía ser el único existente (ver lista).

Foto publicada por Antton Anuncibay en su página de flirck.

Las referencias vehículo son:

Matrícula: L-28148

Modelo: Pegaso 5020

Dado de alta el : 20/12/1962

Dado de Baja el: 28/12/1984

La foto parece estar hecha antes de 1970, por lo que corresponde aun a La Primera del Flamisell.

Luego pasó a Alosa como otros coches y allí acabo sus días.



*Colección Anttonio Anuncibay*



Botigues/Museu de Salàs. Pirineus.Watt

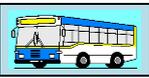
Miquel Segura el 07-08-2018 me hace llegar esta fotografía encontrada buscando en Internet y que según comenta figura en el flirckr de Xavier Maluquer, quien seguramente hizo una reproducción de la que está en el Museo de Salàs.

Se trata de un coche ya reseñado en esta ficha ([ver coches](#)):

V-21244

Dotge de 27 asientos

(No se tenía ninguna imagen de este vehículo hasta ahora).



## Algunas imágenes

**Coche: L-4.951**  
**Hispano Suiza**  
**(28 asientos)**

**La Pobla de Segur**  
**Año 1968**  
**Foto: Donald Hudson (U.K.)**



**Coche: L-5.899**  
**Hispano Suiza (?)**

**La Pobla de Segur**  
**Año 1968**  
**Foto: Donald Hudson (U.K.)**



**Coche: B-67334**  
**Hispano Suiza 28 asientos**  
**(servicio urbano)**

**La Pobla de Segur**  
**Año 1968**  
**Foto: Donald Hudson (U.K.)**





**Coche: L-6.030  
Dennis Lancet III, Ayats  
(carr. Nº 426)**

**La Pobla de Segur  
Año 1968  
Foto: Donald Hudson (U.K.)**

**Todas las fotos anteriores de este apartado pertenecen a Donal Hudson y se han podido incluir en esta ficha gracias a la cortesía de David Corke, ambos de U.K.**



## Coches

Lista obtenida de diversas Fuentes que se citan

B-67334	Hispano Suiza, 28 asientos. (Rfa. BOE con equivocación + Foto de Donald Hudson)
L-42	Hispano Suiza, 16 asientos → Alta el 07/11/1929 Adquirido en esa fecha de segunda mano. (Rfa. BOPL+J.A.Moreno)
L-49	(modelo?) → Alta el 07/11/1929 Adquirido en esa fecha de segunda mano. (Rfa. BOPL+J.A.Moreno)
L-187	Berman Metalurgie (Potencia: 30 HP) Adquirido a nombre de José Espot, la Pobla de Segur. (Rfa. BOPL+J.A.Moreno)
L-2225	Donnet → Alta el 00/07/1928 Adquirido en esa fecha de segunda mano. (Rfa. BOPL+J.A.Moreno)
L-3760	Willys, 27 asientos . (Rfa. BOE)
L-4951	Hispano Suiza, 28 asientos. (Rfa. BOE + Foto Donald Hudson)
L-5782	Issotta Fraschini, 39 asientos. (Rfa. BOE)
L-5899	Hispano Suiza (?). (Rfa. Foto de Donald Hudson)
L-6030	Dennis Lancet III, Ayats (carr. Nº 426). (Rfa. Foto de Donald Hudson)
L-28148	Pegaso 5020, Alta el 20/12/1962 y Baja el 28/12/1984. (Rfa. Foto en Flickr de Antton Anunciabay)
V-21844	Dodge, 27 asientos. (Rfa. BOE)
Z-8445	Dodge → Alta el 10/10/1953 Adquirido a Belarmino Crespo Saavedra de Zaragoza. (Rfa. BOPL+J.A.Moreno)



Empresa:  
**Liquidada**

**La Primera del Flamisell** (Jaime Esport Porredón)

Ubicación:

**La Pobla de Segur (Lleida)**



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

Precios desde cada trayecto: **L I N E A: POBLA DE SEGUR - VIELLA (Valle d'Arán)**

EMPRESA: La Primera del Flamisell, S.A.  
Duración del trayecto: 4 h.

