

EXPOSICIÓN

MOTO- CICLETAS DE LA POSGUERRA ESPAÑOLA

COLECCIÓN

José L. Rodríguez Argüeso

CENTRO DOCUMENTAL
DE LA MEMORIA HISTÓRICA
Plaza de los Bandos, 3-4

Del 11.08 al 15.10 **'26**



Organiza



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CULTURA

DIRECCIÓN GENERAL DE
PATRIMONIO CULTURAL Y
BELLAS ARTES

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE LOS ARCHIVOS ESTATALES

CENTRO DOCUMENTAL DE LA MEMORIA HISTÓRICA

EXPOSICIÓN

EXPOSICIÓN

MOTO- CICLETAS DE LA POSGUERRA ESPAÑOLA



INTRODUCCIÓN

El parque de vehículos matriculados en España hasta 1935 era de unos 350.000 vehículos, de los que seguían en funcionamiento al estallar la sublevación militar cerca de 179.500, una parte ínfima de los cuales eran motocicletas. La población de España en esos momentos era de 24,7 millones de habitantes, por lo que la media habitante por vehículo era de las más bajas de Europa.

En Salamanca, el número de vehículos matriculados hasta esa fecha del 18 de julio de 1936 era de 3.688, de los que estaban en circulación algo menos de 1.500. Al acabar la guerra, el parque de vehículos apenas llegaba a los 100.000



Motorista del ejército republicano sobre motocicleta BSA M-22 denominada «Naranjera»

y el parque automovilístico del ejército apenas llegaba a los 1.600 vehículos, con una extraña matrícula ARM. Casi todas las divisiones eran de infantería, por lo que no estaban preparados para una guerra moderna de movimientos para la que se requería disponer de numerosos vehículos de motor.

Como primera medida, ambos bandos buscaron vehículos que se pudieran recuperar de los desguaces y, a continuación, procedieron a la requisita de los vehículos de la población civil. La requisita de vehículos en zona republicana podía comportar un componente de revancha, ya que casi todos pertenecían a las clases acomodadas.

El parque de motocicletas en España era muy reducido. Hubo algún tímido intento de construir motocicletas, como las marcas Patria o Lutetia, que fracasaron por falta de financiación, y los ejem-

plares existentes pertenecían a marcas extranjeras. Las motocicletas matriculadas en Salamanca en el periodo 1930 a 1936 apenas llegaban a 26 ejemplares.



Patria Gran Sport 500 cc de 1930

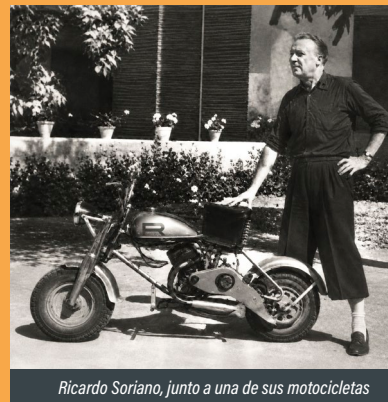
El Ejército Popular de la República importó varios cupos de motocicletas, principalmente británicas: Norton ES-2 o Royal Enfield JF 500, Ariel, Rudge o Triumph. Significativo fue el caso de la BSA M-22 denominada «Naranjera», pues parece ser que fue adquirida a cambio de unos cargamentos de naranjas. Con estas motos, junto a algunas Harley Davidson, formaron las Brigadas Motorizadas.

Acabada la Guerra Civil, España estaba arruinada y los ciudadanos tenían una principal preocupación, que era la de poder comer todos los días; pero estaban sujetos a unas cartillas de racionamiento impuestas desde el 14 de mayo del 39. Por esta razón, aun habiendo una necesidad acuciante de vehículos, los españoles se veían imposibilitados para levantar una incipiente industria automovilística. Por las calles circulaban todo tipo de vehículos. De museos y pajes comenzaron a aparecer todo tipo de carruajes tirados por caballos, y volvieron a usarse términos como faetón, manuela, simón, coupé, calesa, berlina, sulky, jardinera, charrette, brake, tífuri o landó para diferenciar los modelos.

A esta dificultad se unió la autarquía impuesta por las autoridades, que impedía

toda posible compra de materiales y piezas provenientes del extranjero, imprescindibles cuando se trataba de construir o reconstruir algún tipo de vehículos. Y, sin embargo, hubo entusiastas emprendedores que iniciaron una nueva era de vehículos, la de las motocicletas, que requerían menores inversiones. Algunos de estos habían comenzado fabricando bicicletas a las que acoplaban pequeños motores.

