

EL TRANSPORT DE VIATGERS A PEGO (1900-1950)

Francesc Salvà Peretó

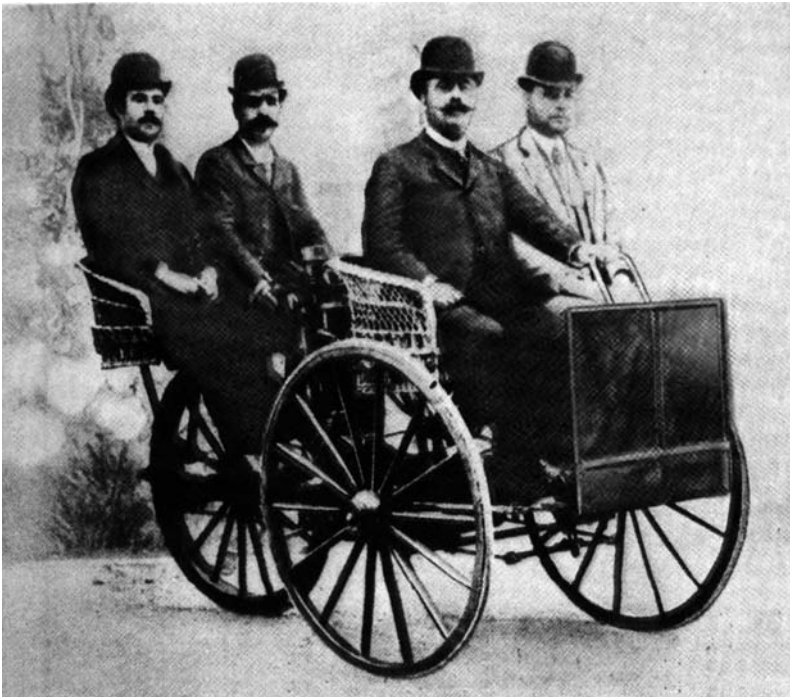
RESUM: L'article presenta un estudi del transport de viatgers a Pego dins del marc d'un període crucial en la història d'Espanya, la primera meitat del segle XX, que és justament el moment de la modernització del país, plena de canvis que de manera progressiva arriben fins la Segona República però que lamentablement retrocedirà dècades des de 1939. L'automòbil és, junt al ferrocarril, el telèfon i la fotografia, un dels grans invents decimonònics que anuncien l'arribada del progrés i dels canvis radicals que es faran al llarg de la centúria següent. S'hi destaca també la contribució de dues famílies lligades al transport tant de tracció animal com dels vehicles amb motor d'explosió: els Peretó i els Sastre que amb el temps acabaren units per a donar lloc a la primera empresa pegolina dedicada al transport de persones: *La Amistad*.

PARAULES CLAU: Pego, transport de viatgers, vehicles amb motor d'explosió (automòbil, òmnibus o autobús), vehicles de tracció animal (diligències, carruatges, carros).

1. INTRODUCCIÓ: DE LA DILIGÈNCIA A L'APARICIÓ DE L'AUTOMÒBIL

L'automòbil és junt al ferrocarril, el telèfon i la fotografia, un dels grans invents decimonònics que anuncien l'arribada del progrés i dels canvis radicals que es faran al llarg de la centúria següent però a l'etapa preindustrial les penúries per als viatgers eren moltes.

Amb la informació que ens proporciona José I. Uriol sobre el període preindustrial espanyol, en una sèrie d'articles apareguts a la *Revista de*



Tricicle amb motor de Francesc Bonet i Dalmau en 1889.

Obras Pùblicas, sabem que als segles XVI, XVII i XVIII els vehicles de tracció animal per transportar viatgers i mercaderies no deuriem ser massa abundants ja que els camins no estaven adequats per al trànsit dels vehicles de rodes. Les classes acomodades de les ciutats més importants els usaven per als seus desplaçaments urbans, sobretot per a passejar. A mitjan del segle de les llums comença la construcció de camins més moderns d'acord amb les noves idees dels intel·lectuals que donen gran valor econòmic als avantatges del transport sobre rodes en detriment del que es feia a llocs

dels cavalls. L'any 1761 es va construir la carretera que unia València amb Madrid. Per aquesta època les persones acomodades comencen a usar els vehicles sobre rodes per traslladar-se fora de les ciutats. D'altra banda la mobilitat de les classes socials més populars era escassa o nul·la ja que la gran majoria no aplegava a eixir mai de la població on havia nascut al llarg de la seua vida; els pocs que viatjaven en trajectes curts ho feien o bé a peu o bé en carros i tartanes. La novetat en el transport de persones vindrà de la mà del nou vehicle anomenat diligència que amb la *Compañía de Coches y diligencias* va iniciar el primer itinerari de Baiona a Madrid el 1789. A mitjan segle XIX els transports tant de mercaderies com de persones eren molt lents i es feia a lloms dels cavalls i en carros. Els camins eren roïns i els vehicles de tracció animal molt lents amb la qual cosa un viatge a una població allunyada podia durar dies, la qual cosa feia que els viatgers i els cavalls necessitaven descansar per això van proliferar les posades, mesons i ventes pels camins. Les diligències, algunes de les quals arribaren a tindre de 15 a 18 seients, van tindre el seu període de major expansió entre 1816 i 1860 transitant per les carreteres més importants i des de la segona data van començar a recórrer els camins secundaris per cedir pas al tren que acabarà per substituir-les ja que ofería major comoditat i rapidesa

La primera línia de ferrocarril a Espanya va ser la que va unir les poblacions de Barcelona i Mataró en 1848. A València va arribar en 1852 i ho farà a Alacant en 1858.

Fruit de la Revolució Industrial és l'aparició a finals del segle XIX d'una màquina amb motor d'explosió anomenada automòbil que va produir un gran canvi a començament del segle següent en tota classe de vehicles, tant en els d'ús particular com els destinats al transport de viatgers, i també en les comunicacions que es faran més fàcils i accessibles. L'any 1886 l'enginyer alemany Karl Benz va construir un tricicle -amb una velocitat de 16 Km/h - que marca l'inici de l'era de l'automòbil amb vehicles produïts de manera industrial per a ser venuts al públic-

¿Quin va ser el primer cotxe espanyol amb motor d'explosió? El primer cotxe va ser fet l'any 1889 per un industrial català, el senyor **Francesc Bonet i Dalmau** de Barcelona qui després de visitar l'Exposició Universal de París va construir un tricicle amb un motor *Daimler* que hi havia comprat. L'any 1901 va eixir d'una fàbrica de Barcelona el primer cotxe amb motor d'explosió fabricat en sèrie per la *Compañía General Española de Coches Automóviles* fundada pel valencià Emilio de la Cuadra Albiol.

2. EL TRANSPORT DE VIATGERS A PEGO

2.1. Les xarxes viàries fins el segle XVIII

Antigament les rutes seguien els cursos dels rius i de les muntanyes. De l'època dels romans és la Via Augusta que recorria tot el territori valencià. D'origen medieval són els *camins de ferradura*



Ramat mular per al transport (de la revista EL SALT)

per a les cavalleries, els *camins arriers o traginers* per als arriers que duïen en fila un rastre de mules o cavalleria unides per una corda; *camins asseadors* per als ramats; els *camins reials* que comunicaven les ciutats importants per on passaven carros i diligències; els *camins carreters* per als carros i els *camins de pas o sendera* per als caminants. A la Marina Alta del segle XVIII, amb una orografia complexa, els viatges eren llargs i la xarxa de camins i carreteres molt dolenta segons Vicente Castañeda i Alcover a *Relaciones geogràficas, topogràficas e històricas del Reyno de Valencia*; aspecte confirmat també per Cavanilles al llibre *Mapa del Reyno de Valencia* (1796) on explica que el Camí Reial aplegava tan sol a Dénia i d'aquesta eixia un camí de ferradura cap a Alacant mentre que un altre camí de ferradura eixia des de Benissa cap a les poblacions de l'interior passant per Xaló.