Sitio de salida de Pobla de Segur:  
Avda. Verdaguier, 1 - Tels. 40 y 68

Sitio de salida de Viella:  
Avda. Generalísimo Franco

Km	Cl	POBLA DE SEGUR											
10	1ª	4'55	SENERADA										
	2ª	4'—											
18	1ª	7'45	3'30	SARROCA DE BELLERA									
	2ª	6'50	2'90										
22	1ª	9'50	5'25	2'10	PERVES								
	2ª	8'30	4'70	1'80									
30	1ª	12'40	8'25	5'—	2'90	VIU DE LLEVATA							
	2ª	10'80	7'20	4'35	2'55								
40	1ª	17'30	12'80	9'90	7'85	5'—	PONT DE SUERT						
	2ª	15'15	11'20	8'65	6'85	4'35							
50	1ª	21'05	16'50	13'60	11'55	8'65	3'70	VILALLER					
	2ª	18'40	14'40	11'90	10'10	7'60	3'25						
59	1ª	23'95	19'40	16'50	14'45	11'55	6'60	2'90	BONO				
	2ª	20'95	16'95	14'45	12'65	10'15	5'80	2'55					
66	1ª	25'60	21'05	18'15	16'10	13'20	8'25	4'55	2'10	SENET			
	2ª	22'40	18'40	15'90	14'10	11'60	7'25	4'—	1'80				
73	1ª	29'70	25'15	22'25	20'20	17'30	12'35	8'65	5'80	4'15	BOGA SUR		
	2ª	26'—	22'—	19'50	17'70	15'20	10'85	7'60	5'05	3'60			
79	1ª	31'80	27'25	24'35	22'30	19'40	14'45	10'75	7'85	6'20	2'50	BOGA NORTE	
	2ª	27'80	23'80	21'30	19'50	17'—	12'65	9'40	6'85	5'40	2'20		
84	1ª	35'05	30'50	27'60	25'55	22'65	17'70	14'—	11'15	9'50	5'35	3'30	VIELLA
	2ª	30'65	26'65	24'15	22'35	19'85	15'50	12'25	9'75	8'30	4'70	2'90	

**H O R A R I O**

Salida de Pobla de S. a las 15.30 h.

Salida de Viella a las 8.- h.

**Anotaciones**  
Correspondientes a las páginas 48, 106 y 179 respectivamente.

**L I N E A: POBLA DE SEGUR - VILALLER**

Precios desde cada trayecto: EMPRESA: La Primera del Flamisell, S.A.  
Duración del trayecto: 2 h. 30 m.  
Kilómetros: 50.

Sitio de salida de Pobla de Segur:  
Avda. Verdaguier, 1 - Tels. 40 y 68

Sitio de salida de Vilaller:  
Carretera

Km	Cl	POBLA DE SEGUR										
10	1ª	4'55	SENERADA									
	2ª	4'—										
18	1ª	7'45	3'30	SARROCA DE BELLERA								
	2ª	6'50	2'90									
22	1ª	9'50	5'25	2'10	PERVES							
	2ª	8'30	4'70	1'80								
30	1ª	12'40	8'25	5'—	2'90	VIU DE LLEVATA						
	2ª	10'80	7'20	4'35	2'55							
40	1ª	17'30	12'80	9'90	7'85	5'—	PONT DE SUERT					
	2ª	15'15	11'20	8'65	6'85	4'35						
50	1ª	21'05	16'50	13'60	11'55	8'65	3'70	VILALLER				
	2ª	18'40	14'40	11'90	10'10	7'60	3'25					

**H O R A R I O**

Salidas de Pobla de S. a las 7.- y 16.- h.

Salidas de Vilaller a las 4.- y 10.30 h.

**L I N E A: POBLA DE SEGUR - CAPDELLA**

Precios desde cada trayecto: EMPRESA: La Primera del Flamisell, S.A.  
Duración del trayecto: 1 h. 20 m.  
Kilómetros: 30.

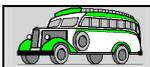
Sitio de salida de Pobla de Segur:  
Avda. Verdaguier, 1 - Tels. 40 y 68

Km	Cl	POBLA DE SEGUR										
10	1ª	4'55	SENERADA									
	2ª	4'—										
15	1ª	5'80	2'10	POBLETA DE BELLVERHI								
	2ª	5'05	1'80									
18	1ª	7'85	3'70	2'10	PLANA DE MOKROS							
	2ª	6'85	3'25	1'80								
22	1ª	9'10	5'—	3'30	2'10	MOLINOS						
	2ª	7'95	4'35	2'90	1'80							
24	1ª	9'90	5'80	4'15	3'30	2'10	TORRE DE CAPDELLA					
	2ª	8'65	5'05	3'60	2'90	1'80						
30	1ª	12'40	8'25	6'60	4'55	3'30	2'50	CAPDELLA				
	2ª	10'80	7'20	5'20	4'—	2'90	2'20					

**H O R A R I O**

Salida de Pobla de S. a las 16.30 h.

