

BOMATI Y MALDONADO

Garage Salmantino. Coches y automóviles

7



CUADERNOS DEL MUSEO DEL COMERCIO

MUSEO
DEL COMERCIO
SALAMANCA



Edición y Copyright

Museo del Comercio y la Industria de Salamanca

Los Autores

Coordinación

Miguel García-Figuerola

Texto

Miguel García-Figuerola

Ilustraciones

Filmoteca Regional de Castilla y León. Colección Gombau

Ministerio de Cultura: prensa histórica

Museo de Automoción

Teresa Mañoso

Vidal García

Diseño y Maquetación

jaldiseno

ISBN

978-84-614-5815-8

Depósito Legal

S. 1.597-2010

Imprime

Gráficas Lope · www.graficaslope.com

CUADERNOS DEL MUSEO DEL COMERCIO

1. Librería-Papelería Calón
2. La Mallorquina. Confiterías Bermejo
3. La Exposición Regional de 1907. Mercado Central de Abastos
4. Almacenes ARA
5. Joyería Santiago
6. Hijo de Fausto Oria
7. Bomati y Maldonado

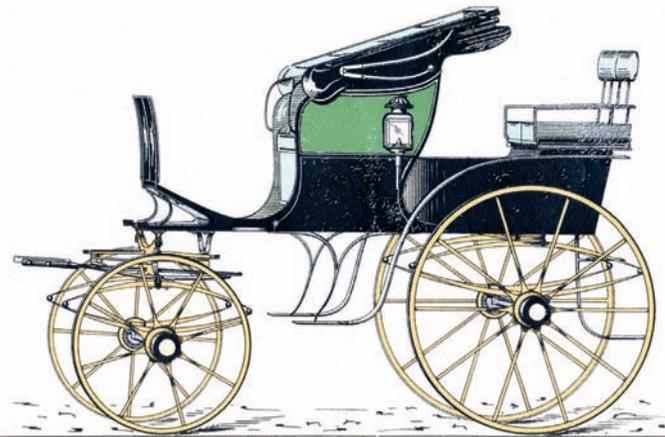
Presentación

La historia de la familia Bomati en nuestra ciudad comienza a mediados del siglo XIX. Desde entonces y hasta la Guerra Civil sus miembros fueron ciudadanos activos de esta pequeña capital de provincia que, a principios de la pasada centuria, apenas rebasaba los veinticinco mil habitantes. En sus inicios el nombre de Bomati estuvo ligado al mundo de la construcción de coches de caballos, un negocio que experimentó una revolución con la llegada del automóvil y que situó a los antiguos talleres entre la desaparición o su reforma total. La segunda generación de estos carroceros aceptó el reto de cambiar y abrió el Garage Salmantino, un negocio dedicado a la construcción y reparación de automóviles. A finales de los felices años veinte el garaje desaparece y fue absorbido por una creciente competencia a la que no pudieron o no quisieron resistirse.

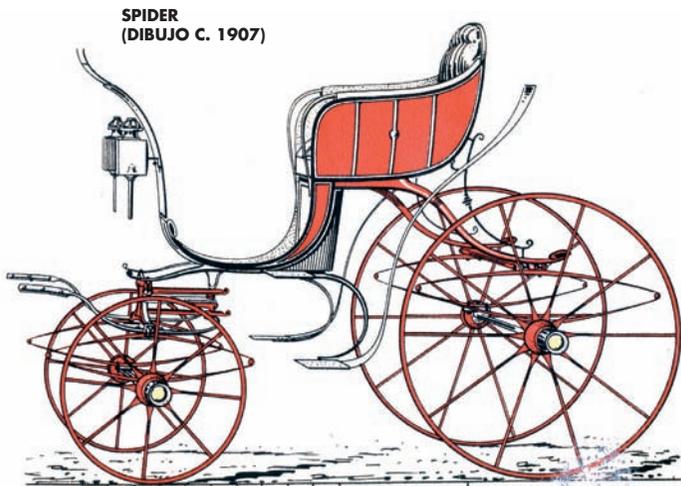
Cuando esto ocurre, la familia Bomati es ya una institución en la ciudad y la tercera generación, ya universitaria, estará presente en los órganos de gobierno salmantinos hasta 1936 cuando todo cambió, bruscamente, en España.

Muy poca gente en la ciudad recuerda este apellido, por ello la redacción de este Cuaderno del Museo del Comercio ha resultado especialmente complicada. Queremos agradecer, en cualquier caso, la inestimable colaboración del Museo de Automoción y de don Demetrio Gómez Planche y don Javier Gómez Casillas.

I. Gran taller de construcción y reparación de Vicente Bomati



FAETÓN PARA DAMAS
(DIBUJO C. 1907)



SPIDER
(DIBUJO C. 1907)

A mediados del siglo XIX llega a Salamanca Vicente Bomati Martínez, natural de Aspe (Alicante), para trabajar en calidad de operario cajista en una casa constructora de coches de caballos situada en la ciudad. Desde el levante peninsular Vicente ha recalado en Madrid, donde probablemente ha ejercido el oficio de carrocer.