2.2. El segle XIX

Segons Josep Cardona Ivars la societat de La Marina Alta estava integrada per una població eminentment rural que viatjava poc o no gens al llarg de la seua vida. Els grans canvis econòmics i socials



Carruatge (del llibre *La tragneria a La Marina Alta*)

vindran de la mà del conreu i el comerç de la pansa que afavorirà el creixement urbà alhora que crearà la necessitat d'una major mobilitat dels seus pobladors. Aquesta necessitat de crear xarxes viàries va fer que l'any 1844 la Diputació Provincial d'Alacant començara la construcció de la carretera de La Marina quedant completats els treballs cap a 1903. Serà per tant la millora en les comunicacions la que afavorirà els viatges amb vehicles de tracció animal. Els animals de càrrega eren els cavalls i el mul o matxo de procedència catalana o andalusa. Els vehicles de transport eren construïts pel mestre constructor de carros o mestre d'aixa, sent els més usuals: el *carro de carreter* dedicat a la tragineria i a la càrrega en general; el *carro mitjà* usat pel llaurador; la *tartana* usada per transportar entre 8 i 10 viatgers o bé pels llauradors; la *jardinera* de quatre rodes dedicat al transport particular ; *el cabriol o cabriolet* de dues rodes amb capacitat per dos passatgers; *la galera o cotxe* de quatre rodes destinat als trajectes més llargs. El destinat a transportar viatgers rebia del nom de *cotxe de la carrera*. Les normes que regulaven aquesta classe de vehicles estaven recollides en les Ordenances Municipals.

Les publicacions locals periòdiques de l'època consultades a la Biblioteca Municipal d'Alacant presenten escassa informació sobre aquesta classe de transports i sol aparèixer mesclada amb els anuncis dels serveis de les entrades i eixides de correus, com veiem al *Boletín Oficial de la Provincia de Alicante* del 4 de novembre del 1840.

Per les fonts estudiades a l'Arxiu Municipal de Pego sabem que hem de buscar l'origen del transport modern de persones en els carruatges de la segona meitat del segle XIX moment en el qual es va produir una millora en les vies de comunicació, camins i carreteres.

En el llibre d'*Arbitrios Comerciales* de 1844 apareix la referència més antiga documentada del segle XIX sobre transports de viatgers amb el nom de carruatges destinats al servei públic que ens aporta el nom de dos cotxers: **Carlos Cots** i **Joaquin Mengual** cadascú d'ells amb un carro i dues mules.

A l'*Anuario Comercial* editat a Madrid en 1879 tan sol s'indica el nom de **Juan Bautista Almela Seguí** a l'apartat de cavalleries de transports sense especificar-ne més.

A l'*Anuario* corresponent a 1892 a l'apartat de *Diligències i correus* consten dos serveis: d'una banda el que anava de Pego a Dénia amb dos empreses de transports a nom de **Francisco Adrover** i de la viuda de **Rafael Ferrandis** i de l'altra el que anava de Pego a Oliva amb el noms de **Francisco Adrover** i de **Francisco Morera**.

De la relació general d'oficis i comerços a Pego de l'any 1894-95 extraem per primera vegada el nom de **Carlos Peretó Rovira** com a conductor d'una diligència de dos cavalls dedicada al transport de viatgers, el qual tornarà aparèixer per segona vegada a l'última relació del segle XIX, la del 1899-1900.

La documentació estudiada ens permet saber que el cognom **Peretó** va arribar a Pego procedent de la població veïna de Tormos poc després de l'any 1731. També coneixem la seua relació amb el bestiar, mules i cavalls ... és a dir que ja venien amb una llarga una tradició amb el transport de gènere



José Sena Colubí, principis del segle XX.

amb bèsties de càrrega. La seua ocupació primordial era, per tant, la de traginers o arriers. Segons el diccionari de la llengua *traginers* són aquells que traginen, acarregen o porten qualsevol gènere de mercaderies d'un lloc a un altre caminant o amb cavalls o mules. Segons explica José I. Uriol al, seus articles, apareguts a la Revista de Obras Públicas l'any 1979, la paraula arrier prové de la paraula *arre*, *arre!*, d'origen àrab ja que els moriscos van ser durant molt de temps els traginants a Espanya. Una vegada establerts a Pego la família Peretó va continuar exercint aquest treball pels camins d'arriers. A Pego seran coneguts amb el malnom de "Menorques" tal vegada perquè se sabien provinents de l'illa de Menorca que arribaren a la comarca rere l'expulsió dels moriscos al segle XVII. A la segona meitat del segle XIX la família es divideix en dos branques, una serà la de "Menorques" que continuarà amb **Francisco Joseph Peretó Escrivà** (1815-1894) casat amb Francisca Rovira i l'altra serà la dels "Xurros", malnom que iniciarà **Carlos Peretó Rodríguez** (1834 -1905) perquè tenia fama de ser tan tossut com els aragonesos, casat amb Teresa Cardona Sala. Tots dos eren oncle i nebot respectivament. Les dues branques familiars estaran relacionades laboralment amb el comerç, els primers ho estaran amb el transport de mercaderies i de persones amb carruatges, en canvi els segons ho estaran amb els forns de coure pa i comerç d'alimentació en general. Els Peretó que estudiarem seran els primers, és a dir els **Peretó Rovira** que es van dedicar al transport de mercaderies i de persones i que ja entrat el segle XX s'unirà a la família **Sastre** donant lloc a la que seria la primera empresa pegolina de transports que va rebre el nom de *La Amistad*. Però en va haver altres que provinents d'altres poblacions passaven pel nostre municipi com primerament *La*

Alcoyana i després *La Contestana* i *El Zurdo*. Acostar-nos a la història d'aquestes empreses de transports suposa conèixer de quina manera van solucionar els problemes de mobilitat els pegolins al llarg de tot el segle vint i saber els grans canvis que ha hagut en els vehicles.

Quadre I CONDUCTORS DE DILIGÈNCIES: 1844-1899

Any	conductor	Vehicle
1844	Carlos Cots Joaquin Mengual	Diligència de dos cavalls
1879	Juan Bautista Almela Seguí	
1892	Francisco Adrover Rafael Ferrandis Francisco Morera	Diligències i correus
1894	Carlos Peretó Rovira	Diligència de dos cavalls
1895	Carlos Peretó Rovira Ramon Peretó Rovira	Diligència
1899	Carlos Peretó Rovira	Diligència de dos cavalls

A finals del segle XIX els pegolins viatjaven amb carruatges o diligències amb cavalls. Les principals poblacions a les quals els nostres avantpassats es traslladaven per qüestions administratives o per fer transaccions comercials o bé per motius de salut eren l'Atzúvia, Oliva, Gandia, València, Dénia, Alcoi, Benissa i Alacant. Per tant aquestes rutes seran les mateixes que recorreran començat el segle XX amb uns carruatges que poc a poc aniran deixant de costat els animals per donar pas a una nova classe de vehicles amb motor d'explosió destinats al transport de viatgers.

D'altra banda no podem mudar de segle sense rescatar de l'oblit un pegolí que a les acaballes del segle XIX va contribuir amb el seu treball a la millora de les comunicacions terrestres que aleshores començaven a posar-se en marxa a la al llarg de la nostra província. Es tracta de **José Sena Colubí** (Pego,1832-1916), casat amb Francisca Ribera González, que tenia per ofici ser sobrestant de carreteres, és a dir que era un capataç o persona que dirigia a cert nombre de obrers en la construcció de les carreteres, sota la direcció d'un tècnic. Gràcies a un document datat en gener de 1891 sabem que tenia adjudicat al seu favor la compra de material per a la conservació i manteniment de les carreteres provincials que anaven des d' Alcoi a Banyeres, d'Alacant a sant Vicent del Raspeig, de Monóver al Pinós i a més a més també es feia càrrec de la compra de material per al manteniment de la carretera de l'Estat que transcorria des de Cocentaina a Dénia. Les despeses per a la compra del material eren pagades per la Delegació d'Hisenda i la Diputació Provincial d'Alacant. En un altre document de 1892 referit al contratista esmentat s'especificaven les quantitats de les contrates que tenia assignades per al

manteniment de les carreteres de l'Estat: la carretera de Silla a Alacant per la quantitat de 23.800 pessetes en el trajecte corresponent a aquesta província; la de Xàtiva a Alacant per 19.270; la d'Alcoi a Yecla per 11.200 pessetes i la de Cocentaina a Dénia per 9.751 pessetes. A més a més en un altre apartat també es feia constar que cedia les contrates i subrogava els seus drets per a la conservació de les carreteres esmentades al seu fill José Sena Ribera per tal que percebera de l'Estat les quantitats que li haurien de correspondre com a contratista. Anys més tard José Sena Colubí acabaria emparentant amb els Peretó a través d'una néta seua.

2.3. De 1900 a 1920

Són poques les referències que hem trobat a les publicacions corresponents a aquests primers anys del nou segle i sempre tracten sobre les agències de transports que combinades amb els ordinari utilitzaven les diligències per fer arribar el correu i els encàrrecs com veiem a *El Heraldo de Alcoy* del 13 de gener del 1910. Així al número 85 de l'esmentat *Boletín* aparegut el 15 d'abril del 1900 apareix una circular del Govern Civil de la Província d'Alacant referida a la contractació de la conducció de la correspondència pública a cavall des de l'estació fèrria d'Oliva a l' oficina de Correus i Telègrafs de Pego.