Salida de Capdella a las 7.30 h.



**Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Antº Tartajo):**

**Timbre:**

OM	Línea	Prov	Titular	Propietario
28-02-1929	Pobla de Segur a Capdella y a Yerbes	-	Jaime Esport Porredón, La Primera del Flamisell	-

**Adjudicación:**

Línea	Prov	km	Titular	tipo	Fecha	Exp.	Vehículos	Observaciones
Pobla de Segur y Vilaller	L	48	La Primera de Flamisell	def. conv	03-04-1952		L-5.782 Issotta Fraschini 39 as. V-21.844 Dodge 27 as. L-3.760 Willys 27 as.	-
Pobla de Segur y Central-Capdella	L	30	La Primera de Flamisell	def. conv	14-04-1952		B-87.334 Hispano Suiza 28 as. L-4.951 Hispano Suiza 28 as.	-
Viella y Vilaller	HU L	33	La Primera de Flamisell	def.	16-08-1957	2483	Los mismos del servicio base	Prolongación del serv. Pobla de Segur a Vilaller (V-74; L-2)
Caldas de Bohí y Pont de Suert	L	22,9	La Primera de Flamisell	def.	22-12-1958		DOS 32/30 v.	Hijuela del serv. Pobla de Segur - Vilaller (V-74; L-2)
Viella y Vilaller	HU L	33	"La Primera de Flamisell"	def.	24-11-1960	2483	Los del servicio base	No explicita a qué "servicio base" (V-74; L-2) se refiere
Pobla de Segur a Viella > H Senterada a Capdella > H Pont de Suert a Caldas de Bohí	-	81 30 63	La Primera del Flamisell	def.	09-04-1963	U-29	UNO 37 as. TRES 34 as. DOS 31 as.	Unificación de los servicios: Pobla de Segur - Vilaller (V-74; L-2) > H Viella - Vilaller > H Caldas de Bohí - Pont de Suert (OM 3/4/1952, 22/12/1958, 24/11/1960) Pobla de Segur - Central de Capdella (V-81; L-8) (OM 14/4/1952)

**General:**

V	provincial	Itinerario	Concesionario
V- 74	L-2	Pobla de Segur - Vilaller > H Viella a Vilaller > H Caldas de Bohí a Pont de Suert	La Primera del Flamisell
V- 81	L-6	Pobla de Segur - Central de Capdella	La Primera del Flamisell
U- 29		Pobla de Segur - Viella > H Senterada a Capdella > H Pont de Suert a Caldas de Bohí Unificación de las concesiones: Pobla de Segur - Vilaller (V-74; L-2) > H Viella a Vilaller > H Caldas de Bohí a Pont de Suert (OM 3/4/1952, 22/12/1958, 24/11/1960) Pobla de Segur - Central de Capdella (V-81; L-6) (OM 14/4/1952) Se anulan esas Ordenes Ministeriales	La Primera del Flamisell



**Billetes antiguos. Colección Joan Domingo Ventura. [www.ticketcity.net](http://www.ticketcity.net)**

Este último billete corresponde a la empresa continuadora, pero el servicio lo inició La Primera de Flamisell antes de 1968.



**Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)**

**El 29-01-1970 la empresa desaparece (por lo menos como concesionaria) y sus líneas pasarán a:**

Referencia	DGT	Nac	Loc	Línea	Titular	Observaciones
1982-06/GenCat-Fotocopias	(*)	V81	L6	La Pobla de Segur-Central de Cabdella	Automóviles la Oscense SA	(*) No consta listada ??
1982-06/GenCat-Fotocopias	(*)	V74	L2	El Pont de Suert-la Pobla de Segur	Automóviles la Oscense SA	(*) No consta listada ??
1983-03/GenCat-Libro	5003	V2270	-	Viella-Lleida	Automóviles la Oscense SA	
1983-03/GenCat-Libro	5004	V2270	-	La Pobla de Segur-Central de Cabdella	Automóviles la Oscense SA	Antes: V81 L6
1983-03/GenCat-Libro	5005	V2270	-	el Pont de Suert-la Pobla de Segur	Automóviles la Oscense SA	Antes: V-74 L-2
1983-03/GenCat-Libro	5006	V2270	-	Boí-el Pont de Suert	Automóviles la Oscense SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	5003	V2270		Viella-Lleida	Automóviles la Oscense SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	5004	V2270		La Pobla de Segur-Central de Cabdella	Automóviles la Oscense SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	5005	V2270		el Pont de Suert-la Pobla de Segur	Automóviles la Oscense SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	5006	V2270		Boí-el Pont de Suert	Automóviles la Oscense SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	5003	V2270		Viella-Lleida	Automóviles la Oscense SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	5004	V2270		La Pobla de Segur-Central de Cabdella	Automóviles la Oscense SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	5005	V2270		La pobla de Segur-Viella	Automóviles la Oscense SA	Modificada
1989-01/GenCat-Fotocopias	5006	V3425		Caldas de Boí-La Pobla de Segur	Automóviles la Oscense SA	
1991-05/GenCat-Fotocopias	5003	V3425		Viella-Lleida	Anónima Alsina Graells de AT	Antes (V-2270) ALOSA
1991-05/GenCat-Fotocopias	5004	V3425		La Pobla de Segur-Central de Cabdella	Anónima Alsina Graells de AT	Antes: V-2270 de ALOSA
1991-05/GenCat-Fotocopias	5005	V3425		La pobla de Segur-El Pont de Suert	Anónima Alsina Graells de AT	Antes: V-2270 de ALOSA



Datos en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1952/138/A02226-02226.pdf>

**Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera**

*Adjudicando definitivamente el servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Poble de Segur y Central-Capdella, provincia de Lérida, a la Empresa «La Primera del Flamisell».*

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 14 de abril de 1952, ha resuelto adjudicar definitivamente la concesión del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Poble de Segur y Central-Capdella, provincia de Lérida, convalidando el que actualmente explota a la Empresa «La Primera del Flamisell», 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 Poble de Segur y Central-Capdella, de 30 kilómetros de longitud, pasará por Senterada, Pobleta de Bellvehi, La Plana, Molinos, Torre de Capdella y Espiuy, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros en los puntos mencionados anteriormente.

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

Primera.—Salida de Central-Capdella, a las siete treinta horas; llegada a Poble de Segur, a las nueve horas.

Segunda.—Salida de Poble de Segur, a las dieciséis treinta horas; llegada a Central-Capdella, a las dieciocho treinta y cinco horas.

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

Omnibus marca «Hispano Suiza», de 21 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula, B-87.334, con capacidad para 28 viajeros sentados, con clasificación de primera y segunda.

Omnibus marca «Hispano Suiza», de 21,5 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula, L-4.951, con capacidad para 28 viajeros sentados, con clasificación de primera y segunda.

Estos vehículos deberán ser propiedad del adjudicatario, figurando expedido a su nombre el permiso de circulación, sin reservas respecto a su 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, 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: Clase primera.—0,40 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Clase segunda.—0,35 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería.—0,0525 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de viajeros.

7.ª El adjudicatario queda obligado a transportar correspondencia en cada una de las expediciones por un peso de 20 kilogramos, con un volumen aproximado de 0,066 metros cúbicos, con arreglo a las normas fijadas en la Orden ministerial de 29 de mayo de 1950 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 6 de junio siguiente).

8.ª Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como independiente.

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

Madrid, 8 de mayo de 1952.—El Director general, José de Aguinaga.

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



Datos en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1952/126/A02065-02065.pdf>

**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS**

**Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera**

*Adjudicando definitivamente el servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Poble de Segur y Vilaller, provincia de Lérida, convalidando el que actualmente explota a «La Primera del Flamisell».*

El Excmo. Sr. Ministro de este Departamento, con fecha 3 de abril de 1952, ha resuelto adjudicar definitivamente la concesión del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Poble de Segur y Vilaller, provincia de Lérida, a «La Primera del Flamisell», convalidando el que actualmente explota, 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 Poble de Segur y Vilaller, de 48 kilómetros de longitud, pasará por Senterada, Sarroca, Cherrallo, Ferbes, Viu de Llevats y Pont de Suert, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en los

puntos mencionados anteriormente.

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

Primera:

Salida de Vilaller, a las ..... 4,00 h.  
Llegada a Poble de Segur, a las 6,30 »

Segunda:

Salida de Poble de Segur, a las 7,00 »  
Llegada a Vilaller, a las ..... 9,30 »

Tercera:

Salida de Vilaller, a las ..... 12,00 »  
Llegada a Poble de Segur, a las 14,30 »

Cuarta:

Salida de Poble de Segur, a las 16,00 »  
Llegada a Vilaller, a las ..... 18,30 »

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

Omnibus marca «Issotta Fraschini», de 33 H. P. de potencia; carburante, gas-oil; matrícula L-5782, con capacidad para 39 viajeros sentados en primera y segunda clase.