Aquí se casará pronto con una salmantina apellidada Andrés, sin que podamos precisar nada más sobre ella. Al cerrar la empresa para la que trabajaba abrió un primer taller de construcción y reparación de carruajes en la plaza de *Los Basillos*. Estamos probablemente en 1846, según se explica en un artículo periodístico de principios del siglo XX en el que se repasa la historia del taller. El negocio no va bien y don Vicente se verá obligado a realizar un periplo por otras ciudades (León, Cáceres...)

en busca de trabajo. Por complacer a su mujer vuelve a Salamanca en 1860 y abre un nuevo taller de coches en la Puerta de Zamora, trasladándose poco después un poco más abajo, a los números 57-59 de la calle del mismo nombre, donde dispondrá de 36 metros de fachada. Allí continuará el negocio hasta su desaparición, en pleno siglo XX. Sabemos además que ese mismo año compra la casa situada en el número 14 de la ronda de San Marcos, propiedad de Francisco Acedo.

Los primeros anuncios en la prensa sobre el taller de don Vicente pertenecen a la década de los setenta y nos ilustran sobre el trabajo que se realiza en sus instalaciones: *En el taller de Bomati, calle Zamora, se vende una magnífica berlina cupé sin estrenar por la mitad de precio de su valor, y una jardinera de última novedad, cerrada, los cuatro asientos que hace con cristales y pudiéndose desar-*



CARRUAJES EN LA PLAZA MAYOR (FOTOGRAFÍA DE V. GOMBAU)

marse la cubierta, quedando al aire libre dichos asientos cuando se quiera.

Aparte del lujo del coche descapotable que anuncia, llaman la atención, especialmente, los nombres de los carruajes de la época. Aquí se cita una berlina cupé y una jardinera, pero la variedad es enorme y sus nombres resonantes: la berlina, el break —que podía ser de diferentes tipos—, la briska, el tílburí, la cale-sa; las carretelas, los faetones, los coupés, el landó, los sociables, las victorias, los milords, los duques, las ara-

ñas, los pitters, el vis a vis... entre otros muchos. Durante bastantes años el símbolo de la casa será la berlina coupé, un carruaje elegante, de dos asientos y que se adapta al lema de «Buen gusto» y «Elegancia» con el que se adorna el taller de Bomati en la publicidad escrita.

Vicente Bomati fue un hombre emprendedor que rápidamente se introduce en la sociedad salmantina. Cuenta Conrad Kent que, en 1872, el constructor propone al Ayuntamiento, quizás imitando lo que acae-

Algunos coches de caballos

El *landó* era un carruaje cubierto de cuatro ruedas. El landó fue, entre los carruajes de la época, un vehículo sumamente cómodo y considerado de lujo. Podía utilizarse abierto o cerrado, operaciones sumamente fáciles de practicar. Los asientos se situaban en paralelo. Las puertas laterales tienen cristales, que también se encuentran en el testero de la capota interior y, de pequeño tamaño, fijo e invisible, en el de la posterior.

El *faetón* era un coche descubierto, de cuatro ruedas, alto y ligero que era tirado por uno o dos caballos. Había dos modelos, el gran faetón y el faetón jardinera. El primero tenía dos asientos laterales y por ello se eliminaba el asiento posterior destinado para el lacayo o mozo; el segundo fue un coche de cuatro ruedas, abierto, de cuatro o seis plazas y de acceso trasero.

El *milord* era un coche típicamente de ciudad, menos lujoso que el coupé. Se utilizó como medio de transporte, pudiendo considerarse como un antecesor de los actuales taxis. Es muy común verlos en antiguas fotos montevideanas frente a hoteles y bordeando nuestras plazas.

El *sociable* era un carruaje de cuatro ruedas. Tenía capacidad para cuatro ocupantes sentados cara a cara. Tiene capota para proteger el asiento de atrás y una pieza de tabla tapizada que puede abatirse sobre el asiento delantero o convertirse en respaldo de éste. Se engancha en tronco y el cochero lo guía desde un pescante muy alto.



ÓMNIBUS CONSTRUIDO POR VICENTE BOMATI É HIJO A FINALES DEL SIGLO XIX



LA TERTULIA, JUNIO DE 1879

En el taller de coches de **BOMATI**, calle de Zamora, se vende una magnífica berlina cupé sin estrenar por la mitad de precio de su valor, y una jardinera de última novedad, cerrada, los cuatro asientos que hace con cristales y pudiéndose desarmarse la cubierta, quedando al aire libre dichos asientos cuando se quiera.

En el taller de coches de **BOMATI**, calle de Zamora, se vende una magnífica berlina cupé sin estrenar por la mitad de precio de su valor, y una jardinera de última novedad, cerrada, los cuatro asientos que hace con cristales y pudiéndose desarmarse la cubierta, quedando al aire libre dichos asientos cuando se quiera.

