



Transportes
Oliva S.A.

Empresa:
Extinguida

Transportes Oliva S.A.

Ubicación:

Reus (Tarragona)



Versión 07-2018



HISTORIA



LINEAS



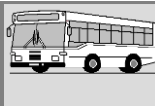
Textos Legales



Bibliografía



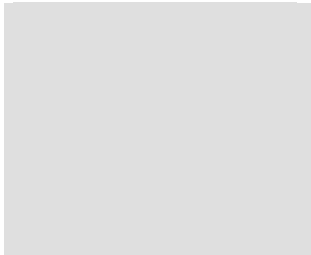
Billetes



Los autobuses de
Barcelona



Empresas



HISTORIAL

Históricamente esta empresa que ahora veremos ha sido la encargada de enlazar **El Priorato** con **Reus** y realizar servicios en aquella comarca, pero desde la época de las tartanas y diligencias existieron distintos operadores y empresas que se fueron sucediendo. Veremos primero (sombreado en color rosa) estos preliminares y otros datos complementarios:

El antecedente más remoto es la constitución en **Reus** de la **Compañía Reusense de Automóviles "La Hispania"**, con un capital social inicial de 70.000 Ptas y presidida por **Joan Vilella Estivill**. Su primera línea se dirigía de **Reus** al **Priorato** en dos ramales:
Ramal común: Reus-Borges del Camp-Alforja, **Ramal 1: Alforja-Cornudella** y **Ramal 2: Alforja-La Vilella Baja**. (Rf^a GratallopsTram nº 31, página 12). Más adelante se extenderán los trayectos por ambos finales.

Hispania

Cia. Reusense de Automóviles La Hispania

El 27-06-1924 se publica en el BOPT un anuncio sobre **Angel Cubells Cubells** para establecer una línea desde **Molá** a **Masroig** y **Marsá** atendida por un vehículo Ford con matrícula **T-865**, ([ver documento](#)). Se ignora si se llegó a establecer, ver apunte más adelante.

Angel Cubells Cubells

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** ([ver documento](#))

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

El 23-04-1927 se publican ([ver documento](#)) varios acuerdos de la **Junta Provincial de Transportes Mecánicos Rodados de Tarragona** entre los cuales existe el traspaso de la línea de **Reus a Alforja** de **José Taberna Mariné** a **Juan Sardá**.

José Taberna Mariné
Juan Sardá

En 1929 se solicitan el pago centralizado del Timbre para varias líneas ([ver documento](#)):
El 28-02-1929 **Javier Amorós Freixa** línea **Falset a Bellmunt**.
El 25-03-1929 **Ramón Guin Masip** línea **Marsá-Falset a Vilella Baja**. (El apellido correcto es **Guiu**).
El 02-04-1929 **José Cabré Rius** línea **Marsá-Falset a Molá**. ([ver billetes](#)).

Javier Amorós Freixa
Ramón Guiu Masip
José Cabré Rius

Se tiene constancia por esta época ([ver Billetes](#)) de una línea desde **Falset a Lilloà** atendida por **A. Pi Llobera** del que no se han encontrado apenas referencias. Cabe recordar que esta línea coincide en parte con las anteriormente citadas de **Angel Cubells Cubells** y de **Ramón Guiu**.

A. Pi Llobera

En 1929 aparece en **Riudoms** la empresa **La Hispano Riudomense**, según figura en la fachada de su cochera. En su ficha se ha incluido un reportaje explicativo con imágenes. Los servicios atendidos por **La Hispano Riudomense** esquemáticamente eran **Reus-Tarragona**, **Reus-Montroig**, **Reus-Valls** y **Reus-Institut Pere Mata**. Esta empresa a partir de 1931 asumirá absolutamente todas las **líneas radiales**, con principio o final en **Reus**, (exceptuando las de **CRA La Hispania**), y su hegemonía durará hasta el verano de 1932.