Omnibus marca «Dodge Diesel», de 26 H. P. de potencia; carburante, gas-oil; matrícula V-21844, con capacidad para 27 viajeros sentados en primera y segunda clase.

Omnibus de reserva marca «Willys», de 20,50 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula L-3760, con capacidad para 27 viajeros sentados en primera y segunda clase.

Estos vehículos deberán ser propiedad del adjudicatario, figurando expedido a su nombre el permiso de circulación sin reservas respecto a su 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, 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.—0,40 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Segunda clase.—0,35 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería.—0,0525 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Sobre estas tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros.

7.ª El adjudicatario queda obligado a transportar correspondencia en cada una de las expediciones por un peso de 100 kilogramos y 0,430 metros cúbicos de volumen, con arreglo a las normas fijadas en la Orden ministerial de 29 de mayo de 1950 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 6 de junio siguiente).

8.ª Este servicio se clasifica, respecto al ferrocarril, como independiente.

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 comunicar el adjudicatario a la Jefatura de Obras Públicas de Lérida la fecha en que se propone inaugurar el servicio, a los efectos del levantamiento del acta 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 que comunico a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 23 de abril de 1952.—El Direc-

**Boletín Oficial del Estado** núm. 305, de 06/12/1957, páginas 7282 a 7284.

**Departamento:** Ministerio de Obras Públicas  
Transportes por Carretera.- Resoluciones por las que se adjudica definitivamente el servicio de viajeros entre las localidades que se citan.

[PDF \(Referencia BOE-B-1957-16310\)](#)

El Excmo Sr Ministro de este Departamento, con fecha 16 de agosto de 1957, ha resuelto adjudicar definitivamente la concesión del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Viella y Vilaller, provincias de Huesca y Lérida, a La Primera del Flamisell, como prolongación del de Pobla de Segur a Vilaller (V-74: L-2) (expediente número 2483), 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 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 de mismo mes y año y en sus disposiciones complementarias.

2.ª El itinerario entre Viella y Vilaller de 33 kilómetros de longitud pasará por Senet y Bono, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

3.ª Se realizarán las siguientes expediciones:  
Todos los días, sin excepción, dos expediciones entre Viella y Vilaller y otras dos expediciones entre Vilaller y Viella.  
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:  
Los mismos de la concesión V-74: L-2.  
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 mismas tarifas-base de la concesión V-74: L-2.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros.

7.ª El adjudicatario queda obligado a transportar correspondencia en cada una de las expediciones por un peso de 10 kilogramos, con un volumen aproximado de 0,44 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 independiente.

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 Lérida y Huesca 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 que digo a V. S. para conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 26 de septiembre de 1957.—El Director general, por delegación, M. Lamana

Sr. Inspector Jefe de la Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera.  
4.400.

**Boletín Oficial del Estado** núm. 38, de 13/02/1959, páginas 2602 a 2606.

**Departamento:** Ministerio de Obras Públicas  
Resoluciones de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por las que se adjudica definitivamente el servicio público regular de transporte de viajeros entre las localidades que se citan.  
[PDF \(Referencia BOE-A-1959-2449\)](#)

Servicio entre Caldas de Bohl y Pont de Suert, provincia de Lérida, de 22,9 kilómetros de longitud, a la entidad peticionaria «La Primera de Flamisell», como hijuela del que es concesionaria entre Pobla de Segur y Vilaller (V-74: L-2), en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario.—El itinerario entre Caldas de Bohl y Pont de Suert, de 22,9 kilómetros de longitud, pasará por BARRUERA, LIEPS y Castelló de Tor, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

Expediciones.—Se realizarán todos los días, sin excepción las siguientes expediciones: Una expedición entre Pont de Suert y Caldas de Bohl y otra expedición entre Caldas de Bohl y Pont de Suert.

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

Dos autobuses, uno con capacidad para 32 viajeros y otro para 30 viajeros, ambos con clasificación única.

Tarifas.—Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única: 0,40 pesetas por viajero-kilómetro.