El hijo, Félix Bomati, se asoció a la empresa carrocera en la década de los ochenta: *Gran taller de construcción y reparación Vicente Bomati é hijo* encontramos ya en los anuncios de 1886. Los tipos de coches que fabrican entonces son *landós de tres luces, faetones, millores, caravanas, sociables, familiares o de camino.*

La familia vive en la calle Zamora, sobre el taller de construcción de carruajes. Vicente Bomati sigue relacionándose activamente en la vida pública de Salamanca. En 1886 es concejal, aunque, según puede verse en las crónicas sobre los plenos municipales, no asiste a muchas de las reuniones, siguiendo la ola de absentismo que asola el Ayuntamiento en esas fechas. Algunos años después colaborará, como todo empresario salmantino que se precie en aquel momento, en la suscripción para la plaza de toros de *La Glorieta*.

Don Vicente tuvo dos hijos: un niño, Félix, y una niña llamada Luisa. En 1873 encontramos a la pequeña Luisa estudiando dibujo en la Escuela de San Eloy, un centro tan cercano al músico Tomás Bretón, con el que la familia Bomati, como veremos luego, tuvo lazos familiares.

La prensa le citará también en relación a un suceso. Según nos cuenta Ismael Sánchez Estevan, el músico Tomás Bretón, que a finales del siglo XIX se había convertido en una gloria nacional, era pariente de Vicente Bomati, como se desprende del siguiente texto, que aparecería también reproducido en la revista *Blanco y Negro* y que alude a la llegada del genial músico a Salamanca el 2 de septiembre de 1895:

Se organizó una manifestación detrás del coche, que marchaba lentamente entre el gentío. Albergábase Bretón en casa de su pariente Vicente Bomati, constructor de carruajes, establecido en el número 57 de la calle de Zamora. (...)



**JARDINERA DE PASEO FABRICADA
EN EL TALLER DE HIJOS DE BOMATI
(1900-1918)**

lo, una loa a la industria, quizás un encargo publicitario, habla de las enormes dimensiones de los locales. Enumera las salas donde trabajan los obreros y habla de su pujanza extendiendo su clientela a las zonas colindantes de Salamanca: Extremadura y Castilla la Vieja.

Nos encontramos a la entrada con un soberbio almacén destinado a sala de exposición, donde se admiran elegantes y caprichosos coches de diferentes clases y formas, perfectamente concluidos, desde el costoso landeau hasta el popular y modesto ómnibus.

Penetrando, como decimos antes, en las distintas dependencias, pudimos observar la acabada instalación de ma-

quinaria, en el salón destinado a talleres, en los que se revela a simple vista, la competencia del industrial y el trabajo constante que supone la ocupación de 48 operarios (...).

Son de admirar igualmente las bóvedas donde se almacena el carbón, los grandes locales donde se guardan aquellos altos y hermosos pilares de maderas de distintas clases que se emplean con exquisito gusto y esmerada labor en la construcción de coches, cuyas dos materias representan, por sus abundantes existencias, el empleo de un fuerte capital. Y si seguimos nuestra observación por el resto de las demás habitaciones, nos encontramos cosas destinadas a la tapicería y guarnición de todo aquello que en este ramo es inherente y necesario a la construcción de un coche; la que alberga infinito número de herramientas necesarias a la profesión y la que sirve de depósito a las pinturas y grasas.

El artículo periodístico pasa después a describir la situación laboral de los operarios. Habla de que en la empresa se ha creado una sociedad de socorros mutuos, con

**DETALLE. FIRMA DEL TALLER
EN EL EJE DE LA JARDINERA**



sus estatutos, y que todos los trabajadores están asegurados en *La Société Générale*, con sede en París. Todos estos apuntes son oportunos en estas páginas pues no debemos olvidar que es época de virulencias sociales y, aunque en menor grado que en otras regiones de España, como Cataluña, las reivindicaciones obreras estuvieron también presentes en Salamanca. De hecho, en la manifestación del 1 de mayo de 1903 se cita una *Sociedad de Constructores de Carruajes*, en la que, obviamente, la casa Bomati estaría representada.

A pesar de sus cincuenta operarios, Félix Bomati, en cualquier caso, no figura entre los ciudadanos que más contribuyen en 1904 al Ayuntamiento y tienen derecho, así pues, a elegir con los concejales a los compromisarios para senadores, una lista en la que sí aparecerán nombres y apellidos como Luna, Mirat, Acedo, Asiaín, Miguel de Lis, Primitivo Muñoz o Prudencio Santos.

III. El Garage Salmantino. Maldonado, Bomati y el Sr. Alfonso

Suelen decir los entendidos de la historia del automóvil, que el primero fue el construido por Benz en 1886. Y también que para el desarrollo de su industria fue fundamental su presencia en la Exposición de París, en 1889. La irrupción del automóvil y la popularidad de su uso entre las clases más pudientes van a revolucionar el negocio de los transportes y el coche de caballos muy pronto empezará a quedarse obsoleto. El automóvil eléctrico, al igual que los prototipos impulsados por vapor, tuvo una vida muy efímera siendo en seguida superado por las ventajas del propulsado por el motor de explosión.