El 27-06-1929 se escritura la concesión de la línea de **Reus a Uldemolins e hijuela a la Vilella Baixa** a **Joan Odena Tomás**, en su calidad de Secretario de **La Hispania**. El 03-10-1929 se solicitó el traspaso definitivo de **Joan Odena** a **La Hispania** y un mes más tarde murió **Joan Odena**. (Rf^a GratallopsTram nº 58, página 25). Esta línea se siguió realizando en precario habiendo surgido problemas en la última tramitación que persistieron varios años más a pesar de haberlo aprobado **La Junta Provincial de Transportes** en 30-12-1931.

El 31-08-1929 se anuncia el establecimiento de servicios de ida y vuelta de **Reus a Prades** y de **Reus a Cornudella** en días festivos y atendidos por **La Hispania**. Más adelante pasarían a ser líneas fijas.

Por otro lado la línea al **Priorato** se había ido ampliando (con la apertura de nuevas carreteras) y en ese año ya se llegaba a **La Bisbal de Falset** y a **La Palma d'Ebre**. (Rf^a GratallopsTram nº 58, página 23)

En 10-03-1931 las líneas servidas por **La Hispania** (según un diario Local de **Reus**) son:

📍 **Reus a Prades, Granadella y Vilellas** 📍 **Reus a Alforja, por Borges del Campo** 📍 **Reus a Cambrils, por Pere Samá y Vinyola** 📍 **Reus a Arbolí, por Borges y Alforja.**

Hispania

Cia. Reusense de Automóviles La Hispania

En 1931 (según consta en la [Guía del Automovilista](#) de ese año) las líneas atendidas en **Reus** hacia el **Priorato** son: **CRA La Hispania** → **Reus a Granadella**, **Reus a Bisbal de Falset** y **Reus a Prades**.

Juan Bautista Dalmau → **Montroig a Reus** y **Tarragona a Reus y a Valls**, (pero estas líneas no llegan al Priorato).

Esteban Clergas → **Reus a Porrera**

Pedro Oliva → **Montroig, Montbrió, Riudoms, Reus a Tarragona**. (Esta empresa debe de ser **La Hispano Riudomense**)

Estos apuntes no parecen coincidir demasiado con otros citados de la prensa local, pero se reflejan a título de comparación y por si algún día se conoce exactamente qué ocurrió en esa época (ver apunte siguiente).

Seguramente en verano del 1932 se incautaron absolutamente todos los restantes vehículos existentes (cosa que también ocurrió en multitud de poblaciones de Tarragona). Con ello ya no se pudo seguir dando servicio a ninguna de las líneas vistas anteriormente, intentando suplirlo con trayectos en ferrocarril y/o servicios de recaderos, que aparte de mercancías deberían transportar aquellas personas que hubiesen de trasladarse necesariamente, y en último extremo mediante servicios de coches de alquiler.

Hasta aquí los comentarios son aplicables conjuntamente a **CRA La Hispania** y a **La Hispano Riudomense**.

En los años siguientes se reinicia paulatinamente la actividad en cuanto a líneas.

En esta época (entre los años 1931 y 1935) se constata la existencia de una empresa de **Madrid** realizando la línea **Montroig-Reus-Tarragona** con el nombre de **A.D.O.S.A.**, de lo que se ha hecho un resumen en el apartado de [Billetes](#).



Cabe citar que la línea es exactamente la que realizaba **Pedro Oliva** en el año 1931 ([ver apunte](#) y ver anotación anterior) y que luego pasó a ser atendida por **Dalmau** en 1935.

El 08-11-1935 **José Escoda Estivill** solicita el pago centralizado del Timbre para su línea **Marsá-Falset a Figuerola por Masroig y Mola**.

José Escoda Estivill

El 08-11-1935 **Jesús Guiu Masip** hace lo propio para la línea **Marsat-Falset a Vilella Baja**.

Jesús Guiu Masip

(El 03-02-1941 **José Aguiló Miró** hará lo mismo para **estación de Marsá-Falset al pueblo de Falset**). Todas estas líneas y empresas estarán condicionadas por la que estamos viendo.

José Aguiló Miró

Después de 1935 (seguramente poco antes de La Guerra) se estableció una empresa con el nombre "**UGT-CNT Colectivització Auto-Transports i els seus Derivats**" que estuvo atendiendo todas las líneas radiales de **Reus** y otras más alejadas (de toda la provincia de Tarragona) incluidas también las de **CRA Hispania**, las **urbanas de Reus** y otras.