Cotxe marca *George Richard* de Felipe Miralles Miralles en 1905.

L'any 1900 es matricularen a Espanya tres automòbils, en canvi al 1925 ja n'hi havia més de 100.000. Fins la Primera Guerra Mundial (1914-18) van coexistir les diligències i els automòbils però durant la dècada de 1920 les primeres havien estat substituïdes definitivament pels vehicles a motor.

La informació sobre els pagaments dels empresaris l'hem trobada al *Boletín Oficial de la Província de Alicante* nº 198 publicat el dissabte dia 1 de setembre de 1900; a la secció corresponent al Ministeri d' Hisenda hi ha un apartat que fa referència a les tarifes de Contribució Industrial i de Comerç sobre riquesa immobiliària on s'especifiquen els pagaments per quilòmetres dels empresaris de diligències i carruatges per al transport de viatgers per

carreteres i camins amb serveis que duren més de sis mesos que hauran de pagar 25 pessetes per cada quilòmetre i els empresaris d'automòbils pel mateix servei pagaran 4 pessetes i 0'25 per cada seient; per als serveis que duren menys de sis mesos els empresaris de diligències pagaran 2 pessetes per cada quilòmetre i els d'automòbils pagaran per cada quilòmetre 2 pessetes més 0'25 per seient.

A poc a poc anaven millorant les comunicacions per carretera i així al *Boletín Oficial de la Provincia de Alicante* nº 122 del 31 de maig del 1900 es notifica a la secció d' Obres Públiques de l' expropiació de terrenys per a la construcció de la carretera de tercer ordre de Pego a Benidorm corresponent al tram que passava per Orba.

L' *Anuario comercial* corresponent a 1900 a l'apartat de *Diligències i correus* consten dos serveis: a Dénia amb el conductor Vicente Gadea i un altre a Oliva amb els conductors Carlos Peretó Rovira i Bautisa Sastre Vicens.

¿Quin va ser el primer cotxe que va haver a Pego? **José Almela Guillén** al seu llibre titulat *Memorias de la Villa de Pego* ens explica com funcionaven els vehicles amb motor d'explosió en la primera dècada del segle XX posant-nos l'exemple del primer automòbil que va haver a Pego poc després de 1900, el cotxe de **Felipe Miralles Miralles** conegut com “la carraca de Felipe” que inclús té una cançó dedicada que forma part del cançoner popular pegolí. Com que no existia l'arranc espontani calia usar una maneta o espitjar-lo per tal que que es produïra l'explosió de gasos per la mescla d'aire amb gasolina que transmetia el moviment a les bieles i al cigonyal produint així un gran soroll ja que no existien els silenciadors de la carburació.

Alberto Miralles Ortola escriu al Llibre de Festes 2006 que el seu avi va comprar el cotxe de marca George Richard l'any 1900 per la quantitat de 3.500 francs a la ciutat francesa de Marsella. En aplegar a Pego el va donar d'alta a l'Ajuntament amb una placa de carro amb la qual va circular sempre. Amb tota probabilitat el segon cotxe de Pego també va ser de Felipe Miralles ja que l'any 1910 va comprar un altre cotxe de marca Brasier a la mateixa ciutat.

L'arribada dels autocars destinats a transportar grups de viatgers va tardar una mica més en aplegar a la nostra població, concretant-se en la dècada de 1920.

Consultada a l'Arxiu Municipal de Pego la relació de la Contribució Industrial Municipal referida a la circulació de vehicles a motor o automòbils des de 1900 a 1924 comprovem que no consten dades de cotxes amb motor destinats a viatgers però sí dels carruatges amb cavalls anomenats “ diligències”.

Quadre II CONDUCTORS DE DILIGÈNCIES A PEGO: 1900-1920

Any	conductor	Vehicle
1900	Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens	Diligència de dos cavalls
1901	Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens Francisco Moreno Bañó Antonio Laques	-Diligència de dos cavalls - Diligència de dos cavalls
1906	Leocricio Sendra Ortola	
1907	Carlos Peretó Rovira	-Diligència de dos cavalls
1908	Leocricio Sendra Ortola Carlos Peretó Rovira	-Diligència de dos cavalls
1913	Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens Francisco Gadea Ripoll Joaquín Mengual Morell Leocricio Sendra Ortola Cipriano Sendra Ortola	-Diligència de dos cavalls
1914	Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens Francisco Gadea Ripoll Joaquín Mengual Morell Leocricio Sendra Ortola Cipriano Sendra Ortola	-Diligència de dos cavalls
1916	Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens Francisco Gadea Ripoll Joaquín Mengual Morell Leocricio Sendra Ortola	-Diligència de dos cavalls
1918	Carlos Peretó Pérez	Diligència <i>La Amistad</i>
1920	Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens	Diligència de quatre cavalls <i>La Amistad</i>

Gràcies a questa informació podem fer la relació dels cotxers que conduïen carruatges. Des de l'any 1900 i al llarg de les dues primeres dècades del segle XX apareix de manera contínua el nom de **Carlos Peretó Rovira** (1861-1933), que en el padró de carros de 1887 apareix junt amb els seus germans majors Francisco i Ramon domiciliats al carrer sant Blai. Al llibre d'arbitris de 1894-95, Carlos continuava domiciliat al carrer sant Blai i a més a més hi ha anotat que ja exercia de cotxer d'una diligència de dos cavalls però, en canvi, en el cens de 1900-01 ja s'ha mudat al carrer sant Ferran 15. El seu germà **Ramon** (1854-1938) –casat amb Dolores Oltra Doménech- també es dedicava al mateix ofici i a més a més tenia una posada al carrer sant Lluís, i també venia tabac aquestes últimes dades estan confirmades gràcies a l'*Anuario* comercial de 1900.

Carlos i Ramón Peretó
Pérez en 1917.



Al padró d'habitants elaborat en 1900-01 trobem el nom d'**Antonio Laques** de 32 anys natural de València, cotxer de professió, casat amb Maria Samper Sivera natural de Xaló i veïns de Pego.

L'any 1901 consta a la Contribució

Industrial com a cotxer **Francisco Moreno Bañó** amb una diligència amb dos cavalls del qual no hi ha més informació. En aquest mateix any ens trobem el nom **Bautista Sastre Vicens**, de malnom *Garrut*, domiciliat al carrer sant Ferran, que tornarà aparèixer en la relació general d'oficis i comerços de la matrícula industrial de comerç dels anys 1913-14, 1916, 1925, 1930 i 1931. Aquest i **Carlos Peretó Rovira** tenien com a professió la de conduir un "cotxe diligència" amb dos cavalls per transportar viatgers que recorrien el trajecte de "10 kilòmetres" que hi ha entre les poblacions de Pego i Oliva. És a dir que per a un mateix recorregut hi havia dos cotxers que es feien la competència entre ells.

Aquesta competència farà que poc abans de 1918 es prenguera la decisió d'unir els esforços per a formar "amistosament" una sola empresa de transports coneguda des d'aleshores i durant molts anys com *La Amistad* que s'ocuparà fonamentalment de dos trajectes, d'una banda el de Pego-Oliva-Gandia i de l'altra el de Pego-l'Atzúvia-La Vall de Gallinera.

A la matrícula industrial dels anys 1906, 1908, 1913, 1914 i 1916 el cotxer **Leocricio Sendra Ortolà** apareix com a conductor d'un transport públic i a la Contribució de 1908 llegim que conduïa un "cotxe diligència" amb dos cavalls per viatgers que feia el recorregut dels "18 kilòmetres" que separen Pego i Gandia. A la contribució de l'any 1914 apareix domiciliat al carrer Àngel.

A la Contribució dels anys 1913-14 i 16 consta el nom de **Francisco Gadea Ripoll** que feia el trajecte de Pego a Dènia com a conductor d'un cotxe diligència de dos cavalls domiciliat al carrer Convent. L'any 1914 tenim dos nous conductors **Cipriano Sendra Ortolà** i **Joaquín Mengual Morell**, aquest darrer tornarà aparèixer l'any 1916.

Al *Directorio valenciano: guia especial de las provincias de Alicante*,

Castellón de la Plana y Valencia de 1914 trobem a l'apartat dels agents de transports els noms de Santiago Alborch, Carlos Peretó Rovira, Bautista Sastre Vicens i Jaime Sastre. Sabem també que a Pego existeix un servei de carruatges cap a les poblacions veïnes de Dénia (diari, a les 8 del matí; preu: 1 pesseta seient), Murla (diari), Oliva (diari, a les 5 i a les 15 hores), Orba (diari), Parcent (diari) i Sagra (diari). Del conjunt de poblacions que formen part del partit judicial pegolí en tan sol tres consta que hi haja servei de carruatges que els comuniquen directament amb Pego: Parcent (passen els de Ponent, l'encarregat era Joaquín Mora), Sagra (diari a les 4 i 14 hores; preu: 0'50 pessetes seient) i Benirrama (diari, a les 8 hores; preu: 0'75 pessetes seient). Per aquella època estava en construcció la carretera de tercer ordre entre Pego a Benidorm i el tram de ferrocarril d'Alacant a Dénia que es va inaugurar en dues etapes: el tram d'Alacant a Altea el dia 28 d'octubre de 1914 i el d'Alacant a Dénia l'11 de juliol de 1915.