Muchas empresas dedicadas a la construcción de co-

INTERIOR DEL GARAGE SALMANTINO, C. 1912



ches de caballos reconvierten su trabajo acordes a los nuevos tiempos dedicando su infraestructura a la construcción de carrocerías para automóviles. De hecho, la infraestructura estaba prácticamente creada, pues hay que recordar que los nuevos vehículos adoptarán la forma – en lo posible– y los nombres de sus antecesores impulsados por caballos. Félix Bomati y Julián Maldonado, como tantos otros antiguos carroceros, piensan en redirigir la empresa y así, en 1907, nace el *Garage Salmantino*, dedicado al creciente negocio del automóvil. Para su promoción se asocian con un hombre de moda en Salamanca, con el *sportman* Señor Alfonso, de quien nada podemos decir, salvo que su paso por la sociedad fue efímero.



La Feria Industrial de 1907

Salamanca prepara una gran exposición agrícola, ganadera e industrial que complete el programa de festejos en las fiestas patronales de 1907. La parte agrícola y ganadera se expondrá en *La Alamedilla* y en el Mercado Central de Abastos, aún por rematar, se dispone la parte industrial.

Los principales comercios salmantinos se apuntan al evento y preparan sus stands en el mercado. El premio extraordinario, el del diputado a Cortes Sr. Olleros, será para Isidro López, dueño de *la Tahona* del Bretón. Las distintas medallas de oro se las repartirán Demetrio Sánchez, (por sus capotes de monte), los harineros Bernardo Olivera, Moneo é Hijo y Calderón y Sevillano. Hipólito y Pinilla serán premiados por sus aguas minerales. Santiago Bermejo, de *La Mallorquina*, por sus «chocolates» y el constructor de coches Félix Bomati también obtendrían el primer galardón. *El Adelanto* vio así la instalación del *Garage Salmantino*, donde destacaban las nuevas gamas de neumáticos:

*La instalación de Bomati
De Alfonso y de Maldonado
Mirada desde el aspecto
Serio, implica un adelanto*

*Colosal de las industrias
A que presta su trabajo,
Y un sacrificio y esfuerzo
Digno, muy digno de aplauso.*

*Mas por el lado humorístico
La instalación es «a cachos»
Remembranza de caseta
De salvamento de náufragos
Salvavidas por la izquierda
Ídem por el otro lado
Y, en el centro, reluciente,
Casi con aspecto náutico
Una monstruosa linterna
Que aseguran que es un faro.*

A finales de ese mismo año, 1907, Maldonado y Bomati deciden electrificar el taller de automóviles. La nueva instalación *con corriente eléctrica suministrada por la Unión Salmantina permite trabajar de día y de noche. La constituyen dos electromotores poniendo uno de ellos en movimiento una máquina de aserrar y un torno, y el otro está aplicado a cinco máquinas de taladrar, cuatro fraguas y un motor de sistema modernísimo que permite la refrigeración automática.*

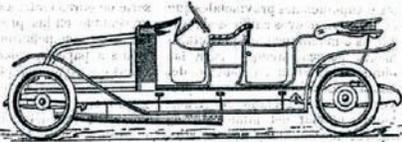
POSTAL PUBLICITARIA DEL GARAGE SALMANTINO (ANVERSO Y REVERSO)



VI. 1910-1920. La Expansión del Garage Salmantino

EL SALMANTINO, ENERO DE 1912

Garage Salmantino

Stock Michelin.  Adiantos modernos.

Bomati y Maldonado

Representantes en Salamanca, Cáceres y Zamora, de la acreditada marca de automóviles **L. Renault**.
Accesorios, gasolinas y aceites de diferentes marcas.
Construcciones de carrocerías, reparaciones, pintura y guarnecido, en los renombrados talleres de

Hijos de V. Bomati

quienes siguen construyendo coches de todas clases para caballos, teniendo en su almacén landcaux, berlinas, familiares, milores, vagonetas, etc., etc., a precios muy económicos.
Elegancia en la construcción.
Buen gusto en el acabamiento, economía en la compra y solidez en la duración.
La parte mecánica de los automóviles, a cargo de un agente de la casa **L. Renault**.
Visitad su establecimiento
Calle de Zamora, números 57 y 59.—Salamanca.

El *Garage Salmantino* conseguirá la representación de la casa *Renault* para Salamanca, Cáceres y Zamora en esos años. La fábrica de automóviles francesa, con Louis Renault al frente, está ya entonces en pleno auge. También venderá accesorios *Michelin* y es de suponer que figurara en el local la publicidad de esta casa con el ya famoso muñeco *Bibendum*.

La llegada del automóvil no acabó con la industria del coche de caballos. De hecho, los Bomati siguen construyendo en estos años iniciales del nuevo siglo landós, berlinas, familiares y vagonetas... nombres, por cierto, que, como ya se ha dicho, copiará el mundo del motor, hasta el punto de que en los anuncios del garaje se diferencia entre coche (de caballos) y automóviles. Ilustrativo de ello es el aparecido en *La Ciudad*, en 1912, donde se distingue una primera parte en que, bajo el titular de *Garage Salmantino*, se habla de sus representaciones de automóviles y de los accesorios que para ellos

allí se venden. Debajo vuelve a aparecer el nombre de referencia del negocio dedicado a la construcción de carrocerías explicando que *siguen construyendo coches de todas clases para caballos*:

Gran Garage Salmantino de los Sres. Bomati y Maldonado. Representación en Salamanca, Cáceres y Zamora de la acreditada marca de automóviles L. Renault. Accesorios, gasolinas y aceites de diferentes marcas. Construcciones de carrocerías, reparaciones, pintura y guarnecido en los renombrados talleres de Hijos de V. Bomati, quienes siguen construyendo coches de todas clases para caballos, teniendo en su almacén landós, berlinas, familiares, milones, vagonetas, etc... a precios muy económicos. Elegancia en la construcción. Buen gusto en el acabamiento, economía en la compra y solidez en la duración. El taller de reparaciones de automóviles dirigido por un mecánico perito de la casa Renault.