La motocicleta impulsó la recuperación de la movilidad en la posguerra



Ricardo Soriano, junto a una de sus motocicletas

Así empezaron a aparecer, a mediados de los 40, algunas nuevas marcas de motocicletas. La primera marca que fabricase alguna motocicleta en serie fue la marca Soriano, producida por el aristócrata salmantino *Ricardo Soriano y Scholtz von Hermensdorff*, marqués de Ivanrey.

A continuación, fueron apareciendo diferentes marcas: Sanglas, Lube, Derbi... Podemos diferenciar dos grandes grupos: aquellas motocicletas fabricadas por españoles con su propia tecnología y las motos fabricadas en España con patente extranjera, como fueron las Vespa, MV, Guzzi, Lambretta... Hubo un tercer grupo que fue el de las motocicletas españolas que utilizaban los famosos motores Villiers, para los que se creó la empresa Hispano Villiers, que utilizaron otras marcas como Cofersa o Roa.

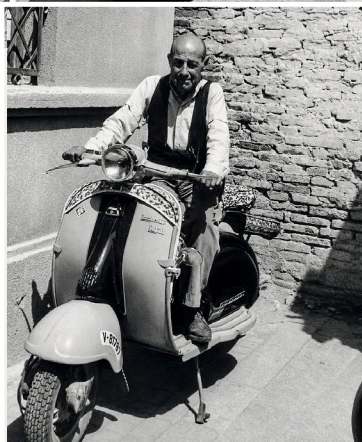




01. DÉCADA DE ORO DE LA MOTOCICLETA ESPAÑOLA

Si en 1940 no había ninguna marca de motos españolas, en 1951 ya había 8 marcas; en 1953, 16; en 1954, 21 y en 1955, 27 marcas.

El Plan de Estabilización de 1959 intentó poner una serie de normas que penalizaron a las compañías más pequeñas, haciéndolas desaparecer. Así y todo, tomando los datos de los vehículos matriculados en Salamanca —fácilmente extrapolables al resto de España—, el número de Seat 600 era de 307, mientras que el número de motocicletas alcanzaba la cifra de 656. Según el estudio histórico de la Dirección General de Tráfico, el porcentaje de motocicletas matriculadas en España pasó del 24% en 1952 al 80% en 1957. En 1959 aún representaba un 65%, aunque se iba produciendo un paulatino descenso.



El auge de tanta motocicleta no nos debe hacer pensar en un decisivo abaratamiento de este vehículo. El salario medio de un trabajador en 1942 era de 3.120 pesetas anuales, mientras que el precio de una motocicleta rondaba las 10.000 pesetas. Como dato curioso, cuando nuestro querido amigo Argimiro Torres decidió casarse en la década de los 50, se encontraron con la disyuntiva de comprarse una casa o una motocicleta; ambos estuvieron de acuerdo en que les gustaba viajar.

02. MOTOS DE UN SOLO OCUPANTE

Un aspecto incomprensible de aquellos años de extrema escasez de vehículos era que las motocicletas —desde la humilde Velosolex hasta la poderosa Sanglas 350— solo podían transportar al conductor.



Motocicleta Velosolex

Para viajar con un acompañante, era obligatorio instalar un asiento homologado por las autoridades. Más adelante, los fabricantes empezaron a incluir una nota en la documentación del vehículo que certificaba su capacidad para soportar 180 kilos, el equivalente a dos personas.

03. LOS SIDECARES

Los jóvenes de hoy en día, cuando por casualidad ven pasar una moto antigua con un sidecar, se quedan extrañados como si vieran una nave espacial y, sin embargo, en los años 50/60 los sidecares, sin ser demasiado numerosos, solían verse circulando por las calles. Cuando una familia era numerosa, o había que llevar a una suegra, se recurría a los sidecares o coches laterales; eran, por tanto, una alternativa económica al automóvil.



Moto Vespa 125 con Sidecar Faysan



En Salamanca, la empresa Moneo se encargaba de fabricar sidecares

Se dividían en sidecares de rueda pequeña para Vespa o Lambretta, que eran los más usuales, o de rueda grande para el resto de las motos. Podemos ver sidecares situados en uno u otro lado de la motocicleta; la norma era instalarlos en el lateral de la moto opuesto al pedal de arranque.