En el periodo de **La Guerra** (01-07-1936 a 01-04-1939) todo el material rodante quedó confiscado y acabada ésta (se tiene constancia por numerosas anotaciones de diversas fuentes) no quedó apenas ni un solo coche (Omnibús) aprovechable. La mayor parte se habían enviado al Frente de Batalla del Ebro, en donde muchos quedaron diseminados y estado de chatarra. Paulatinamente se fueron recuperando algunos de los que estaban en mejores condiciones, pero su reparación no fue rápida ya que faltaban todo tipo de piezas, así que se inició un proceso que duró años para la normalización de las líneas. (Las referencias aparecen en todos los libros y documentos que se han consultado).

Acabada la Guerra, evidentemente, se desmontó y desmanteló la empresa **Colectivizada**, pero según parece se realizó simplemente traspasando o cediendo todas las líneas y material (se supone que el que pudo recuperarse) a la empresa **Omnibus P. Oliva** que debía ser la continuadora de **La Hispano Riudomense** (ver apuntes anteriores y apartado de [Billetes](#)).

**OMNIBUS
P. OLIVA**

En los años cuarenta debió seguir atendiendo el transporte la misma empresa, que ahora utiliza el nombre de **Autobuses P. Oliva**, (ver apartado de [Billetes](#)) y sigue haciendo diversos recorridos que habían pertenecido a otros empresarios y progresivamente se debieron ir devolviendo trayectos o líneas conforme se fueron solicitando nuevamente por estos.

**Autobuses
P. Oliva**

Una de las primeras en recuperar líneas fue la **CRA Hispania**, aunque algunas no fueron las que había hecho anteriormente. (Ver su ficha).



En 1952 ya se había ido clarificando el panorama del transporte en Reus, y se detalla en su totalidad en el apartado [Líneas](#). Siguiendo con el hilo apuntado arriba se citan los datos significativos respecto a la empresa continuadora:

En 1952 **Transportes Oliva SA** realizaba las líneas **La Figuera-Mola-Masroig-Falset-Pradell-Reus** y **Mora La Nueva-Falset-Pradell-Reus**. El lugar de salida en Reus era en San Juan 19 (tel. 85) ([ver doc.](#)).

Transportes Oliva SA

En 1952 **Juan Bautista Dalmau Fraga** realizaba las líneas **Montroig-Reus** y **Reus-Tarragona**. El lugar de salida en Reus era Plaza Prim (Bar París).

Juan Bautista Dalmau Fraga

En 1952 **Hdos. De P. Oliva** realizaba la línea **Porrera - Reus**. El lugar de salida en Reus era Plaza Prim (Bar París). ([ver doc.](#)).

Herederos de P. Oliva

Transportes Oliva SA, en 1952 aflora esta empresa de la que no hay ninguna cita anterior y a pesar de su nombre (que recuerda a la anterior de estas notas **P. Oliva**) deben de ser familiares y no parecen tener ninguna otra relación.

Sin embargo el tramo **Porrera-Reus** aparecerá luego solicitado por **Transportes Oliva** y figurará su conexión como una hijuela de su línea **V-1283; T-30 La Figuera a Reus**, ya se verá más adelante.

Se continúa el historial en otra ficha: **Transportes Oliva**.

Herederos de P. Oliva es con toda seguridad la legal continuadora de **La Hispano Riudomense de Pere Oliva Mestre**, cuadra perfectamente con el nombre y da explicación del porqué no vuelve a citarse la empresa originaria. Se han encontrado citas de pagos de **Pere Oliva Mestre** hasta el 28-10-1934 ([ver doc.](#)) y los [Billetes](#) mostrados lo confirman. En los años 40 y antes de 1952 debió fallecer (no se ha encontrado la necrológica) pasando lo poco que quedó de la empresa a sus herederos. La línea que realiza sale exactamente del mismo lugar que las de **Juan Bautista Dalmau Fraga** lo que ya confirma que existía (cuando menos) una relación de colaboración entre ambas empresas.