El mismo texto se incluye en la revista de distribución nacional *Mundo Gráfico*. Aquí, en la fotografía que



LOGOTIPO DEL GARAGE MODERNO. HIERRRO PINTADO

ilustra el anuncio (reproducida en la página 9 de este cuaderno), puede verse el interior del *Garage Salmantino* en esa época. Aparecen en la imagen cuatro vehículos, quizás de la marca *Renault*, cuya representación anuncia el texto.

La segunda década del siglo XX vivirá la explosión del mundo del automóvil. Son los años de mayor expansión del *Garage Salmantino*. Tendrá representaciones en Za-

mora y en la provincia de Cáceres, donde Victoriano García Roxado, *exoficial de la casa Bomati* llevaría la representación de Plasencia y Trujillo.

Ahora es también representante de la casa americana *Flanders* (1909-1912), que será absorbida por la *Studebaker Corporation*. Pero es también el momento de mayor competencia impulsada, tal vez, por el auge que va tomando el automóvil en nuestra provincia. Poco

tiempo antes, en 1907, *Ford* había lanzado en Estados Unidos su modelo «T», con la intención de llegar a amplios sectores de la población. En la prensa diaria aparecen aquellas personas que lo adquieren y también, las épicas excursiones por la España rural en la que la singularidad de los automovilistas provoca extrañeza, siendo casi siempre mal recibidos y objeto de múltiples perances:

*Accidente automovilista:
Fatales consecuencias pudo haber tenido el acaecido ayer*

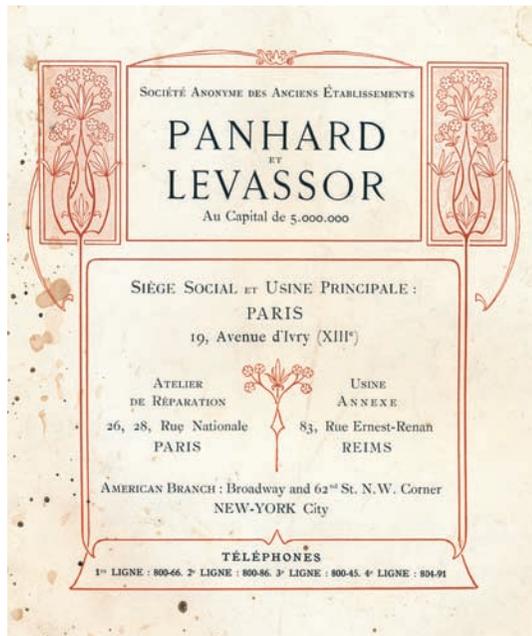


FACHADA DEL GARAGE MODERNO (C. 1917)

tarde, en la carretera que va de ésta a Ciudad Rodrigo.

Habían salido de nuestra ciudad para la antes manifestada, a las cuatro de la tarde en un hermoso automóvil marca Flanders, don Antonio Villares, don Julián Maldonado y el distinguido joven Ángel Mirat, hijo del alcalde de la ciudad Mirobrigense.

Desde el principio del viaje comenzaron a sufrir accidentes; pues al pasar por Barbadillo, con una velocidad de 45 kilómetros por hora, se les interpusieron en el camino un perro y una ternera, resultando muerto el primero y quedando coja la segunda.



CATÁLOGO DE LA CASA PANHARD ET LEVASSOR (C. 1908)

Después de pasar Sancti Spiritus, y en lo alto del «Salto», cuando llevaban una marcha más que regular, se rompió el eje de la parte de atrás del coche, saliéndose una rueda y siendo despedido del mismo don Ángel Mirat al mismo tiempo que el chauffeur gritaba que estaban perdidos, pues caminaban hacia un terraplén. Gracias a la serenidad del señor Maldonado, que con precipitación asombrosa pudo echar los frenos; evitó una segura y lamentable desgracia...

GARAGE SALMANTINO

STOCK MICHELIN - ADELANTOS MODERNOS

BOMATI Y MALDONADO

Representantes en Salamanca, Cáceres y Zamora de la acreditada marca de automóviles L. RENAULT. Accesorios, gomas y aceites de diferentes marcas. Construcción de carrocerías, reparaciones, pintura y guarnecido en los renombrados talleres de

Hijos de V. Bomati

quienes siguen construyendo coches de todas clases para caballos, teniendo en sus almacenes landeaux, berlinas, familiares, milores, vagonetas, etc., etc., á precios muy económicos. Elegancia en la construcción, buen gusto en el acabamiento, economía en la compra y solidez en la duración. El taller de reparaciones de automóviles está dirigido por un mecánico ó perito de la casa RENAULT.