El tercer cotxe de Pego de l'any 1924 de Filiberto Sena Mas (AMP)

D'aquests primers anys es recorda el greu l'accident que va ocórrer el 26 de novembre de l'any 1918 en el pont de Mostalla que hi ha en el trajecte de l'Atzúvia a Pego. El cavall del carruatge *La Amistad* que venia de les festes de la primera població amb huit viatgers i el conductor es va desbocar i va caure del pont. Del desgraciat accident se'n salvaren dos viatgers i el conductor Carlos Peretó Pérez (1890-1974), fill de Carlos Peretó Rovira.

José Almela Guillén ens explica al seu llibre que durant la Primera Guerra Mundial de 1914 a 1918 es van fer esforços per millorar les màquines i els vehicles que veurien la llum durant la dècada de 1920 a 1930 amb la incorporació dels elements auxiliars de l'automòbil i de l'augment de la fabricació dels vehicles destinats a particulars i dels autobusos que facilitaven els desplaçaments de llarg recorregut.

2.4. De 1920 a 1930

Entre 1924 i 1930 a Espanya es va duplicar el número de vehicles arribant als 250.000 i es van construir moltes carreteres que milloraren les

comunicacions entre les nostres poblacions.

Per aquesta època **Carmel Giner Bolufer**, que anys després rebria el càrrec de Primer Cronista Local de Pego, va continuar exigint per escrit en les seues col·laboracions periodístiques la creació de nous grups escolars i biblioteques municipals, més reformes urbanes i una sèrie de millores en les comunicacions comarcals com per exemple la pavimentació dels camins i l'ampliació de les línies telefòniques i telegràfiques. Aquest esforç particular per millorar els mitjans de transport del seu poble es va traduir en una sèrie de "memorandums" que recordaven la convenença que la Companyia dels Ferrocarrils del Nord eixamplara les obres en construcció de la línia de ferrocarril de via ampla, que havia substituït la línia de via estreta Carcaixent-Dénia, i que la fera passar per Carcaixent-Oliva-Pego-El Verger-Ondara-Dénia amb el consegüent benefici econòmic i cultural per a totes les poblacions esmentades i la zona de La Marina Alta en general. Aquesta sèrie d'escrits s'enceten el 1924 i arriben fins i tot a la dècada dels anys quaranta com el que es va publicar al diari **Información** d'Alacant el dia 21 de gener de 1944 on s'explicava com en una assemblea celebrada a Oliva per tractar sobre aquest tema s'havia fet constar que aquestes aspiracions de Pego venien reivindicant-se des de feia més de trenta anys. A continuació reproduïm pel seu interès el contingut del primer article que va tractar sobre aquest projecte; el seu títol era *La via ampla Carcaixent-Dénia i el trassat Oliva-Pego-El Verger*, i es va publicar al periòdic **Las Provincias** el dia 28 de juny de l'any esmentat:

“ Els pobles que cauen en errors rodant el temps hauran de canviar de parer. D'ençà que a Gandia se celebrà, fa algun temps, aquella anomenada Assemblea pro via ampla del ferrocarril Carcaixent-Dénia, assistint-hi tots els pobles,

Carlos Peretó Rovira en la dècada de 1920.



interessats en la reforma, dels districtes de Gandia i Dénia –i si no m'enganye també hi anà una nodrida representació de Pego-, on els presents sol·licitaren a la Companyia dels Ferrocarrils del Nord, la realització immediata d'aquesta important millora, he estat a l'expectativa atent només al desenvolupament d'aquest afer.

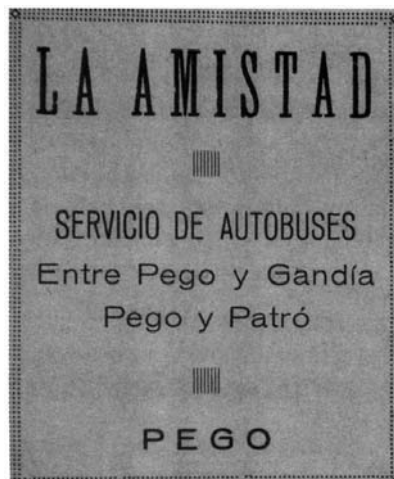
Ha transcorregut molt de temps sense que se n'hagués tornat a dir res, i creient-ho en l'oblit anava recordar-ho de nou des d'aquestes pàgines, quan una notícia que en fa referència em mou a renunciar-hi i encetar un escrit tot diferent.

Deia aquesta notícia apareguda el passat dimecres, que amb l'ocasió de l'estada a la ciutat de Gandia del governador civil, senyor Garcia Trejo, el diputat provincial de la mateixa, senyor Grustan, li demanà que transmetés al Directori i a la Companyia del Nord l'aspiració de Gandia: la transformació de l'actual línia de via estreta Carcaixent-Dénia en via ampla, a la qual cosa el senyor governador prometé no solament traslladar la petició sinó també recolzar-la.

Tanmateix aquest nou intent de reforma, té també un gran interès per a Pego ja que ara es podria aconseguir el traçat Oliva-Pego-El Verger.

Quan es construí l'actual línia de via estreta, Dénia cometé el desfici que ha estat la ruïna de del seu port, a hores d'ara en fase de construcció, de no voler de cap manera, per interessos particulars un sense visió de futur, que aquesta línia travessàs per Pego, deixant de costat un poble germà. Estimant-se més que passàs pels arenals del Molinell. Aquesta errada no solament ha llançat a perdre el seu port sinó també la nostra riquesa i la de tota aquesta zona de La Marina Alta.

Amb tot sempre aplega una hora per esmenar les errades i aquesta ja és ací. Dénia i Pego, plegats en germanor, han d'afegir-se a la petició feta per Gandia, ara bé demanant al Directori i a la Companyia del Nord la construcció del traçat Oliva-Pego-El Verger, amb la qual cosa tots dos pobles arribarien al màxim apogeu multiplicant-se les seues fonts de riquesa. Per tal d'aconseguir-ho només cal bona voluntat i afegir-hi una miqueta de sacrifici. “



Publicitat al *Llibre de Festes de 1944* (AMP).

José Almela Guillén ens torna a donar informació quan afirma que pel 1920 encara utilitzava una diligència de quatre cavalls quan es traslladava des de Pego fins Oliva on havia d'agafar el tren de via estreta que el duria a València a fer els seus estudis de segon ensenyament. En la conducció es turnaven els dos cotxers, **Bautista Sastre** i **Carlos Peretó**, dels quals a més a més ens aporta alguna descripció: “recorde el primer com un home robust, més bé gros, amb les galtes sonrosades, i a l'altre menys robust, també de bona alcària i molt somrient.” El recorregut es feia per una carretera que no s'asfaltaria fins a 1933 fet que feia molt incòmode el trajecte per als viatgers que la recorrien.

Amb les dades que tenim fins ara podem concretar que entre 1920 i 1925 serà el moment de l'aparició de les primeres línies regulars d'autobusos – vehicles coneguts en aquells anys com “òmnibus”–que passaven pel nostre municipi i el connectaven amb altres poblacions. Així sembla que els primers vehicles amb motor d'explosió destinats al transport de grups de viatgers, que passaren per Pego provenien de la ciutat industrial d'Alcoi . Concretament els autobusos de *La Alcoyana*. En la *Guia d'Alcoi* publicada en abril de 1925 pel cronista local **Remigio Vicedo Sanfelipe** apareixen els diversos itineraris d'aquesta empresa; així a l'itinerari número sis trobem el que connectava Alcoi amb Pego i El Verger. L'autobús eixia d'Alcoi a les 14'45 i després de fer les corresponents parades per diverses poblacions aplegava a Pego a les 18' 28, d'on eixia a les 18'35 per arribar al Verger a les 19,05 a la parada que es trobava al costat de l'estació de ferrocarril. Aquesta guia també ens facilita els preus en pessetes i cèntims; el viatge d'Alcoi a Pego i viceversa costava en primera 8,'60 i en segona 6' 60; del Verger a Pego valia en primera 1'50 i en segona 1'00.

