hora. Era un coche bien construido y seguro, de gran robustez. No obstante, dicha marcha era temeraria, e incluso peligrosa, ya que no debemos olvidar el sistema de frenaje de los coches de aquella época, la estrechez de la sección de rodadura de los neumáticos, con frecuentes pinchazos y reventones; la dureza de dirección y el estado del firme de las carreteras de aquel entonces, con montones cónicos de grava en los bordes, que aún las estrechaban más...

Estaba primorosamente carrozado, al estilo torpedo, descapotable y el equipo de alumbrado era con unos faroles del gas de carburo de calcio disuelto. Costó la friolera de 2.000 $ de aquellos de cincuenta años atrás. Su conductor era Joaquín Loste, oriundo de Palamós, y, luego, un tal Antón, del que se dijo vestía impecablemente, con una elegancia nada común a los chóferes de la época.

Más adelante, los aludidos hermanos Torrellas, decidieron proceder al canje del "Hispano", por otro coche que reuniera más comodidades y adelantos, eligiendo, uno, americano, fabricado en Detroit —la ciudad del estado federal de Michigan más manufacturera de automóviles del mundo—, obra de la razón social "Scripps-Booth Corporation", casa que, aparte la construcción de coches de 4, 6 y 8 cilindros, también se especializó en motores para la navegación deportiva y de recreo. El "Scipps", de los señores Torrellas era rápido, carrozado también como torpedo, de aspecto general de líneas modernas y atrevidas, de cuya marca se vendieron muchos ejemplares en la región, singularmente los equipados con motor especial modelo "Ferro". Con dicho vehículo, en sus constantes viajes a Barcelona, consiguieron un promedio de marcha más elevado, una conducción más suave y cierto confort del que carecía el anterior.

Conforme apostillamos, por aquellos años, estaban de moda, en España, los coches producidos en la gran Unión Norteamericana. A tal predicamento contribuyó, sin duda, la aparición, entre otras novedades, de la instalación de faros y bocina eléctrica, así como también la puesta en marcha automática, y no por manivela, del motor y un cambio de marchas más simplificado; aparte de la baratura de los coches por tratarse de fabricación de grandes series, "en cadena"; y, si cabe, por el clamoreo de proezas excepcionales —como la sin precedentes en toda América—, que determinó la superación de un gran *record* de velocidad y resistencia, célebre "raid", a través del Nuevo Continente; de océano a océano, que unió, por las populosas ciudades de Nueva York y de San Francisco de California, el Atlántico con el Pacífico —trayecto superior a los 5.000 kilómetros—, conseguido por la Empresa "Essex Motors", también de Detroit, allí establecida con grandes factorías, en la Jefferson Avenue; fama que, en España difundió, ampliamente, la casa Luis Carreras, S. en C., del Paseo de Gracia, 87, de Barcelona, representante de las marcas "Packard", "Hudson" y "Essex", fabricadas —conjuntamente—, por un poderoso "trust" industrial yanqui.

Posiblemente por ello los hermanos Torrellas, decidieron adquirir un coche de dicha marca "Essex", que fue inscrito con el número GE. 314, ya mediado el año 1920, tiempos en que, según estadísticas dignas del mayor crédito, en todos los pueblos de la Costa Brava existían una totalidad de cincuenta y nueve coches, cantidad que se desglosaba en cuarenta y dos de uso particular, doce ómnibus y cinco de servicio público de alquiler.

Como el "Scripps-Booth", el "Essex" contaba con los más modernos perfeccionamientos. Quizá el más característico consistía en que encima del tapón del radiador aparecía un aparato de precisión, denominado "Boyce Moto Meter", con un termómetro en su reverso, para que el conductor, en ruta, pudiera ir observando las oscilaciones de la temperatura del motor. Además, presentaba el "Essex" la peculiar innovación de unas persianas metálicas en la parte frontal de su típico radiador de líneas estilizadas, persianas que, automáticamente, eran accionadas por un termostato que las abría o las cerraba, según la temperatura del agua de refrigeración, graduando, así, el paso del aire a través del nido del radiador.

En fin, podemos afirmar, que, con los descritos coches americanos, en Tossa, ya se empezó a contar con automóviles más cómodos y manejables, capaces de conseguir las máximas velocidades de aquel entonces, con buena suspensión y un funcionamiento más silencioso y suave, mejoras que holgadamente cumplieron unos requisitos más adecuados para circular por carreteras de perfil orográfico tan acusado como las que facilitan el acceso a la localidad.

JOAQUIN CIURO

El doctor Javier Oms, al volante de su coche "S. P. A.", GE - 43