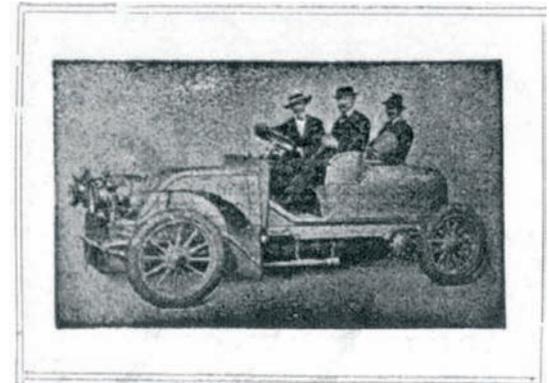
Visítad sus establecimientos: Calle de Zamora, núms. 57 y 59, Salamanca.

LA CIUDAD, FEBRERO DE 1912

En los siguientes años el *Garage Salmantino* continúa con la fabricación de coches y automóviles en la calle Zamora. Son los años de mayor auge del negocio, quizás porque la industria está en pleno apogeo. En 1914 suman a sus representaciones la de la *Hispano-suiza*, una marca española fundada en 1904, sinónimo de calidad, elegancia, distinción y refinamiento.

La penetración del automóvil en Salamanca fue lenta, pero constante. Si en 1910 había matriculados apenas una veintena de ellos, en 1920 serán más de doscientos y una década después más de dos mil. Surgirán nuevos talleres que harán que se endurezca la competencia.

Entre los competidores figura el *Garage Moderno*, de Moneo, situado en el paseo de *La Glorieta* que adquiri-



MALDONADO Y BOMATI EN UN RENAULT, C. 1914

rará la representación de la casa *Ford* y más tarde del aventajado Buick de la *General Motors*. Está también Manuel de Sena, representante de la casa francesa *Panhard y Levassor*, al menos desde 1912. Y el de Eduardo y Pablo García, con talleres en la avenida de Mirat y despacho en la propia Plaza Mayor. También *Pérez Conesa Hermanos*, situados en la calle Pollo Martín 4, representantes exclusivos para la provincia de la marca *Dodge Brothers*. El auge del automóvil llevará al cierre de antiguos talleres de coches de caballos como el de Francisco Téllez que había estado situado en la Puerta de Zamora.

La segunda década del siglo XX parece boyante para el *Garage Salmantino*. El mundo del automóvil está en plena efervescencia. De hecho, todos los grandes adelantos en este campo se producirán antes de la década de los



**CALENDARIO DE LA CASA MIRAT
DE TEMA AUTOMOVILÍSTICO (1906)**

treinta. Tal como ya hemos visto en la publicidad el taller juega con la modernidad (aludiendo por ejemplo al uso de la energía eléctrica), y con la tradición: en 1915 el *Garage Salmantino* firma aún como Bomati y Maldonado, *antiguos hijos de V. Bomati*, indicando, creo yo, con ello, el prestigio adquirido durante la etapa de taller de coches de caballos, cuando llegó a tener importantes clientes madrileños.

A finales de 1918 muere Maldonado y los peores augurios se ciernen sobre el negocio. Un preocupado Félix Bomati se ve obligado a publicar en la prensa una nota anunciando que el taller sigue su andadura a pesar de la muerte del socio y pariente: *Pongo en conocimiento de mi distinguida clientela en general, que habiéndome hecho cargo de todo el negocio por la muerte del cuñado, Don Julián Maldonado, estoy ampliando el negocio, para dar más facilidad al público.*

Quizás la nueva situación implicó algún cambio de alcance en el *Garage Salmantino*, que ahora pasa a de-



EL GLADIADOR (NÚMERO S.F., C. 1913)

nominarsse *Garage de Bomati*. Poco después de aquella nota, Bomati, junto a Moneo, se adhieren a la Exposición de automóviles que se va a celebrar en Barcelona los días 23 y 24 de marzo en el palacio de Bellas Artes. La exposición es la primera de un evento que sigue realizándose en la actualidad y ellos serán los únicos que animen a la exposición desde Salamanca. Aunque muestran su intención de ir, no tendrán expositor en Barcelona.

IV. El final del *Garage de Bomati*



Viajar en
SLEEPING
es delicioso.

LA SEGURIDAD DEL PASAJERO
LA REALIZAN SUS POTENTES FRENS

Tener un SLEEPING desde 5.500 ptas., es mejor.
Los automóviles RENAULT
tienen el modelo que a Ud. le interesa.

Exposición y Garaje
Casa UWEYGE
Zamora, 57.