La informació anterior és pel que fa a les empreses de transports forànies però a nivell local hem de recórrer de nou a la relació que ofereix la Contribució de vehicles a motor de l'any 1925 en la qual apareixen per primera vegada uns “autos de lloguer per al transport” a nom dels germans **Fernando** (1896-1965) i **Bautista Sastre Ortiz**. Açò ens fa pensar que en aquesta data, o tal vegada una mica abans, es quan apareix la primera empresa pegolina d'autobusos. Dos anys més tard apareixerà en la relació el cotxe de **Vicente Gadea** que també duïa viatgers a Dénia. Esmentarem també l'empresa *El Zurdo* fundada per **Salvador Carrió Rovira** que treballava a Dénia, Setla i Mirarrosa, Benigembla, Parcent. Connectava Pego amb Sagra, Tormos Orba, La Venta El Zurdo, Xaló, fins aplegar a l'estació del tren de Benissa. Un dels seus conductors més recordats va ser **Venturo**.

Els tres descendents varons de Carlos Peretó Rovira –casat amb Isabel Clara Pérez Sendra-, Carlos (1890-1974), Ramon (1894-1967) i Francisco Peretó Pérez (1897-1951) units a la família Sastre formaran una saga que dirigirà

els transports de viatgers de Pego fins l'any 2003 quan l'empresa va ser venuda al Grupo Jiménez de Saragossa. Des de 1927 trobem relacionats els noms de **Francisco Peretó Pérez** i **Evaristo Sastre Ortiz** que codirigien la societat de transports *La Amistad* que tenia el seu domicili en el carrer Pau , 25.

Quadre III EMPRESA DE TRANSPORTS LA AMISTAD : 1925-1929

Any	conductor	Vehicle	Empresa
1925	Fernando Sastre Ortiz Bautista Sastre Ortiz	Auto de lloguer	La Amistad
1927	Evaristo Sastre Ortiz	Chevrolet	La Amistad
1929	Francisco Peretó Pérez	-Dion Bouton A-2994 -Ford V-3178 -Ford A-1652 -Hispano Suïssa	La Amistad “ “ “

El conjunt de cotxes destinats al transport de viatgers que van formar part de l'empresa *La Amistad* entre els anys 1927-1947 reflectia la realitat espanyola del moment amb majoria de cotxes importats. La llista d'aquests vehicles està formada per una abrumadora presència de marques estrangeres



Publicitat de 1948 (*Revista Oficial de Fogueres, AMA*).

com: en primer lloc Chevrolet, seguit en segon lloc de Ford i de Dodge Brothers i en tercer lloc De Dion Bouton, Hispano Suïssa i per últim Citroen. Tan sol constatem la *Hispano Suïssa* com a excepció a la regla. Sobre aquest aspecte cal recordar que en 1925, durant la dictadura del General Primo de Rivera, es promulga el Reial Decret de 22/4/22, el qual liberalitzava la importació d'automòbils, però en canvi carregava econòmicament la importació dels materials per fabricar-los. En l'aplicació d'aquesta llei resultava més econòmic importar un cotxe que fabricar-lo a Espanya. Hem de dir també que en 1930 només hi havia una empresa espanyola de fabricació, la Hispano Suïssa situada a Barcelona.

Francisco Gadea Ripoll



Quant a la matriculació dels vehicles pegolins cal dir que oscil·la a sempre entre València i Alacant.

A mitjan de la dècada del 1920 hi ha constància d'un tercer cotxe particular a Pego, un Ford amb matrícula d'Alacant 2300 propietat de Filiberto Sena Mas.

La substitució dels vehicles de tracció animal pels de motor d'explosió es va fer de forma paulatina motiu pel qual durant uns anys conviuran fins que els primers desapareixeran definitivament.

Quadre IV CONDUCTORS DE CARRUATGES A PEGO: 1925-1931

Any	Conductors
1925	Bautista Sastre Vicens
1927	Francisco Gadea Ripoll, Carlos Peretó Rovira Bautista Sastre Vicens
1930	Bautista Sastre Vicens
1931	Bautista Sastre Vicens

A l'*Anuario Comercial* editat a Barcelona en 1927 s'ofereix informació sobre professions, indústria i comerç per províncies i poblacions. Al primer volum, d'entre tots els pobles citats de La Marina Alta només hi ha cinc que tenen informació sobre el servei de transports de viatgers però sense especificar els horaris ni els preus: a Pedreguer hi havia un servei de diligències, a Beniarbeig un servei de carruatges, a Sagra treballaven dues empreses d'automòbils conegudes popularment com nom de "El Zurdo" i "Corrales" i tan sol en el cas de Dénia s'especificava que mantenia un servei diari de carruatges de tracció animal cap a Pego i en el d'Orba que hi havia un servei de carros i autos cap a Altea, Pego i Dénia. En el cas de la ciutat d'Alcoi en la secció d'automòbils i carruatges de lloguer apareix l'empresa *La Alcoyana* situada a la plaça de la Constitució, 22 però tampoc en concreta res més. D'altra banda la informació que hi ha sobre els transports que eixien des de Pego es limita a deixar constància de l'existència d'un *servei de carruatges i automòbils* com també els noms de tres cotxers: Francisco Gadea Ripoll, Carlos Peretó Rovira i Bautista Sastre Vicens. Gràcies al segon volum sabem que la població de Gandia es comunicava amb Pego a través d'un servei diari de carruatges sense especificar cap altre poble del recorregut.

2.5. De 1930 a 1940

Durant els primers anys la Segona República va aparèixer el codi de circulació i fins 1936 s'aprecia una major expansió del transport automobilístic que desgraciadament es veurà tallat de manera dràstica.

Quadre V EMPRESA DE TRANSPORTS LA AMISTAD : 1930-1938

Any	conductor	Vehicle	Classe	Potència	Empresa
1930	Francisco Peretó Pérez	-Ford A-972 -Ford A-626 -Hispano Suïssa A-3807	B, òmnibus		La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Hispano Suïssa -Citroen			“
	Bautista Sastre Ortiz				“
1931	Francisco Peretó Pérez	-Ford V-3178 -Chevrolet			La Amistad
	Bautista Sastre Ortiz	V-6636			“
1932	Francisco Peretó Pérez	-Dion Bouton A-5440	B, òmnibus		La Amistad
1934	Evaristo Sastre Ortiz	-Dodge Brothers A-4124 -Ford A-7951			La Amistad “
1935	Francisco Peretó Pérez	-Hispano Suïssa V-12925			La Amistad
	José Peretó Pérez	-Hispano Suïssa V-12925			“
1936	Evaristo Sastre Ortiz	-Chevrolet V-12271	B, òmnibus	20	La Amistad
1938	Francisco Peretó Pérez	-Chevrolet V-12271	B, òmnibus	20	La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Chevrolet V-9302			“

L'any 1930 el senyor **Francisco Uris Ribelles** va crear a Cocentaina l'empresa de transports de viatgers *La Contestana* que va comprar a *La Alcoyana* la línia regular d'òmnibus que feia el recorregut Alcoi-Cocentaina-Muro-Benimarfull-Planes-Venta de Marguerida-El Patró-La Carroja-Benissivà-Benialí-Benirrama-Atzúvia-Pego-El Verger. L'empresa es va fer càrrec de la línia fins 1999 en què va tornar de nou a *La Alcoyana*.



Fernando Sastre Ortiz

de records de José Almela Guillén sabem que *La Amistad* tenia un cotxe de línia que feia el trajecte directe de Pego a València i viceversa que venia funcionant probablement amb anterioritat a l'any 1931 i que amb posterioritat a 1939 encara feia el mateix recorregut.

A la *Guia comercial de Alicante y su provincia* de 1932 hi ha una relació del serveis d'automòbils que comunicaven la ciutat d'Alacant amb les poblacions de la província. Des d'aquesta ciutat eixia un servei d'automòbils

Família Peretó amb un cotxe de pedals (Pego, 1930)



cap a Pego a les 10'30 i a les 16'30 h. des de la Plaça de la Santa Faç. Al *Directorio Valenciano* del mateix any o b s e r v e m c o m majoritàriament el transport d'automòbils dominava ja les comunicacions entre les poblacions del partit judicial pegolí on tan sol les poblacions de Benirrama, Benissivà i El Patró encara feien servir el transport de carruatges per traslladar-se a Pego. L'empresa *La Amistad* a pareix a nom de Carlos

Peretó i Bautista Sastre. A banda d'aquestos dos conductors i empresaris se citen els noms d'altres que també treballen en el transport com Carlos Llopis, José Gadea, Francisco Peretó i també els d'aquells altres que lloguen automòbils per tansportar viatgers com Pascual Estela, Roberto Estellés, Vicente Gadea Palmer i José Moragues.