Había varias marcas a nivel nacional: sidecares Faysan, García, Puma, Juncó, Secovega, Sol... Y, a su vez, cada capital o ciudad grande disponía de algún taller especializado que los fabricaba a demanda. En Salamanca, la empresa Moneo se encargaba de fabricar estos sidecares. La Dirección General de Tráfico estimaba que en España circulaban unos 1.300 de estos aparatos. Su peso ralentizaba la marcha de las motocicletas de escasa cilindrada y, sin embargo, aquellos audaces motoristas viajaban con su familia y su impedimenta hasta los lugares de veraneo. Eso sí, en las grandes cuestas se bajaban todos, y el padre les esperaba arriba.





Salamanca convirtió sus calles en circuitos de velocidad

04. COMPETICIONES POPULARES

Durante la década de los cincuenta hasta bien avanzada la década de los sesenta, se hicieron muy populares las competiciones locales de motocicletas en el casco urbano de las poblaciones, había distintas modalidades como la prueba del litro. Salamanca dispuso de varios circuitos.

El "Circuito de la Gran Vía"

Era el trazado estrella. La recién inaugurada Avenida de la Gran Vía ofrecía un asfalto ancho y rectas imponentes donde las motocicletas de la época (como las míticas Lube, Montesa, Ossa o Vespa) podían exprimir su velocidad punta.

El "Circuito de Canalejas"

Conectado muchas veces con la zona de Sancti-Spíritus o el paseo fluvial, aprovechaba el desnivel y las curvas del Paseo de Canalejas, exigiendo una gran pericia en el frenado a los pilotos locales.

El Eje de Torres Villarroel

Formaba parte de los circuitos periféricos del norte de la ciudad. Estas carreras urbanas congregaban a miles de aficionados salmantinos que se agolpaban en las aceras, protegidos únicamente por rudimentarias balas de paja.

Las motos empleadas eran las mismas que habitualmente se veían por las calles. Algunas veces les cambiaban el tubo de escape normal por un tubarro. Solían acudir a otras poblaciones en la misma motocicleta con la que participaban. Los modelos más utilizados fueron las Montesas Brío, luego las Bultaco Tralla.

Solamente ha llegado hasta nuestros días la célebre competición local de La Bañeza por las calles de la ciudad leonesa.



Las mujeres no podían usar pantalones y debían vestir siempre falda



05. LAS MUJERES Y LAS MOTOCICLETAS

Siguiendo las tendencias de la época, las mujeres no podían usar pantalones y debían vestir siempre falda. Por ello, viajaban sentadas de lado, a *mujeriegas*, tal como se observa en las fotografías antiguas.

Solo alguna osada se atrevía a ponerse pantalones para conducir una motocicleta. Sin embargo, la aparición de modelos como la Vespa o la Lambretta les permitió conducir una moto vistiendo falda.



06. ENLACES MOTORIZADOS DEL CUARTEL GENERAL DE FRANCO

Los viandantes salmantinos tuvieron ocasión de contemplar boquiabiertos en el invierno del 36, a unos motoristas que circulaban por las calles raudos en sus rugientes monturas mecánicas. Se trataba de los enlaces motorizados del Cuartel General de Franco.

Vestían de cuero de los pies a la cabeza: botas altas de montar, gorro de cuero y un correaje doble con pistola del nueve largo y cartuchera con varios cargadores. Colgando del cuello llevaban una cartera con documentos, informes o consignas. Imbuidos de su importante misión, corrían a toda velocidad, razón por la cual sufrieron algunos accidentes. Sin embargo, esto no les impidió seguir cumpliendo con su cometido.

En alguna ocasión se les vio pasar con el tubo de escape colgando, el manillar torcido, el depósito abollado, la ropa desgarrada y sangre en la cara, llevando la cartera en una mano mientras conducían con la otra, pero eso sí, sin disminuir su velocidad.

07. LA MOTO ALEMANA E ITALIANA

Durante la Guerra Civil Española, la Legión Cóndor alemana empleó un importante número de motocicletas, lo que evidenció el gran potencial de su industria. Destacaron especialmente los modelos Zündapp KS 600, DKW NZ 350, BMW R 12 y BMW R 35, un porcentaje elevado de las cuales iba equipado con sidecar. Tras el conflicto, gran parte de estos vehículos pasaron a formar parte del Ejército Español.

Todas estas motocicletas mostraron sobradamente su eficacia y versatilidad en los frentes de combate, sobre todo cuando se les confiaban misiones de enlace entre unidades.

