

# 50 ANYS

# DE LA CREACIÓ DEL

# TRAVIMO



El **Travimo** ha marcat la vida i el records de molts montcadencs i montcadenques. La història del Travimo és també la història d'aquells nens del poble que s'agafaven a la part del darrera de l'autobús, del senyor de la pipa i la gorra que pujava al vehicle amb una garrafa de vidre plena de vi, dels veïns i veïnes de Can Sant Joan que anaven a comprar a les botigues del centre o la de tots aquells que es pujaven a l'autobús per anar a treballar a Aismalibar.

El Travimo (**Transport de Viatgers de Montcada**), va néixer l'any **1960** i va circular pels carrers del municipi fins al **1978**.

**AUTOBUSES MONCADA**



# HISTÒRIA



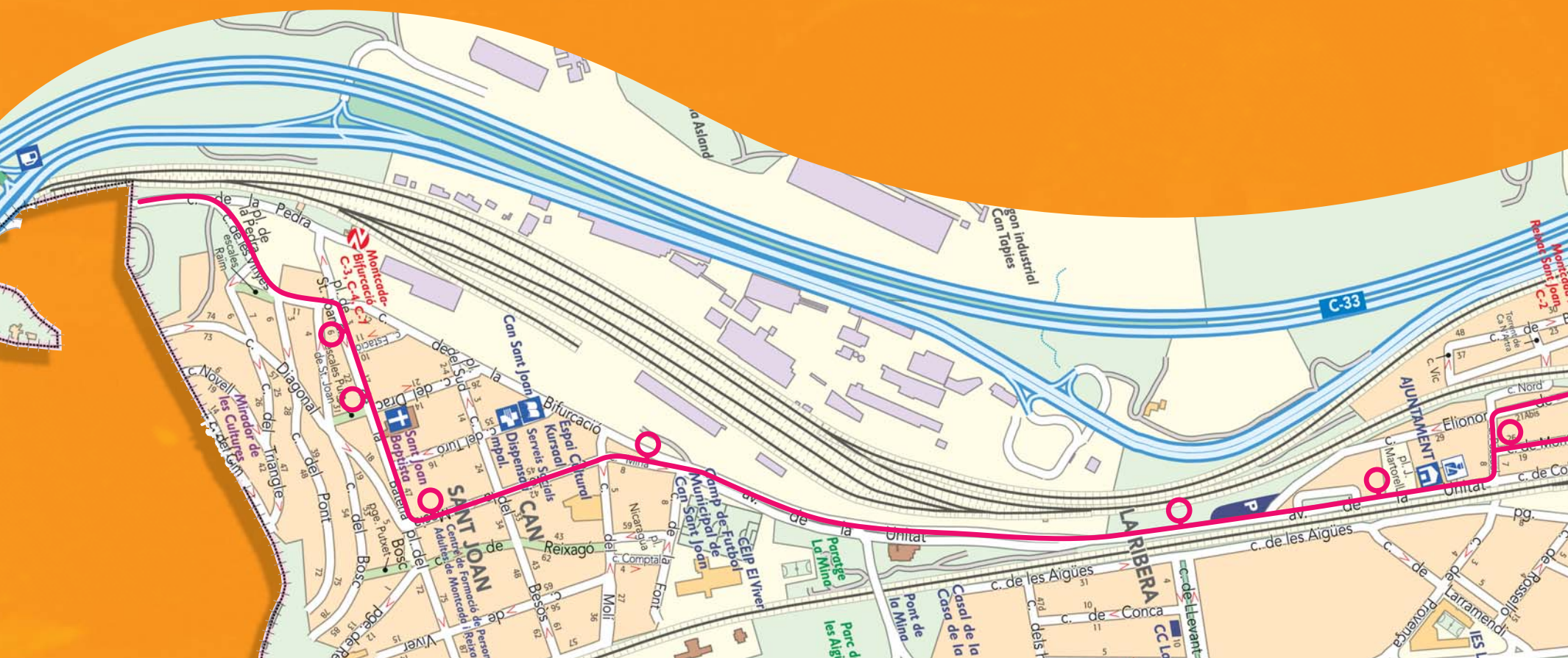
El principi de la companyia va ser complicat, els camins inicials eren de terra i estaven plens de sots i pedres. Al carrer Major era freqüent que hi hagués carros, tricicles, camionetes i carretes de mà aparcats en desordre que entorpien el pas dels autobusos. Especials complicacions es produïen quan plovia i els camins de terra eren del tot intran-sitables. Sovint la ruta es convertia en tota una carrera d'obstacles, situació que dificultava el manteniment de la regularitat del servei.

A més en els seus inicis, el Travimo també va haver de patir la **reticència** de bona part de la població a utilitzar i pagar per aquest nou servei, acostumada com estava a fer els seus desplaçaments a peu. Els millors clients de l'autobús eren els viatgers de Bifurcació que anaven a comprar a Ca Lasús, a la Gregoria, a treballar a l'Aismalibar i, sobretot, els nens i nenes que anaven a l'escola.