Quadre VI EL TRANSPORT CAP A PEGO: 1932

Alacant	Eixida a les 10,30 i 16,30 des de la Plaça de la santa Faç
Gandia	Correu diari a les 11 i 12 h. ; preu 2 pessetes
Oliva	Diari, a les 11 (correu), 14, 16 i 20'30 h. (correu); preu: 1 pesseta
Alcoi	A El Verger passant per Pego, 15'45; preu: 6'85 pessetes
Dénia	Diari a les 15 h.; preu: 2'50 pessetes
Alcalalí	Correu diari a les 11 i 20 h.; preu: 4'50 pessetes
Xaló	A l'estació de ferrocarril de Benissa amb el cotxe diari que ve de Pego a les 4h. ; 1'45 pessetes
Ondara	Especifica transport a Pego sense concretar més dades
El Verger	Diari a les 20 h.; preu: 1'25 pessetes
Benigembla	Correu diari a les 9 h.; preu: 2'50 pessetes
Murla	Diari a les 8 . ; preu: 2 pessetes
Orba	Servei de transport a Pego sense concretar més informació
Parcent	Diari a les 7 h. ; preu: 2 pessetes
Tormos	Amb el correu diari de Parcent a Pego a les 9 h. passant per Sagra; preu: 1'50 pessetes
Sagra	Diari a a les 8 h. ; preu: 1'60 pessetes
Vall de Gallinera	Transport diari sense concretar
Benirrama	Diari a les 7 h. ; preu: 1 pesseta Hi ha un Servei diari de carruatges
Benissivà	Servei diari de carruatges a les 7 h. ; Preu: 0'75 pessetes
La Carroja	El mateix Server entre Pego i El Patró
El Patró	Diari a les 6h. i les 16'40 h. Servei de carruatges diari a les 6 h.; preu 1'25 pessetes

Quadre VII EL TRANSPORT DES DE PEGO: 1932

A Alcoi, diari
A Benissa, diari a les 10 h. ; preu: 4 pessetes
A Benissa, correu diari a les 4'30, 10 i 15'40 h. ; preu: 3'25 pessetes
A Dénia per El Verger i Ondara, diari a les 8 h.; preu: 2'50 pessetes
A Gandia, diari a les 6 , 8 i 14 h.; preu: 2 pessetes
A Oliva, diari a les 6, 8 i 14, 17'30 i 19'30 h.; preu: 1 pesseta
A Orba, correu diari a les 13 h. ;preu: 1'25 pessetes
A Parcent, correu diari a les 13 h. ; preu: 2 pessetes
Al Patró (Vall de Gallinera), correu diari a les 14 h. ; preu: 1'50 pessetes
A Sagra, correu diari a les 13 h. ; preu: 0'85 pessetes
A Tormos, correu diari a les 13 h. ; preu: 1 pesseta
A València, diari a les 6 i 14 h. ; preu: 6 pessetes
A la Venta del Zurdo, correu diari a les 13 h. ; preu: 1'75 pessetes
Al Verger, diari

En 1933 **Carmel Giner Bolufer** va formar part de la Comissió Municipal d'Obres on va recolzar el projecte de la construcció de la carretera que millorava la comunicació de Pego amb la mar.

A l'any següent es va editar a Madrid un *Anuario General de España* la qual ens proporciona una ampla informació dels serveis, comerços i professions de les poblacions de cada província. Consultant la informació sobre les poblacions de la nostra comarca que tenien comunicació directa amb Pego ja fora amb cotxes o òmnibus comprovem com ha desaparegut quasi totalment la referència als carruatges de tracció animal -que tan sol conserven a Benirrama, Benissivà i Patró- ja que han estat substituïts de forma abrumadora pels vehicles amb motor. D'altra banda constatem que la població de Pego mantenia una bona comunicació amb les poblacions del voltant abans de la guerra civil com queda també es fa palés a l'esmentat Anuari.

Durant la guerra civil de 1936-39 les empreses d'automoció existents a Espanya van passar a mans dels comitès dels treballadors per a ser reconvertides en fàbriques d'armament que després de la contesa van ser desmantellades amb la consegüent disminució del parc d'automòbils en un 40%. Durant aquest període a Pego només hi ha constància documental de l'any 1938 amb l'ús per al transport de dos òmnibus de *La Amistad* de la casa Chevrolet amb matrícula de València : V-12271 i V-9302.

Quadre VIII EL TRANSPORT CAP A PEGO: 1934

Alcalalí	Diari a Pego, correu diari a les 11 i 20 hores; preu: 4' 50 pessetes.
Alcoi	Automòbils <i>La Alcoyana S.A.</i> , c/ Rigoberto Albors. Les parades són a la Plaça de la República i al c/ Vicente Bernabeu. Hi havia 13 rutes, la 12 passava per Pego camí El Verger, diari a les 15'45; preu: 6'85 pessetes.
Atzúvia	A Pego i El Verger, diari
Benigembla	Empresa: Salvador Carrió i Carlos Llopis; servei a Pego, correu diari, a les 9 del matí, preu: 2'50 pessetes
Benirrama	Automòbil a Pego diari a les 7 del matí; preu: 1 pesseta Carruatges a Pego, diari
Benissa	Servei de correu diari a Pego, a les 7, 14 i a les 20 hores; preu: 3'50 pessetes.
Benissivà	Carruatges diaris a Pego, a les 7 del matí; preu: 0'75 pessetes
Cocentaina	Empresa <i>La Contestana</i> , Ramon Reig El Verger passant per Pego, diari a les 15 hores
Dénia	Empreses: Salvador Carrió, parada al carrer Pedro Esteve; José Gadea, parada al Port; Venturo, parada al carrer Magallanes; El Zurdo, parada al carrer Pedro Esteve. A Pego servei diari a les 15 hores; preu: 2'50 pessetes
El Verger	A Pego diari, a les 20 hores; preu 1'25 pessetes
La Carroja	Servei de Pego a Patró
Murla	A Pego diari a les 8 del matí; preu: 2 pessetes
Ondara	Servei a Pego; servei diari de correu a Alacant
Orba	Lloguer d'automòbils: Juan Bautista Aranda, Francisco Lloret, Vicente Monserrat, Joaquin Oliva, Pedro Zaragoza; A valència i Pego combinat amb els de El Verger i Pego a les 8'45; preu: 20'30 pessetes; A Alacant passant per Alcalalí i Benissa a les 10 del matí.
Parcent	Empresa: Salvador Carrió i Carlos Llopis: a Pego, diari a les 8 del matí; 2 pessetes
Patró	Automòbils a Pego, diari a les 6 del matí i a les 16'40 Carruatges a Pego, diari a les 6 del matí; preu: 1'25 pessetes
Sagra	Empresa El Zurdo; a Pego diari, a les 9 del matí i a les 9 de la nit; preu: 1 pesseta
Tormos	A Pego correu diari a les 9 del matí passant per Sagra i Parcent; preu: 1'50 pessetes
Vall de Gallinera	A Pego diari
Xaló	Empresa: Salvador Carrió. De Pego a l'estació de ferrocarril de Benissa, diari a les 4 de la matinada; preu: 1'45

Quadre IX EL TRANSPORT DES DE PEGO: 1934

Automòbils lloguer: Pascual Estela, Roberto Estellés, Vicente Gadea, José Moragues, Fernando Ortolà
Empreses: <i>La Amistad</i> (Francisco Peretó Pérez), José Gadea, <i>Jalonense</i> , Carlos Llopis
A Alcoi , diari
A Benissa , correu diari a les 4'30 i a les 10 hores i 15'40 de la vesprada; preu: 3'25 pessetes
A Dènia per El Verger i Ondara, diari a les 8 del matí; preu: 2'50
A Gandia , diari a les 6, 8 i 14 hores: preu: 2 pessetes
A Oliva , diari a les 6, 8, 14, 17'30 i 19'30 hores; preu: 1 pesseta
A Orba , correu diari a les 13 hores; preu: 1'25 pesseta
A Parcent , correu diari a les 13 hores; preu: 2 pessetes
A Patrò (Vall Gallinera), correu diari a les 14 hores; preu: 1'50
A Sagra , correu diari a les 13 hores; preu: 0'85 cèntims
A Tormos , correu diari a les 13 hores; preu: 1 pesseta
A València , diari a les 6, 8 i 14 hores; preu: 6 pessetes
A La Venta El Zurdo , correu diari a les 13 hores; 1'75 pessetes
A El Verger , diari

Un altre cotxer d'aquesta època va ser **Vicente Gadea Palmer** (1895-1965). No era natural de Pego ni tampoc els seus pares Francisco Gadea Ripoll i Dolores Palmer Seguí. Estava casat amb **Dolores Peretó Ribera** i domiciliat al carrer sant Xavier, 52. Apareix per primera vegada com a cotxer en la relació de la Contribució Industrial de l'any 1927-28 amb dos vehicles de lloguer : un “ómnibus” *Ford* matrícula A-998 i un *Chevrolet* matrícula A-3673. En 1930 i 1931 usarà dos *Chevrolets* amb matrícula A-4125 i A-2402 respectivament. Durant la guerra civil de 1936-39 li van requisar els automòbils motiu pel qual va haver d' usar cotxes amb cavalls per fer el trajecte de Pego a Dènia, el mateix que ja feia son pare que també havia sigut cotxer i sobre el qual ja hem donat informació en un altre apartat. Durant la dècada de 1940-50 va contiuar usant un vehicle de tracció animal per a transportar persones però alternant-lo amb automòbils com un *Citroen* llogat matrícula V-10869 i un *Ford* matrícula A-670. **Antoni Oltra** al seu llibre *Els marges de la memòria* també ens dóna informació sobre el caràcter de Vicent Gadea de qui afirma que era “un home seriós, formal, que ningú no veia mai riure” i a més a més ens proporciona el nom de les tres haques que arrossegaven del cotxe de Gadea : *Granaina Guerra* i *Fabrilo*.