Sin embargo, estas motocicletas mostrarían más adelante, en la Segunda Guerra Mundial, sus limitaciones, sobre todo en las arenas del desierto de África y en la nieve y el barro de las carreteras del frente ruso.

Por su parte, los italianos pertenecientes al Corpo Truppe Volontarie participaron con los modelos Moto Guzzi GT17 500, Gilera LTE 500 y Benelli 500 VLM.



Motorista alemán de la Legión Cóndor en el antiguo "Barrio Chino" de Salamanca



08. POLICÍA ARMADA DE TRÁFICO y MUNICIPAL

Al finalizar la Guerra Civil, las funciones de control de carreteras fueron ejercidas directamente por el ejército, que sustituyó al Cuerpo de Vigilantes de Caminos, que había sido instaurado por la República y que el Gobierno de Franco ordenó disolver.



El 8 de marzo de 1941 se aprobó la Ley de Reorganización de los Servicios de Policía, por la que se encargó al nuevo Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico la vigilancia de las carreteras. Los nuevos puestos fueron ocupados por combatientes del bando sublevado y por antiguos miembros del Cuerpo de Seguridad y Asalto que superaron las depuraciones.

09. AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL

Por Orden nº. 32 de 26 de agosto de 1959, las competencias de control de carreteras se encomendaron a la recién creada Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que adoptó vehículos nuevos, sobre todo las motocicletas Sanglas y los vehículos todoterreno Land Rover.



Su indumentaria constaba de un casco de nuevo diseño, pantalones tipo breeches de caballería y bota alta. Su reglamento era una copia del de Caballería. El Reglamento del que se servían en los primeros tiempos las Agrupaciones de Tráfico provenía de los reglamentos de equitación de los regimientos de caballería. Los agentes debían aprender a hacer equilibrios e incluso ir de pie sobre la propia motocicleta.

10. OPERACIÓN BÄR

Al acabar la Guerra Civil, las autoridades militares comprendieron la necesidad de dotar a sus regimientos de un armamento más moderno, por lo que recurrieron a la Alemania nazi. Entre sus peticiones figuraba la adquisición de motocicletas para ganar movilidad: en concreto, 750 unidades pesadas con sidecar —armadas con la ametralladora ligera MG-42— y otras 400 sin sidecar.

El presidente de la comisión negociadora, el general Martínez Campos (duque de la Torre), viajó a Berlín el 15 de marzo de 1943 para entrevistarse con el general Becker. Inicialmente hubo desacuerdos, ya que los alemanes pretendían vender un lote de motocicletas usadas de 16 marcas diferentes (como BMW, DKW, NSU, Puch, Horex, Zündapp o Victoria), oferta que la parte española rechazó. Finalmente se alcanzó un acuerdo ventajoso: a principios de junio de 1943 llegó a Canfranc un envío de 100 motos, y más adelante se presentó la

partida número 27 con otras 300 unidades, todas nuevas y con sus respectivos repuestos. Posteriormente, en la segunda fase del programa, se recibieron 650 motocicletas más, fijándose el precio en 1.484 marcos por unidad.

Estos vehículos se destinaron a dotar a tres regimientos de caballería que, previamente, ya habían recibido unas 200 motocicletas italianas Gilera en 1940, y un primer lote de 260 BMW alemanas en 1943 procedentes del Programa Bär. Uno de estos cuerpos fue el Regimiento nº 3 de Caballería Mecanizada, acuartelado en Aranjuez y conocido más tarde como Regimiento de Dragones de Pavía nº 4.

**Motos alemanas
para modernizar
el ejército español**



11. CENSO DE VEHÍCULOS SUJETOS A REQUISA MILITAR PARA CASO DE GUERRA

A comienzos de la década de los cincuenta, cuando el fantasma de la guerra parecía alejado y el parque automovilístico empezaba a recuperarse, el régimen franquista tomó una decisión cuanto menos sorprendente: elaborar un censo detallado de las disponibilidades en el país de todo tipo de vehículos y carruajes e incluso de animales de tiro.

Para completar este censo, las autoridades militares delegaron esta función en el Negociado de Quintas de los ayuntamientos. Posiblemente en su decisión pesasen las dificultades que se habían encontrado para requisar vehículos privados necesarios para el esfuerzo de guerra, ya que bastantes propietarios habían ocultado sus vehículos —principalmente las motocicletas, fáciles de ocultar por su reducido tamaño— de este modo evitaban ser requisados, haciéndolos reaparecer una vez acabada la guerra.