Pero la línea no está entre las que luego solicitó **Dalmau**, aparte de que es un tanto extraña, un solo viaje en cada sentido y una tarifa única.

Se cierra el historial de esta empresa y sus continuadoras.

Juan Bautista Dalmau Fraga seguramente debió ser la continuadora por adquisición de las líneas de **La Hispano Riudomense de Pere Oliva Mestre** (luego **Autobuses P. Oliva**) tal como se ha expuesto anteriormente. Ambas empresas coexistieron paralelamente, como se ha demostrado más arriba, la primera sin líneas, pero en 1933 ya estaba realizando algunas de las significativas de la segunda.

Se continúa el historial en otra Ficha: **Dalmau**.

Por lo expuesto pues, a partir de aquí la trataremos como una sola y única empresa.

En 1955 Arthur Hustwitt fotografió el coche matrícula **T-4976** (un Chevrolet) en Reus (la imagen se comercializa por NA3T).

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.

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 pierde 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](#)).

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 seguimiento posterior de la línea implicada es el siguiente:

El 14-05-1981 **José 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**.

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 creación.

La Hispano Igualadina

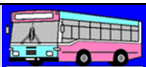
Poco después de estas operaciones **Francisco Domènech Urgell** y **Francisco Domènech Aguiló** deciden retomar el mando de la anterior empresa **Autocars Domènech** y mantienen las dos empresas de forma paralela, con actividades distintas pero colaborando.

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**.



Esta ficha se actualizó anteriormente el 05-2017 y en esta nueva versión se han eliminado los enlaces absolutos a otras fichas. También se ha aprovechado para incorporar algunos Billetes más.

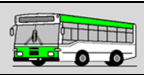


Información / Bibliografía / Enlaces

Existe un hilo con abundantes fotos antiguas de Reus (📷)

<http://pegasoperdido.creatuforo.com/index.php>

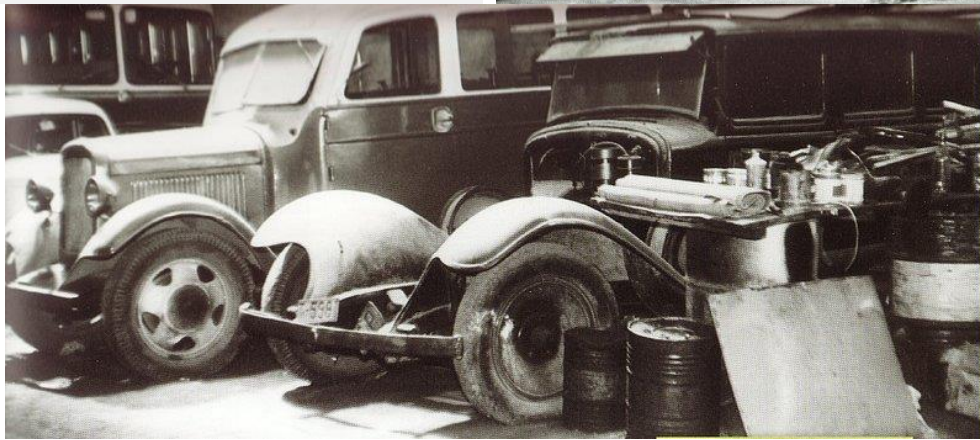
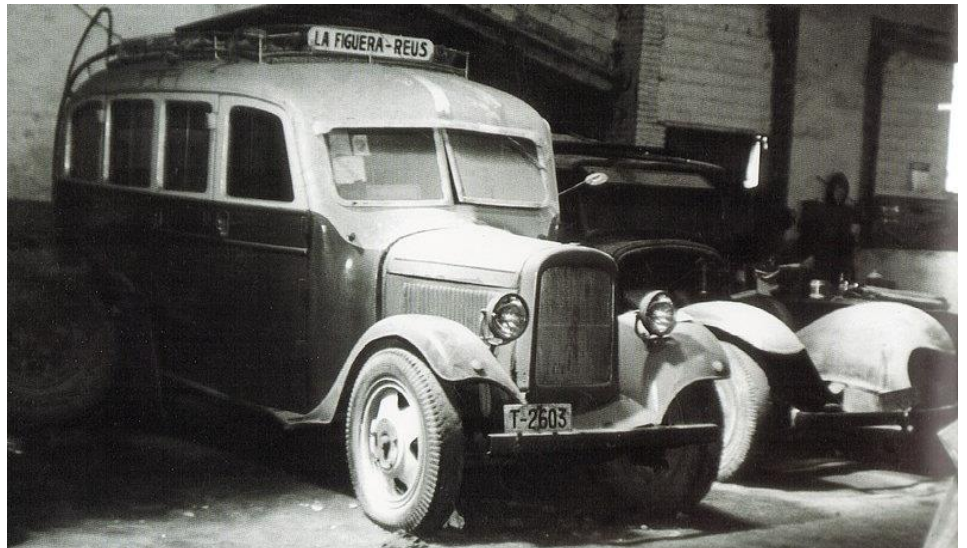
(📷) Las fotos han sido escaneadas por un vecino de Reus de un libro existente en la biblioteca que habla del Parque automovilístico de Reus desde 1899 hasta 2005. Están situadas en el Hilo: Foros de discusión → General → FOTOS EN BLANCO Y NEGRO.