Vicente Gadea Palmer

Quadre X AUTOMÒBILS DE GADEA: 1927-1947

Any	Vehicle	Classe	Potència
1927	-òmnibus Ford A-998 (lloguer)	B	
1928	-Chevrolet A-3673		
1930	- Chevrolet A-4125		
1931	-Chevrolet A-2402		
1940	-Citroen V-10869 (lloguer) -òmnibus" Ford A-670	B	10 14
1941	òmnibus Ford A-670	B	10
1942,1943,1944, 1945 i 1947	-Citroen V-10869 (lloguer)		10

Acabada la guerra el Ministeri de l'Exèrcit va crear a la ciutat de València un servei de recuperació de vehicles i automòbils de propietat particular desconeguda. En el número 23 del *Boletín Oficial de la Província de Alicante* publicat el dilluns 29 de gener de 1940 es fa una relació de les marques dels vehicles de propietat desconeguda, *Austin, Peugeot, Chevrolet, Buick, Renault, Essex, Ford, Citroen, Chrysler*, remarcant que tots ells són vehicles de finals de la dècada de 1920 fins 1935. Es donava un termini de trenta dies per reclamar la propietat des d'aquesta publicació presentant un document acreditatiu de propietat.

2.6. De 1940 a 1950

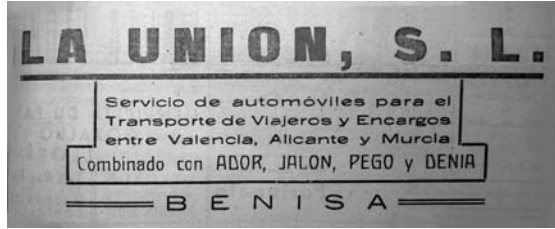
Als efectes desastrosos de la guerra civil es van afegir els de la Segona Guerra Mundial (1939-1945) que van retardar encara més la modernització del país. A mitjans de 1940 el general Franco es va posar al costat de

Anunci de gasogen de juny de 1942 (*Revista Oficial de Fogueres, AMA*)



l'Alemanya nazi a la qual va fer un enviament de wolfram; la resposta de les potències aliades va ser immediata ja que prengueren represàlies i tallaren el subministrament de petroli. Davant l'escassetat de

combustible el govern espanyol va promulgar ordres que limitaven el seu consum: el Ministeri d'Indústria va convocar un concurs



Anunci d'abril de 1942
(Diari *Información*, AMA)

per adquirir 5.000 gasògens destinats als automòbils que es va publicar al *BOE* el 24 d'agost de 1940, a setembre de 1941 es prohibia la circulació de turismes des de les 14h. de dissabte fins les 14 h. de dilluns següent, i a octubre de 1947 s'ordenava la prohibició de circular als vehicles de determinada potència quatre dies a la setmana mentre que els cotxes equipats amb gasogen no tenien cap límit de circulació. La utilització dels mitjans de comunicació com a instrument de propaganda franquista es fa evident quan consultem les hemeroteques que guarden la premsa i les revistes d'aquest període de la història d'Espanya i així ho demostra la fotografia acompanyada d'un text que va aparèixer al diari *Información* d'Alacant el dia 23 de febrer de 1944 on es dona compte de com també l'esposa del general Franco es desplaçava als actes oficials amb autos equipats amb gasogen en un intent de demostrar que l'austeritat afectava a tots els espanyols per igual.

Durant la postguerra la dependència de l'economia espanyola de l'exterior era total motiu pel qual la dictadura de Franco va iniciar una errònia política econòmica d'autarquia amb la intenció d'abastir-se tan sol de la producció nacional deixant de costat les importacions de productes estrangers. Estant així les coses no es podien importar cotxes ni autobusos perquè no se'n



Chevrolet de 1929.

fabricaven ja que Europa estava en guerra; de la mateixa manera que com no hi havia càmeres d'aire per a pneumàtics, els cotxes i autobusos usaven rodes massisses. Algunes empreses van haver de comprar camions que l'exèrcit havia donat de baixa en finalitzar la guerra per a després d'alguns canvis poder-los usar com autocars. Pel que fa a les línies fèrries al fet de trobar-se destrossades s'afegí que van ser expropiades i nacionalitzades quan en 1941 es crea la *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles* (RENFE), despreocupant-se de les comunicacions per les vies secundàries. Tot açò va motivar que al nostre municipi durant la dècada de 1940 a 1950 junt amb els vehicles amb motor tornaren a usar-se els carros i tartanes de tracció animal per a transportar viatgers en els trajectes curts i a buscar solucions imaginatives que paliaren l'escassetesa de carburant ja que la poca gasolina que havia estava racionada. La solució d'aquest greu problema va vindre amb el "gasogen" que creava gas a partir de la combustió incompleta de matèria orgànica. Aquest invent permetia fer funcionar els vehicles –cotxes, camions, autobusos- cremant carbó, llenya, càscars d'ametla en lloc de gasolina per produir gas combustible que accionava el motor d'explosió igual que la gasolina però amb menor potència. La dificultat estava en què al cotxe a banda d'afegir-li una caldera exterior –o dos en el cas dels autobusos- per a la combustió, també havia de transportar el carbó o la llenya que s'havia de cremar. Així és com podien funcionar els nostres transports malgrat la precarietat en què es trobaven les vies de comunicació, amb uns vehicles anteriors a la guerra i en ocasions en mal estat, les dificultats poc a poc van superant-se i van reanudant-se les comunicacions per carretera, així la ruta entre Alcoi-Pego-El Verger la reemplén *La Alcoyana* que en 1941 manté un servei diari que ix des de la primera població a les 15 hores i de El Verger a les 7 hores. El preu del bitllet a Pego és de 9 pessetes i el de El Verger en són 10. La mateixa Guia ens confirma que les restriccions de carburant existents havien obligat a suspendre temporalment alguns dels horaris de línies d'autobusos que comunicaven Alcoi amb València i amb Villena.

L'any 1942 a l'article titulat "Las necesidades de la provincia alicantina" aparegut a la revista oficial de les Fogueres de Sant Joan *Nit y Foc* (sic) encara es feia una crítica a les dolentes i incòmodes vies de comunicació existents entre la ciutat d'Alacant i la resta de poblacions de la província que afectaven de manera negativa el turisme, la indústria i el comerç en general. L'autor del text justificava així que els habitants de les comarques de L'Alcoià i de La Marina se sentiren més còmodes traslladant-se a la ciutat València amb la qual estaven millor comunicats.