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0,06 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetros o fracción.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 12/01/1961 - Sección III)**

Resoluciones de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por las que se adjudican definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.  
[Más... \(Referencia BOE-A-1961-647\)](#)

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

El Excmo. Sr. Ministro de este Departamento, con fecha 24 de noviembre de 1960, ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan a continuación:

Servicio entre Viella y Vilaller, provincias de Huesca y Lérida, a «La primera de Flamisell» (expediente número 2483), en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario.—El itinerario entre Viella y Vilaller, de 33 kilómetros de longitud, pasará por Senet y Bono, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

Expediciones.—Se realizarán las siguientes expediciones:  
Todos los días, sin excepción, dos expediciones entre Viella y Vilaller y otras dos expediciones entre Vilaller y Viella.

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

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

Los mismos de la concesión V-74: L-2.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura de Obras Públicas antes de la fecha de inauguración del servicio.

Tarifas.—Regirán las siguientes tarifas-base:

Las mismas de la concesión V-74: L-2.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros.

Clasificación.—Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como independiente.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 30/05/1963 - Sección III)**

Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestre sobre adjudicación definitiva de los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

[Más... \(Referencia BOE-A-1963-10937\)](#)

**RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres sobre adjudicación definitiva de los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.**

El Excmo. Sr. Ministro de este Departamento con fecha 9 de abril de 1963, ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan:

Unificación número 29 de los servicios entre Poble de Segur y Vilaller (V-74:L-2), Viella y Vilaller, Caldas de Bohí y Pont de Suert, hijuelas del primero, y entre Poble de Segur y Central de Capdella (V-81:L-6), que se denominarán unificación número 29, de Poble de Segur a Viella, con hijuelas de Senterada a Capdella y de Pont de Suert a Caldas de Bohí, a «La Primera del Flamisell», en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras las siguientes:

**Itinerario.**—El itinerario entre Poble de Segur y Viella, de 81 kilómetros de longitud, pasará por Senterada, Sarroca, Xerrijo, Perbes, Vín de Llevats, Pont de Suert, Vilaller, Forcat, Bono, Senet, Túnel Boca Sur y Túnel Boca Norte.

El itinerario entre Poble de Segur y Central de Capdella, de 30 kilómetros de longitud, pasará por Senterada, Pobleta de Bellverí, La Plana, Los Molinos, Torre de Capdella y Espuy.

El itinerario entre Poble de Segur y Caldas de Bohí, de 63,40 kilómetros de longitud, pasará por Pont de Suert, Castelló de Tor, Lleap y Barruera, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en los puntos mencionados anteriormente.

**Expediciones.**—Se realizarán las siguientes expediciones:

Todos los días sin excepción, dos expediciones entre Poble de Segur y Viella y otras dos expediciones entre Viella y Poble de Segur.

Una expedición entre Capdella-Central y Poblet de Segur y otra expedición entre Poblet de Segur y Capdella-Central.

Se realizarán todos los días desde el 1 de julio al 30 de septiembre, ambos inclusive, una expedición entre Caldas de Bohí y Poble de Segur y otra expedición entre Poble de Segur y Caldas de Bohí.

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

**Vehículos.**—Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Un ómnibus de capacidad para 37 viajeros sentados.

Tres ómnibus de capacidad para 34 viajeros sentados.

Dos ómnibus de capacidad para 31 viajeros sentados.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura de Obras Públicas antes de la fecha de inauguración del servicio.

**Tarifas.**—Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase primera: 0,75 pesetas viajero-kilómetro (incluidos impuestos, con la excepción del Seguro Obligatorio de Viajeros).

Clase segunda: 0,65 pesetas viajero-kilómetro (incluidos impuestos, con la excepción del Seguro Obligatorio de Viajeros).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0,105 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicándose sobre la tarifa-base.

**Clasificación.**—Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, afuente grupo b).

La presente concesión anula las Ordenes ministeriales de 3 de abril de 1952 (V-74:L-2), 14 de abril de 1952 (V-81:L-6), 22 de diciembre de 1958 (V-74) y 24 de noviembre de 1960 (V-74).—2.515.

Madrid, 16 de mayo de 1963.—El Director general, Pascual Lorenzo.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 18/11/1970 - 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 **Poble de Segur y Viella, con hijuelas** (V-2.270).

**Jaime Esport Porredon → Automoviles La Oscense SA**

[Más... \(Referencia BOE-A-1970-52073\)](#)

Don Jaime Esport Porredón solicitó el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Poble de Segur y Viella, con hijuela, en favor de la Sociedad mercantil «Automóviles La Oscense, S. A.», y esta Dirección General, en fecha 29 de enero de 1970, accedió a lo solicitado, quedando subrogada la Sociedad mercantil «Automóviles La Oscense, S. A.», 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 septiembre de 1970.—El Director general, Jesús Santos Rein.—6.891-A.