Datos en: <http://pegasoperdido.creatufo.com/fotos-en-blanco-y-negro-tema543.html>

Web Pegaso Perdido: Foros de discusión → General → FOTOS EN BLANCO Y NEGRO

Bus_(T-2603)_Chevrolet →



← Bus_(T-2603)_Chevrolet
(+ otro sin el motor)

Bus_(T-5419)_HispanoSuiza →

(+ otro con carrocería parecida)



← Bus_(T-5419)_HispanoSuiza
(+ otro con carrocería parecida)





Transportes
Oliva S.A.

Empresa:
Extinguida

Ubicación:

Transportes Oliva S.A.

Reus (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**

([ver documento](#))

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



Servicios diarios fijos de autómnibus en Cataluña

Según datos facilitados por la
CÁMARA DEL AUTÓMNIBUS DE CATALUÑA



El contenido figura transcrito a continuación:



Año 1931

Documento perteneciente
a Jordi Masdeu Navarra
y escaneado por
Joan Domingo Ventura

Tarragona	Página 67	Compañía Reusense de Automóviles La Hispania
Tarragona	Página 67	Juan Batista Dalmau
Tarragona	Página 68	Esteban Clergas
Tarragona	Página 68	Pedro Oliva

De Reus a Granadella
De Reus a Bisbal de Falset
De Reus a Prades
De Montroig a Reus
De Tarragona a Reus y a Valls
De Reus a Porrera
De Montroig, Montbrió, Riudoms, Reus a Tarragona

En 1931 (según consta en la Guía del Automovilista de ese año) las líneas atendidas en **Reus** hacia el **Priorato** son:

CRA La Hispania → **Reus a Granadella, Reus a Bisbal de Falset y Reus a Prades.**

Juan Bautista Dalmau → **Montroig a Reus y Tarragona a Reus y a Valls,** (pero estas líneas no llegan al Priorato).

Esteban Clergas → **Reus a Porrera**

Pedro Oliva → **Montroig, Montbrió, Riudoms, Reus a Tarragona.** (Esta empresa debe de ser **La Hispano Riudomense**)

Estos apuntes no parecen coincidir demasiado con otros citados de la prensa local, pero se reflejan a título de comparación y por si algún día se conoce exactamente qué ocurrió en esa época (ver apunte de 1932 en el Historial).



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.	
7	3'30 MOJA	Duración del trayecto: 3 h.	
15	5'55	3'30 MASROIG	Kilómetros: 26
24	8'50	5'55 3'30 FALSET	Sitio de salida de Reus:
27	—	—	c. San Juan, 19 - tel. 88
56	20'30	17'70 15'10 11'80 9'60 REUS	H O R A R I O
Salida de La Figuera a las 6.15 h.			
Salida de Reus a las 18 h.			