Quadre XI EMPRESA DE TRANSPORTS *LA AMISTAD* : 1940-1947

Any	conductor	Vehicle	Classe	Potència	Empresa
1940	Francisco Peretó Pérez	-Chevrolet V-12271	B, òmnibus	20	La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Chevrolet A-5595	“	20	La Amistad
		-Dion Bouton A-5440	“	20	
		-Dodge Brothers A-5662	“	20	
1941	Francisco Peretó Pérez	-Chevrolet A-4008	“	20	La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Dion Bouton A-5440	”	20	La Amistad
		-Chevrolet A-5595	“	20	
		-Dodge Brothers A-5662	”	20	
1942	Francisco Peretó Pérez	-Chevrolet A-4008	B, òmnibus	20	La Amistad
		-Chevrolet V-12271	“	20	
1943	Francisco Peretó Pérez	Chevrolet			La Amistad
1944	Francisco Peretó Pérez	-Chevrolet			La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Chevrolet A-5595	B, òmnibus	20	“
		-Dodge Brothers -Dion Bouton A-5440	“	20	
1945	Francisco Peretó Pérez	-Chevrolet	B, òmnibus	20	La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Dion Bouton A-5440	“	20	“
		-Chevrolet A-5595	“	20	“
		-Dodge Brothers A-5662	“	20	
1947	Francisco Peretó Pérez	Ford V-15644	B, òmnibus	20	La Amistad
	Evaristo Sastre Ortiz	-Dion Bouton A-5440	“	20	“
		-Chevrolet A-5595	“	20	“
		-Dodge Brothers A-5662	“	20	“
		-Chevrolet A-12271	“	20	“

De l'*Anuario comercial* de 1949 hem extret la informació que apareix reflectida esquemàticament als dos quadres següents:

Quadre XII EL TRANSPORT CAP A PEGO: 1949

Alcoi	Servei d'automòbils de l'empresa <i>La Alcoyana S.A.</i> Avda Gralmo Franco, 44, baixos Serveis a El Verger, diari a les 15,45
Benigembla	Servei d'automòbils de l'empresa de Salvador Carrió i Carlos Llopis A Pego, servei de correu diari a les 7 h.
Dénia	Empreses: Salvador Carrió, C/ Pedro Esteve; José Gadea, C/ Pedro Esteve 28; La Unión, C/ Pedro Esteve 4; El Zurdo, C/ Diana front al bar Paco. Servei d'automòbils a Pego, diari a les 14,30
El Verger	Servei d'automòbils a Pego diari a les 20 h.
Xaló	Empresa de Salvador Carrió Servei d'automòbils de Pego a l'estació de Benissa, diari a les 8h i a les 16 h.
Llíber	Servei d'automòbils de Xaló a Pego diari a les 14 h. i a les 20 h.
Murla	Servei d'automòbils a Pego, diari a les 8h.
Ondara	Servei d'automòbils a Pego (no consta més informació)
Orba	Servei d'automòbils a Pego a les 8,45 h.
Parcent	Empresa de Salvador Carrió y Carlos Llopis Servei d'automòbils a Pego diari a les 8 h.
Sagra	Empresa: El Zurdo Servei d'automòbils a Pego diari a les 9 h. i a les 21 h.
Tormos	Servei d'automòbils de Parcent a Pego passant per Sagra , correu diari a les 9h.
Vall de Gallinera	Servei d'automòbils a Pego diari

Quadre XIII EL TRANSPORT DES DE PEGO: 1949

A Alcoi	Diari
A Alacant	Correu diari a les 4,30 h.
A Benissa	Correu diari a les 4,30 h.
A Dénia	Passant pel Verger i Ondara, diari a les 8 h.
A Gandia	Diari a les 8 h i a les 15 h.
A Oliva	Diari a les 5,30 h. , a les 8 h. i a les 15 h.
A Orba	Correu diari a les 13 h.
A Parcent	Correu diari a les 13 h.
A El Patró (Vall de Gallinera)	Correu diari a les 13 h.
A Sagra	Correu diari a les 13 h.
A Tormos	Correu diari a les 13 h.
A València	Diari a les 5,30 h.
A la Venta del Zurdo	Correu diari a les 13 h.
A El Verger	Diari

A l'esmentat Anuari consta també la relació de les empreses que treballaven a Pego -La Amistad, La Contestana, Vicente Gadea i La Unión S.A.-, però no informa de quin trajecte es feia càrrec cadascuna d'elles.

Fins a primeries dels anys cinquanta els cotxes i autobusos que circulaven per Pego eren els anteriors al 1936 ... l'exemple el tenim en la llarga vida



Autobús *Leyland Tiger* del 1955.
Feia el trajecte de Pego-Oliva-Gandia.

que *La Amistad* va donar al seu òmnibus Chevrolet A-5595 de 1929 que encara era utilitzat en els primers anys seixanta en el trajecte El Patró-Pego.

Fent una darrera ullada a la *Guia Comercial e Industrial de Alicante y su provincia* corresponent l'any 1958 comprovem com els transports continuaven estant encara en mans d'aquells primers pioners que feia més de trenta anys que havien començat a transformar els transports de les persones. Així trobem els noms que ens són familiars com és el cas de Salvador Carrió Rovira "EL Zurdo", José Gadea, la Unión S.A. que dirigien les comunicacions entre Dénia i els pobles del voltant. L'empresa que comunicava Parcent amb Pego era la de Salvador Carrió Rovira i Carlos Llopis. Les empreses de transport que operaven a Pego eren La Amistad, La Contestana i La Unión S.A. mentre que Vicente Gadea Palmer, Pascual Milvaques, Carlos Santamaria i José Sendra s'ocupaven del lloguer de vehicles per al transport.

Cap a finals dels anys cinquanta l'economia espanyola va començar a recuperar-se, es van comercialitzar els primers 600 que els espanyols ja podien anar pagant poc a poc i es va produir una major mobilitat de la població en un moment en què el fenomen del turisme començava a modificar la societat espanyola fet que tindrà el seu màxim exponent durant el desenvolupament econòmic de la dècada de 1960.

FONTS I BIBLIOGRAFIA

FONTS DOCUMENTALS

1. Arxius Municipals

1.1. Arxiu Municipal de Pego (AMP)

-Padró d'habitants

-Arbitris comercials

1.2. Arxiu Municipal d'Alcoi

1.3. Arxiu Provincial d'Alacant

1.4. Arxiu Municipal d'Alacant (AMA)

Biblioteca de Castelló de la Plana

Biblioteca de Sueca

FONTS IMPRESSES

-Anuario general del Comercio, de la industria y de las profesiones, de la magistratura y de de la administración o Diccionario indicador de todos los habitantes de España. Anys: 1861, 1862, 1879, 1892, 1900, 1910

-Boletín Oficial de la Provincia de Alicante del 4 de novembre de 1840.

-Boletín Oficial de la Provincia de Alicante del 15 d'abril de 1900

-Boletín Oficial de la Provincia de Alicante del 31 de maig de 1900

-Boletín Oficial de la Provincia de Alicante de l'1 de setembre de 1900

-Anuario comercial de 1900

-Heraldo de Alcoy de 1910

-Directorio valenciano 1914

-Guia de Alcoy de 1925 de Remigio Vicedo Sanfelipe

-Anuario 1927

-Guia comercial de Alicante y su provincia de 1932

-*Anuario 1932*

-*Anuario 1934*

-*Boletín Oficial de la Provincia de Alicante* del 29 de gener de 1940

- *BOE* del 24 d'agost de 1940

-*Alcoy 1941: guía de la vida oficial, comercial, mercantil e industrial*

-*Nit y Foc (sic)*, revista oficial de les Fogueres de sant Joan de 1942

-*Información d'Alacant* (anys: 1941 a 1950)

-*La gaceta de Alicante* (anys: 1940 a 1941)

-*Anuario comercial de 1949*

-*Guia Comercial e Industrial de Alicante y su provincia* de 1958

BIBLIOGRAFIA

ALMELA GUILLEN, José (1986): *Memorias de la Villa de Pego*, Valencia. ECIR

BURGALETA, Agustín (1988): *Madrid, 101 años de tranvías*, Madrid. Ed Empresa Municipal de transportes

CARDONA IVARS, Joan Josep (1990): *La tragineria a La Marina Alta*, Benissa.

CUARTAS, Javier (2005): *De Asturias a la aldea global*, article aparegut al diari **EL PAIS** el 16 de novembre

Diversos autors (2007) : *Posguerra: Publicidad y propaganda 1939-1959*, Madrid. Coeditat pel Ministerio de Cultura i el Circulo de Bellas Artes

G. CATURLA, Joaquin (1998) : *Història de la vida quotidiana*, Alzira. Ed Bromera

GIMENO VALLEDOR, Pablo (1993) : *El automovil en España.Su historia y sus Marcas* ,Real automovil Club de España

LÓPEZ GÓMEZ, Antonio (1983): *Los transportes urbanos de Madrid*. Ed CSIC

LERALTA, Javier (1993): *Madrid, villa y coche*, Madrid. Ed La libreria

“ “ (2003): *Historia del taxi de Madrid*, Madrid. Ed Silex

“ “ (1988): *Crónica de 50 años, 1947-1997*, Madrid. Ed Empresa Municipal de transportes

OLTRA, Antoni (2003): *Els marges de la memòria*, Picanya. Ed. Bullent

URIOL SALCEDO, José I. (1979): Los transportes interiores en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX. Transportes de personas (I, II, III). **Revista de Obras Públicas**

URIOL SALCEDO, José I. (1983): Los transportes de viajeros por carreteras en la primera mitad del siglo XIX. Revista de Obras Públicas

URIOL SALCEDO, José I. (1985) : *Los últimos años de los transportes hipomóviles*. **Revista de Obras Públicas**