El **1963** els dos primers busos van ser substituïts per uns altres més moderns fabricats a la Factoria Nápoles de Saragossa: un Pegaso carrosseria Zane i un Nazar.

Moltes són les **anècdotes** que va viure el Travimo, fins i tot, algunes fonts afirmen que es va decidir arreglar els carrers del municipi gràcies a que el dia de la inauguració dels segons vehicles un dels autobusos es va estavellar contra un arbre amb totes les autoritats a dins. A partir d'aquest ensurt es va anivellar el terra amb grava, es va posar enllumenat, es van senyalitzar les voreres per a vianants, etc.

El Travimo va oferir el seu servei al municipi fins al 1978, any en què l'empresa va desaparèixer.



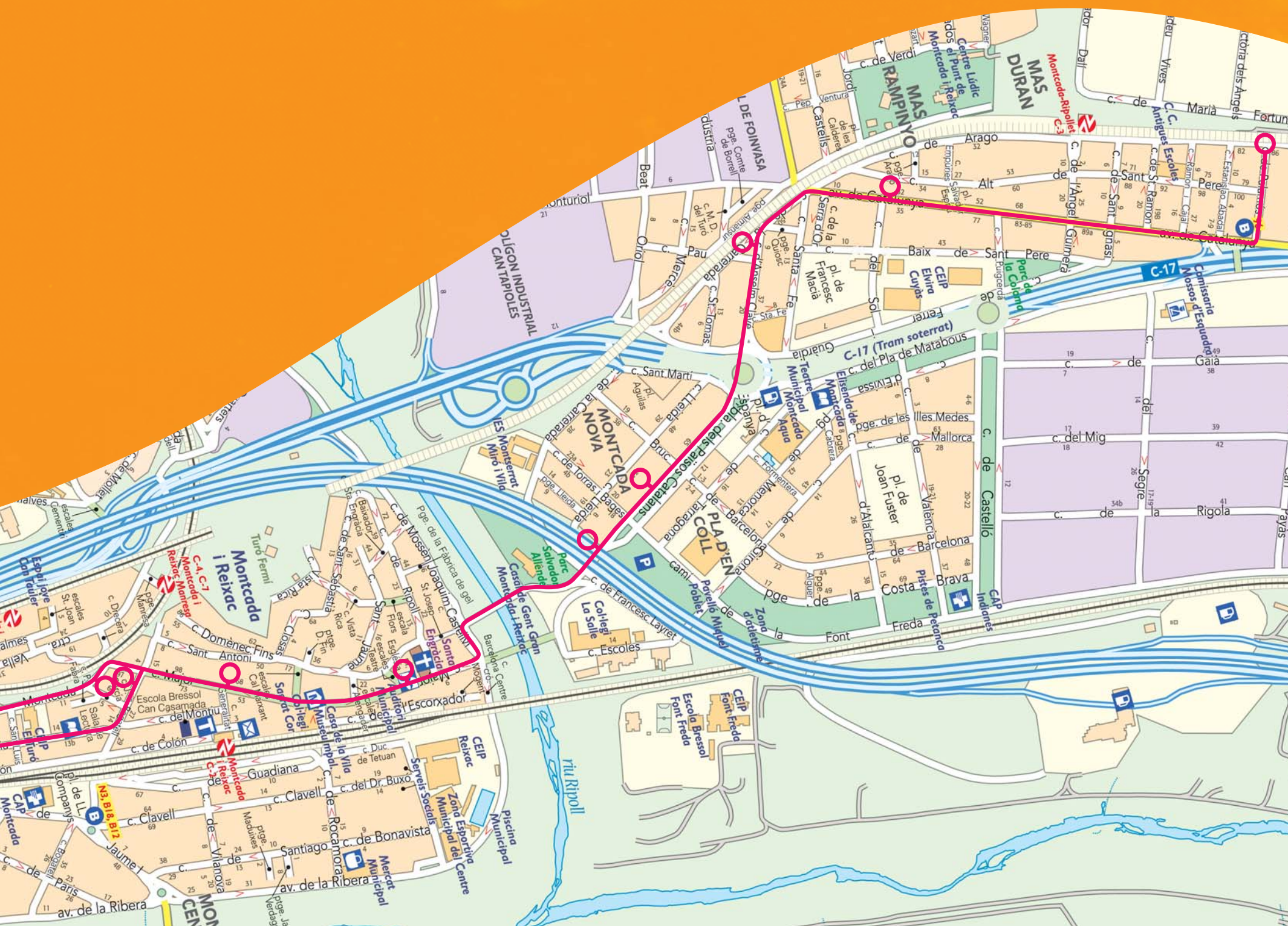
# RECORREGUT

El Travimo iniciava el seu recorregut a la **benzinera de Can Sant Joan**, situada a la cruïlla de la carretera de Ribes amb la de Sabadell. Des d'aquí travessava els carrers Bateria, Masia i Mina i enfilava l'actual avinguda de la Unitat. Pels carrers Pasqual i Elionor entrava al carrer Major, on feia diverses parades, travessava la plaça de l'Església, el carrer de Barcelona i superava el Ripoll per una petita passarel·la de formigó. Entrava a Mas Rampinyo per la rambla dels Països Catalans (antic Passeig Sentmenat), des d'on pujava fins l'avinguda de Catalunya i acabava a l'**estació de Mas Rampinyo i la Rasa**.