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

Página 58:

Precios desde cada trayecto: **L I N E A: MORA LA NUEVA - REUS**

Km	MORA LA NUEVA	EMPRESA: Transportes Oliva, S.A.	
17	5'90 FALSET	Duración del trayecto: 2 h. 30 m.	
21	9'60	2'30 PRADELL	Kilómetros: 52
52	17'70	11'80 9'60 REUS	Sitio de salida de Mora la Nueva:
(Fonda Barcelona)			
Sitio de salida de Reus:			
c. San Juan, 19 - tel. 88			
H O R A R I O			
Este servicio solamente circula los Lunes, Martes, Jueves y Sábados.			
Salida de Mora la Nueva: 6.50 h.			
Salida de Reus: 18 h.			

Página 151:

L I N E A: PORRERA - REUS

Precios desde cada trayecto:

Km	PORRERA	EMPRESA: Hdos. de P. Oliva	
—	—	Duración del trayecto: 1 h. 30 m.	
—	—	LAS IRLAS	Sitio de salida de Reus:
—	—	RIUDECOLS	Plaza Prim (Bar París)
28	10'35	—	H O R A R I O
Salida de Porrera a las 7.45 h.			
Salida de Reus a las 18.- h.			

← Sobre este apunte, ver explicación en [Historial](#).



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	.

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.



Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

Referencia	Num_DGT	Con_Nac	Con_Loc	Distintivo	Línea	Titular	Observaciones	Notas
1982-06/GenCat-Fotocopias	4018	V1283	T30		La Figuera-Reus	La Hispano Igualadina SA		
1982-06/GenCat-Fotocopias	4019	V1283	T30		Móra la Nova-Reus	La Hispano Igualadina SA		

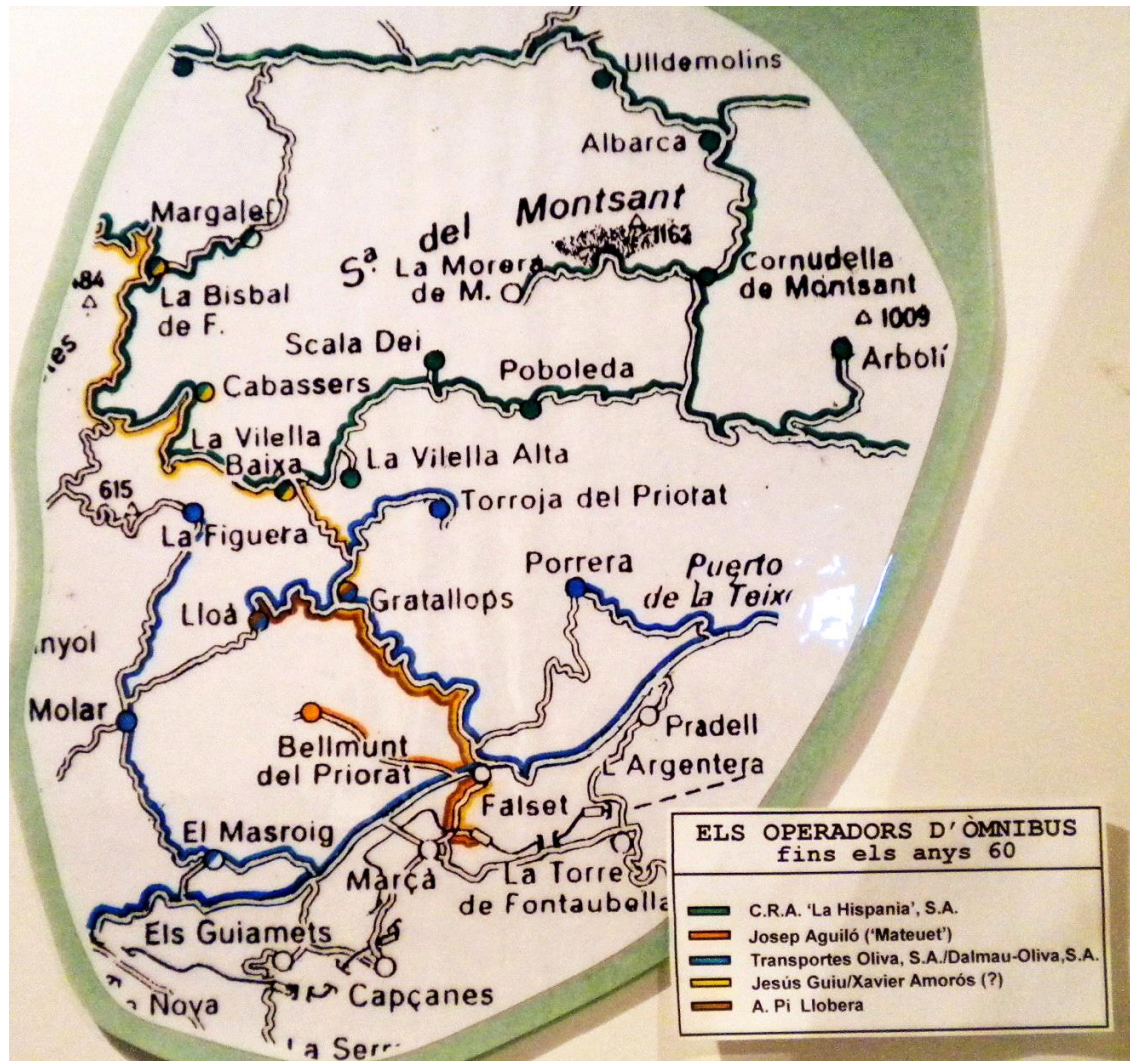
Mapa de conjunto sobre la situación de las líneas