RENAULT COCHE
DE MAGNIFICA SUSPENSION

ANUNCIO DE LA CASA UWEYGE
SITUADA EN LOS LOCALES DEL GARAGE
SALMANTINO (1928)

La competencia se incrementó en la ciudad en la década de los años veinte. Encontramos nuevos talleres, como el de *Lozano* en el paseo de Canalejas nº 18, representante de neumáticos Fisk, o *Auto N.S.* vendedor de Citroën, Ford y U.S.A. ubicado en la avenida de Mirat núms. 33 y 35. Y continúa *Moneo Hijo* con su *Garage Moderno* que además de *Ford* lleva en Salamanca la marca *Buick*, también americana.

A principios de 1921 un artículo publicado en *El Adelanto* repasa el automovilismo en Salamanca. Habla de un periodo de creciente actividad en la industria del motor. Asegura que el número de vehículos matriculados era de unos



Auto
N. S.

Automóviles de alquiler
Venta de toda clase de accesorios

Neumáticos MICHELIN
Aceites OLIOGRA

Exposición y venta de automóviles CITROËN.
FIAT y camiones U. S. A. LIBERTY

Teléfonos 305 y 306 / Servicio permanente

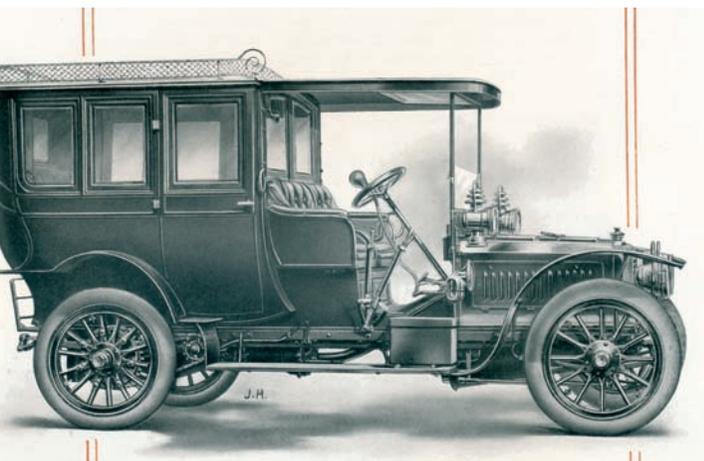
Avenida de Mirat, 33 y 35 Salamanca

LA SEMANA, FEBRERO DE 1924

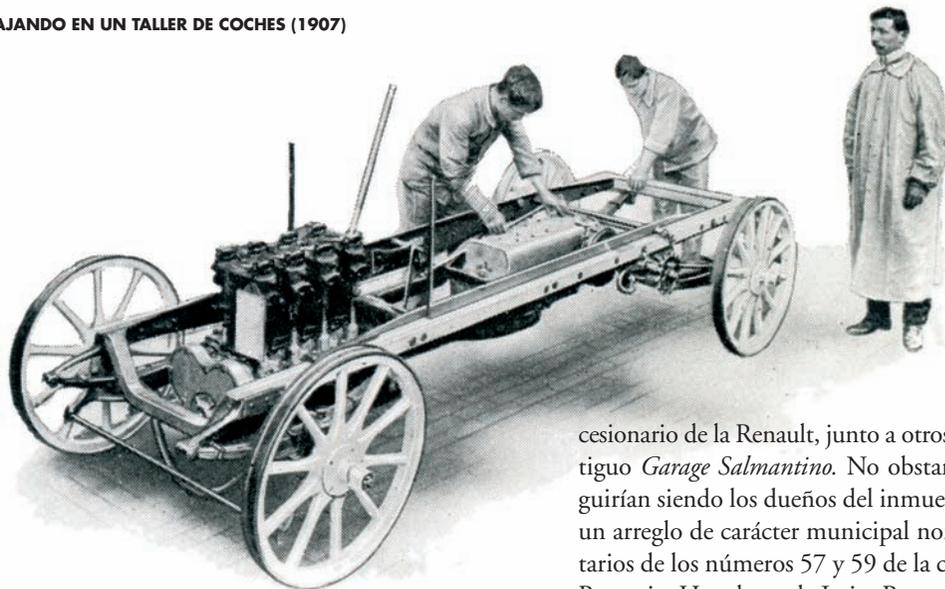
doscientos en ese momento. *Existen cuatro garages en la población y varias sociedades industriales (...)* que se dedican al alquiler de vehículos. De esos cuatro garages citados, tres son, sin duda, *El Garage Moderno* de Moneo, el *Garage Gómez* y *El Garage de Bomati*. El cuarto será probablemente el *Garage Internacional*, situado en el paseo de Canalejas, 1.

Quizás en esta época el negocio de los Bomati haya entrado en declive. Un anuncio de 1920 muestra que ya no posee la representación de la casa *Studebaker*, ahora en manos de Agustín Alonso, del citado *Garage Internacional*, aunque no ocurre lo mismo con la de *Hispano-suiza*.

LIMUSINA (1907) FABRICADA POR PANHARD ET LEVASSOR



TRABAJANDO EN UN TALLER DE COCHES (1907)



Desde principios de 1928 encontramos en los locales del antiguo *Garage Salmantino* una desconocida *Casa Uweyge*. En 1931 está allí el Sr. Junquera y la casa Uweyge se ha trasladado a la avenida de Mirat. Todo parece indicar que la familia Bomati ha traspasado el negocio, puesto que los nuevos propietarios mantienen el con-

cesionario de la Renault, junto a otros productos del antiguo *Garage Salmantino*. No obstante los Bomati seguirían siendo los dueños del inmueble, pues en 1929, un arreglo de carácter municipal nombra a los propietarios de los números 57 y 59 de la calle Zamora: Félix Bomati y Herederos de Luisa Bomati.

