

CARA & CARA

CON

D. EMILIO LLOSA SALA

HEMOS llegado a una altura en que la ciudad está motorizada en todos sus extremos. Transita por nuestras calles un verdadero río de vehículos a motor, incrementado por la oleada de turistas y desbordado por ese potente aliado de dos ruedas, que son las motocicletas, y que cada día se adueñan más del tránsito público. La ciudad está totalmente motorizada. Las mismas calzadas huelen a gasolina quemada; hay que atravesarlas con todo ojo, mirando a derecha e izquierda. Coches, motos, triciclos y esos «mastodontes» de la carretera, como alguien ha llamado a los Diesel de gran tonelaje, se han hecho los amos de la calle. Apenas pueden aparcar en la Rambla los coches de matrícula extranjera. En el sector bajo de la Rambla, en la Placeta, a veces resulta difícil atravesar por lo continuado del tránsito. El tiempo de la velocidad, del tronar de los tubos de escape, de la habilidad, se ha impuesto.

Contra este estado actual, volvemos la mirada hacia pretéritas etapas, cuando no hacían falta guardias de tránsito ni los medios de locomoción echaban este humo negruzco y maloliente de ahora. Es la época de la tartana...

COMIENZA UN CAMINO

Emilio Llosa es un espectador de entonces. Nació en Darnius el día 2 de junio de 1883. Su padre cuidaba de las tartanas que formaban la línea con Figueras y él, a los diez años...

—...comencé a participar en aquel trabajo. Había un militar que tenía novia en Darnius y cada día venía desde Figueras. Ello obligaba a habilitar expresamente una tartana. Teniendo en cuenta que el tartanero percibía un jornal de 2,50 pesetas, mi padre le cobraba este importe, hasta que un día dijo que aquello era muy caro. Entonces, acordaron que yo conduciría la tartana hasta la carretera general y él, sólo, el resto. Al hacerlo, mi padre me dijo: «Si sabes conducir un trozo, el de la peor carretera, también puedes hacerlo hasta Figueras». Así fué como, a los 10 años, mi padre me puso de tartanero

—¿Cuánto tardaban de Darnius a Figueras?

—La línea era Figueras-Massanet de Cabrenys. Pero, al llegar a Darnius, la gente bajaba y prefería ir a plé por un atajo hasta Massanet; cuando yo llegaba con la tartana allí, ellos ya terminaban de cenar. Salíamos a las 4 de la mañana de Massanet y llegábamos a Figueras a las 9; y vicever-

sa, salíamos de aquí a las 2 de la tarde y llegábamos a las 7. Valía 2 pesetas todo el viaje.

HOSTAL...

—¿Aburrido?

—Había que tener paciencia. Al llegar al Hostal Nuevo almorzábamos; ahora todas estas hosterías han desaparecido.

—¿Y Figueras, cómo estaba de líneas de vehículos?

—Las había para Olot, La Junquera, Rosas, con todos los pueblos.

—¿Cuánto estaban para ir a Olot?

—Cinco horas. Era una tartana de cuatro ruedas tirada por cuatro caballerías. En Besalú había relevo de los animales. Me parece que llevaban unos 18 viajeros y que el billete costaba cuatro pesetas.

—¿Todas las tartanas de línea eran de cuatro ruedas?

—No; de 2 ruedas y con 8 ó 10 asientos.

—¿Recuerda cual fué el primer automóvil de línea que existió en Figueras?

—No recuerdo exactamente el nombre, pero sí que era de una compañía de 4 ó 5 señores y que marchaba con leña

Llosa explica como rápidamente se introdujo el automóvil en nuestra ciudad. Apenas recuerda marcas y pocos nombres de los comerciantes que introdujeron el vehículo; cita a los señores Sala y Font, hoy día propietarios de importantes líneas de omnibus, pero no percibe extensamente este inicio.

—Recuerdo que pronto nació una gran competencia.

A BUEN PRECIO

—¿Cuál fué uno de los primeros omnibus que circularon?

—Un Hispano, 24 caballos, y 20 plazas.