(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>





Publicado en:

(35 céntimos)

Viernes 27 de Junio de 1924

Núm. 152

Boletín Oficial

DE LA

PROVINCIA DE TARRAGONA

Gobierno de la Provincia

JEFATURA DE OBRAS PUBLICAS

AUTOMÓVILES

Don Angel Cabells Cubells, vecino de Molá, ha presentado instancia en este Gobierno Civil, solicitando autorización para establecer un servicio público para pasajeros y mercancías desde Molá a Masroig y Marsá, con un coche automóvil marca Ford, inscrito en esta provincia con el número 865.

Y en cumplimiento de lo prevenido en el vigente Reglamento de automóviles, se fija el plazo de ocho días, a contar desde la publicación de este anuncio en el *Boletín oficial*, para que las personas que se consideren perjudicadas, puedan presentar las reclamaciones que se consideren pertinentes, ante este Gobierno Civil.

Tarragona, 18 de Junio de 1924.—
El Jefe de la Sección, José Serrano.

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 PUBLICAS

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 4.781), 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 18 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 Irlas. 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 Rludesoll, 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-Suiza», de 27 H. P. de potencia; carburante, gasolina; matrícula T-5419, con capacidad para 32 viajeros sentados con clasificación de primera y segunda.

de 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 28 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 a 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 (385) 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.

Tlmo. 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 Lloà (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 Cruyilles.—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**

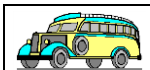
Efecto: 28-12-1972

[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.



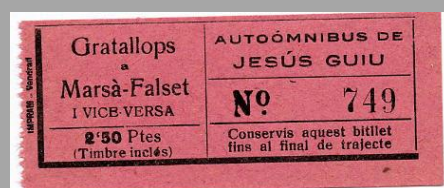
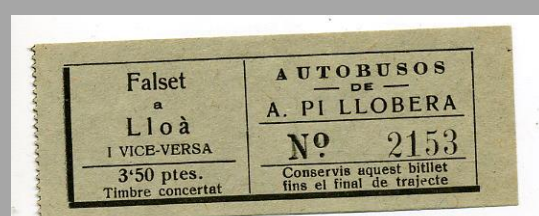
Los billetes antiguos son una potente fuente de información complementaria, por ello se ha llegado a un acuerdo con el titular referenciado para incluir en estas fichas y mediante estos apartados imágenes de su colección. Cuando no hagan falta comentarios no se citarán. La web que se señala arriba actualmente 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=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.

Se incluyen unos billetes de la colección de **Albert González Masip**, encuadrados en color blanco, complementarios de estos otros, y a título de comparación.

Se incluye también otro billete de otra empresa **A.Pi Llobera** contemporánea 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).



Estos otros billetes son de otra de las empresas que estuvieron realizando líneas en la zona de **Reus** antes de la Guerra y en la Postguerra y que posteriormente las efectúa **Transportes Oliva**.