En dies de mercat, el recorregut s'ampliava, incorporant els carrers Santiago i Clavell.



**AUTOBUSES MONCADA**



# VEHICLES DEL TRAVIMO



## B- 51911 Ford BB de 1933

- Base: xassís de camió Ford BB (probablement la variant 157 inches). Número de xassís original: BB5067100, el mateix que el del motor.

- Carrossat per Carrosseries Caba de Sabadell com a autobús de 12 places amb

un sol accés permanentment obert al lateral dret al darrera per entrada i sortida.

- Motor de benzina, 4 cilindres i 3.285 cm<sup>3</sup> de 50 cavalls de potència real.
- Adquirit inicialment per Miquel Martí Adell per al servei urbà de Sabadell.
- El 1935 desapareix de Sabadell per anar a la línia de MMA de "La Catalana" (Clot-Poblenou).
- El 18-3-1960 Faustino Betrán Lanuza el compra a MMA per a fer el servei del Travimo.
- Amb posterioritat, entre desembre de 1961 i octubre de 1964, se li canvia el motor de benzina per un dièsel Barreiros EB4 de 4 cilindres, 3.155 cm<sup>3</sup> i 55 cavalls de potència real. El pes del vehicle (pesada oficial) és de 4.020 Kg el 6-4-1962.
- El canvi de motor tenia greus problemes amb la suspensió davantera (amb un ballestó, el mateix sistema del Seat 600) que s'aclofava perquè no podia amb el pes del nou motor. També sembla ser que se li va afegir una altra porta a la part del davant.
- L'octubre de 1964 passa la revisió extraordinària, que suspèn per canvi de motor no legalitzat, frens, vidres i manca de parafangs. El vehicle es dona de baixa el gener de 1965 sense regularitzar la reforma. El seu substitut (B-553923) no es matricularà fins al 27-4-1967.



## B- 56801 Ford BB de 1934

- Base: xassís de camió Ford BB (probablement la variant 157 inches). Número de xassís original: BB5251136, el mateix que el del motor.

- Carrossat per Carrosseries Caba de Sabadell com

a autobús de 14 places amb un sol accés permanentment obert al lateral dret al darrera per entrada i sortida.

- Motor de benzina, 4 cilindres i 3.285 cm<sup>3</sup> de 50 cavalls de potència real.
- Adquirit inicialment per Miquel Martí Adell per al servei urbà de "La Catalana" (Clot-Poblenou).
- El 18-3-1960 Faustino Betrán Lanuza el compra a MMA per a fer el servei del Travimo.
- Amb anterioritat al desembre de 1961 se li canvia el motor de benzina per un dièsel Barreiros EB4 de 4 cilindres, 3.155 cm<sup>3</sup> i 55 cavalls de potència real amb número de sèrie EB431-360B1 que arriba a legalitzar a Indústria. El pes del vehicle (pesada oficial) és de 3.860 Kg el 4-4-1962.
- El canvi de motor suposava greus problemes amb la suspensió davantera (amb un ballestó).
- El 2 de març de 1963 el para la Guàrdia Civil i el denuncia per no haver passat el reconeixement anual (ITV de l'època). El 21-9-1963 segueix sense haver passat el reconeixement anual. Posteriorment el suspèn per frens i per manca de llum verd de lliure. El vehicle es dona de baixa el 24-12-1963 sense superar el reconeixement. El seu substitut (B-348657) no es matricularà fins el 20-1-1964, tot i que probablement ja estava circulant des que van donar de baixa el Ford.



## B-348657 Nazar de 1964

- Base: xassís Nazar. No s'ha pogut trobar el número de bastidor. Motor Diesel Perkins P6 de 6 cilindres, 4.700cm<sup>3</sup> i uns 80 CV de potència real.

- Carrossat original per Nazar amb 18 places + con-

ductor + cobrador + 40 places dempeus.

- Comprat directament per Faustino Betrán i matriculat el 20-1-1964.
- Va ser el cotxe habitual del servei des que el van comprar fins al final.
- Baixa definitiva el 28-6-1978.



## B-553923 Rubel de 1967

- Base: xassís Rubel. Número de bastidor AR-1005. Motor dièsel Perkins 6305 número de sèrie 6-305-6469 de 6 cilindres, 5.000cm<sup>3</sup> i uns 92 CV de potència real.

- Carrossat original per Talleres Nazar sota la marca Zane amb 18 places +

conductor + cobrador.

- Pes del vehicle 6.430 Kg. Capacitat de càrrega 4.370 Kg.
- Comprat directament per Faustino Betrán i matriculat el 20-1-1964.
- Era el cotxe de relleu. També sortien amb els dos cotxes (Nazar i Rubel) el dia de mercat.
- Baixa definitiva el 29-12-1978.