—¿Y el primer taxi?

—Uno de Camilo Arté

—¿Año?

—No sé, era en época de la Guerra Mundial.

—¿Venían turistas?

—Los franceses, por las Ferias, con coches a cadena. En Ricardell, aún se pasaba por abajo, por el agua.

—Y Vd. ¿cuándo adquirió su primer automóvil?

—En octubre de 1926, un Chevrolet 4 cilindros. Me costó 2 coches de caballos, 2 juegos de garnicionería y 2 tartanas. Valía 9.000 pesetas, y un Ford a pedales, sin carrozar, 3.000 pesetas.

—¿Facilidades de pago?

—Las que se querían. Giraban letras de 300 pesetas cada mes; si no las podías pagar, ofrecían la facilidad que interesaba más.

—¿Cuánto valía un litro de gasolina?

—Dos reales.

—¿Y un neumático?

—Ciento cincuenta pesetas.

CARNET

—¿Exigían carnet de conductor?

—Tengo el primer carnet especial que hubo en Figueras; es el número 24 de la provincia.

—¿Apretaban mucho?

—Huy, no pedían nada de piezas. Míre, recuerdo que hacían siete u ocho días que guiaba un coche. Me fui a Gerona a buscar el título en la Jefatura de Industria. Llegué y estaba el Sr. Ordís hablando con un ingeniero sobre este asunto precisamente; de que un tartanero tendría muchas ventajas para obtener el título. «¿Qué quieres?» me dijo el Sr. Ordís. Fuimos a un campo, me hicieron hacer el «ocho» adelante y atrás y varias cosas más y me dieron el carnet. De piezas, nada; no preguntaban como ahora.

—¿Qué servicios hacía Vd. en Figueras?

—El servicio de la Estación y Colegios, en tartana aún.

—¿Cuánto valía de la estación a la Rambla?

—Dos reales.

—¿Muchos pasajeros?

—Me levantaba cada día a las cuatro de la mañana para ir a la estación con el primer tren; muchas veces por un solo pasajero. No falté nunca.

—¿Ha tenido algún accidente en su vida?

—Ni uno solo.

—Ni uno, —rubrica su mujer— Ahora le han prolongado dos años más la validez del carnet, al ver que no tenía ni un solo accidente.

—¿Velocidad?

—¡Ah! A mí ya me pueden pasar coches por delante, nunca pienso en seguirles. Ya se arreglarán; yo no me muevo del 40 al 50 y, gracias a Dios, no sólo no he tenido ningún accidente sino que además no he hecho ni un sólo rasguño a nadie.

CARRETERAS

—¿Tenía fe en el automóvil?

—Francamente, no pensaba que pudiera triunfar tan deprisa como lo hizo. No conocía la gran fuente que iba a representar el motor de explosión y creía que la locomoción a caballos duraría más.

—Y las carreteras de la comarca ¿qué tal estaban?

—Huy, figúrese; la mayor parte eran caminos vecinales.

—¿Ahora las debe conocer palmo a palmo?

—La mayoría de las carreteras actuales fueron proyectadas y construidas en mi tiempo, y yo llevé a innumerables ingenieros, con la tartana, a veces por medio de los bosques, para estudiarlas. Mire si las conoceré.

—A veces, aún le vienen a pedir orientación para tal o cual carretera— dice su esposa.

—Es que las conozco todas; he pasado tantas veces por todas ellas...

POPULARIDAD

—¿Tantas veces? dice pensativo como para sí. Nada menos que sesenta y dos años conduciendo por ellas.

Puede decirse con plena propiedad que Emilio Llosa se ha pasado la vida sobre ruedas; ello hace que sea tan conocido en nuestra ciudad y comarca, en donde todos conocen el «cotxe d'En Llosa». Más moderno o menos, su simpática figura es inconfundible; el «cotxe d'En Llosa» quedará bien recordado en la historia de la ciudad. Su popularidad es muy extensa.

JOSE M.º BERNILS

LA TRAMONTANA VISTA POR NUESTROS ARTISTAS



Dibujo de Dimas GUANTER.