La **Empresa Cabré** de **José Cabre Rius**, no tiene ficha confeccionada, pero figuran antecedentes y anotaciones al principio del **historial** de esta ficha.

Estos billetes son de los pocos testimonios que he encontrado de ella.

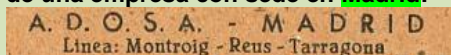


Para finalizar el presente muestrario, una serie de billetes estos sí de **Transportes Oliva SA** y correspondientes a los años 60 ó primeros de los 70:



Volviendo atrás en el tiempo y situándonos a finales de los años 30, me he encontrado con esta aportación de billetes, con un sinfín de incognitas que intentaré desglosar.

En primer lugar se constata que se trata de una empresa con sede en **Madrid**:



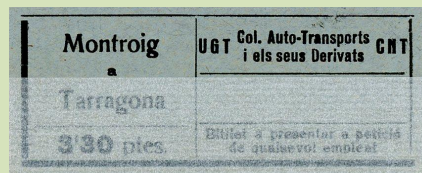
Otra evidencia es la línea que realiza: **Montroig - Reus - Tarragona**.

Esta línea era exactamente la que realizaba **Pedro Oliva** en el año 1931 ([ver apunte](#)) más concretamente:

De Montroig, Montbrí, Riudoms, Reus a Tarragona.

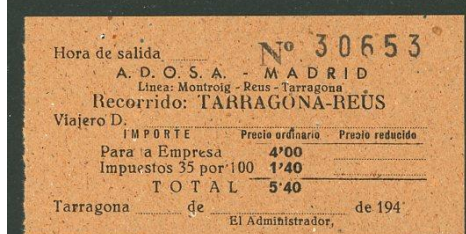
Posteriormente al igual que casi todas las líneas radiales de Reus pasaron a ser atendidas por **La Hispano Riudomense** tal como se explica en su ficha ([ver ficha](#)). Pero ésta no era "radial" de Reus, solo pasaba por allí.

Luego la línea se colectivizó durante la Guerra (también se explica en la ficha citada):



Después de la Guerra las líneas se volvieron a licitar o solicitar y pocos empresarios volvieron a obtener las suyas anteriores.

La historia de la línea continua en otra empresa ([ver Ficha](#)), (se reproducen algunos apuntes significativos):



El 22-12-1933 **Juan Bautista Dalmau Fraga** obtiene permiso para el pago centralizado del Timbre para sus líneas **Cambriels-Tarragona** y **Valls-Reus por Morell**.

El 29-10-1935 **Juan Bautista Dalmau Fraga** lo recibe para la línea **Montroig-Reus-Tarragona e Hijuelas**.

Durante la Guerra (ya se ha comentado en otras diversas fichas) se paralizaron todas las líneas y se requisaron la mayor parte de vehículos, por lo que una vez acabada la contienda el panorama de concesiones varió sustancialmente y ya no se volvió a tener las mismas líneas y trayectos anteriores, salvo en casos muy concretos. El escaso tránsito de viajeros en los alrededores de **Reus** fue asumido por empresas de taxis. Con respecto a los nombres y empresas citadas hasta aquí, se supone que **Dalmau** fué solicitando de nuevo varias concesiones, **La Hispano Riudomense** desapareció y el Sr. **Oliva** creó una nueva empresa en Reus, **Transportes Oliva SA** (ver su ficha, que es esta).

En 1952 **Juan B. Dalmau Fraga** realizaba diversas líneas con base entre **Montroig** y **Tarragona** esencialmente (Ver líneas en su ficha). La que más servicios diarios atiende es la de **Tarragona a Reus**. (Ver Billetes en su ficha).

Mi conclusión final sobre el tema (en espera de que con el tiempo se confirme) es que durante unos años, después de 1932 y antes de 1935, esta empresa madrileña se hizo cargo de la línea **Montroig-Reus-Tarragona**, que antes había atendido **Pedro Oliva** y que luego pasó a ser atendida por **Dalmau**.

Colocaré esta explicación y los billetes en la ficha de **Dalmau**, con copia en la de **Transportes Oliva**, para poder archivar el tema.