A partir de entonces, todo medio de transporte (automóviles, camiones, autobuses o motocicletas, incluidas las de menor cilindrada) debía someterse a un control anual para que los militares asegurasen su disponibilidad ante un eventual conflicto armado. El incumplimiento de esta norma acarreaba una fuerte multa de 500 pesetas que se duplicaba si la infracción era detectada por la administración municipal. Asimismo, cualquier transferencia, cambio de domicilio o baja definitiva del vehículo debía notificarse al ayuntamiento, debiendo entregarse la cartilla en este último caso, a la Sección de Estadística del mismo. De este estricto control no se libraron ni los ciclomotores más modestos, como demuestra el caso de este pequeño velomotor Mosquito de 49 cc.



José Luis Rodríguez Argüeso ha demostrado que sus tres grandes pasiones han sido la familia, la docencia y sus colecciones: de coches, de sellos, de monedas, de documentos... El Museo de Historia de la Automoción de Salamanca y el Archivo Histórico Provincial de Salamanca son testigos de su erudición y conocimientos. Es conocida su faceta de coleccionista de coches antiguos, pero, como se puede comprobar, la colección de motocicletas españolas es más que sobresaliente.

Con esta exposición, con sus motocicletas y una Soriano prestada por el Museo de Historia de la Automoción de Salamanca, ha accedido a compartir una de sus pasiones con todos nosotros para convencernos de que estas motos son un tesoro: auténticos documentos rodantes de una época no muy lejana. *La colección tiene el triple valor de ser patrimonio histó-*

rico, memoria industrial y un legado cultural que permite entender el avance del diseño y los cambios en la vida de las personas y de la sociedad española a través del tiempo. La colección se sustenta, además, en una meritoria labor de investigación histórica de cada una de las marcas y sobre el parque automovilístico español del que es un magnífico experto nacional.

Como responsable del CDMH, quiero agradecer públicamente su generosa colaboración con el Ministerio de Cultura, que ha posibilitado que esta muestra sea una realidad de la que todos podremos disfrutar durante los próximos meses; agradecimiento que quiero hacer extensivo al director del Museo de Historia de la Automoción de Salamanca por su colaboración.

Severiano Hernández Vicente

LISTADO DE MOTOCICLETAS EN EXPOSICIÓN



01. BJR 125. (1956)
02. Bultaco Mercurio 155. (1968)
03. Bultaco Senior 200. (1966)
04. Bultaco Campera Agrícola. (1970)
05. Clúa 125. (1956)
06. Cofersa 125. (1957)
07. Cofersa JM 200. (1957)
08. Derbi 125. (1956)
09. DKW RT 125. (1943)
10. Ducati Road 350. (1974)
11. Ducati Scrambler 350. (1975)
12. Ducati 500 Twin. (1976)
13. Guzzi 65. (1955)
14. Guzzi 73 Cardellino. (1963)
15. Guzzi 98 Zigolo. (1959)
16. Guzzi 110 Lario. (1968)
17. Somoto 125 B. (1959)
18. Lambretta LD 125. (1959) + Sidecar Sol
19. Lambretta LI 150. (1962)
20. Lube 125. (1958)
21. Montesa Brío 80. (1955)
22. Montesa Brío 82. (1958) + Sidecar Secovega
23. Montesa Impala 175. (1965)
24. Montesa Cota 75. (1998)
25. Montesa Cota 304. (1986)
26. MOTOBIC N-80. (1958)
27. MV Avelló/Agusta 150 T. (1957)
28. MV Agusta T-18. (1960)
29. OSSA 125 B. (1958)
30. OSSA 150 COMERCIAL. (1959)
31. OSSA 160 T. (1963)
32. Sanglas 350/3. (1956) + Sidecar Puma
33. Sanglas 400 T. (1979)
34. Soriano Lince. (1955)/Colección MHAS
35. Vespa 125. (1964) + Sidecar Faysan
36. Velosolex. (1957)

AGRADECIMIENTOS

*Por su apoyo incondicional y colaboración
en la realización de esta exposición:*

Luis Miguel Mata Pérez (MHAS)
Blas Prados Hernández
Antonio Galindo de la Vara
Carlos Rodríguez Sánchez



EXPOSICIÓN

MOTO- CICLETAS



DE LA POSGUERRA
ESPAÑOLA

COLECCIÓN

José L. Rodríguez Argüeso

+ Información:



**CENTRO DOCUMENTAL
DE LA MEMORIA HISTÓRICA**
Plaza de los Bandos, 3-4