Los últimos anuncios que hemos visto referente a la existencia de un garaje en los locales del antiguo taller fundado por Vicente Bomati se sitúan en 1933. En ese año se anuncia en el nº 57 Luis Revuelta, representante de la casa *Peugeot* y sus modelos 201 y 301. También anuncia engrases *Georgia* y neumáticos *Michelin*.

Epílogo.

En memoria de Luis Maldonado Bomati



MITIN REPUBLICANO
EN EL TEATRO
BRETÓN (FOTO DE
V. GOMBAU)

Luis Maldonado Bomati, el hijo de Julián Maldonado Martín y Luisa Bomati, se desentendió de la empresa familiar; nada quiso saber del *Garage Salmantino* ni de la construcción de automóviles.

El nieto de aquel Vicente Bomati que había fundado el viejo taller de coches de caballos nació, probablemente, en 1903. En los años veinte será un alumno de la Universidad salmantina, responsable, generoso y

participativo en los órganos de expresión juveniles vinculados a la institución universitaria. Ya entonces empezará a mostrar interés por dos cuestiones que marcarán su vida y su muerte: la poesía y la política.

Será colaborador asiduo de la revista *La Tribuna estudiantil*, donde se publican algunos de sus poemas juveniles, reflejo de sus inquietudes en aquella época. En un número estival de aquel periódico, en 1923, encontramos el siguiente poema:

Nos hemos hecho amigos

Nos hemos hecho amigos sin miramiento alguno,
sin importarnos nada lo que pueda decir
El mundo. Sí, nos queremos, porque tanto el uno
Como el otro, nacimos para amar y sufrir.

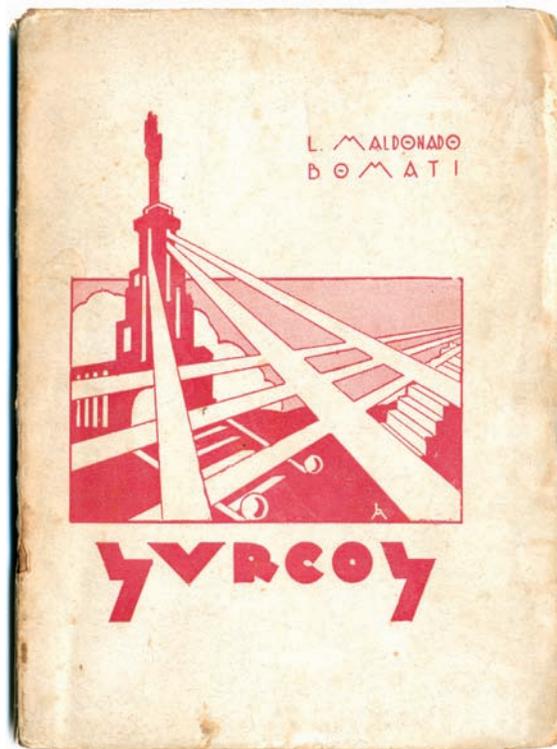
Porque son nuestras almas dos hermanas gemelas
Que siguen por un mismo camino de ideal;
Dos bellas gaviotas, dos blancas carabelas
Que surcan las espumas de un lago de cristal...

Nos hemos hecho amigos, y aunque alguno se extrañe,
Ni una sola palabra hemos dicho de amor.
¿Para qué? Nuestros pechos desprecian lo que atañe
A un amor palabrero, a un cariño hablador,

Y nuestras pobres almas, perfectamente lisas,
(sin sombras inquietantes que les puedan turbar),
Comprenden el lenguaje, sin fin, de las sonrisas
Y saben entenderse, de lejos, sin hablar...



PORTADA DEL LIBRO *SURCOS*,
ESCRITO POR L. MALDONADO BOMATI (1928)



NICHO DE LA FAMILIA MALDONADO BOMATI,
CEMENTERIO MUNICIPAL DE SALAMANCA



Luis Maldonado Bomati es entonces un joven enamorado ajeno a su salvaje destino. Ya no abandonaría su vena literaria. En 1928 publicará un libro de poemas titulado *Surcos (poemas biselados)*, editado por el Liceo de las Artes, en Salamanca, que sería recensionado por César Muñoz Arconada en *La Gaceta Literaria*, la mítica revista madrileña de Giménez Caballero. La crítica al poemario no es demasiado favorable: Muñoz Arconada habla de *libro de tránsito: viene de la declamación, va hacia la imagen (...) hacia la verdadera poesía. (...) En estos surcos del Sr. Maldonado Bomati hay muy buenas semillas. Más tarde veremos si se logran.*

También lo encontramos colaborando en *Salamanca y sus costumbres* y en las nuevas revistas vanguardistas que surgen en Castilla a finales de la década de los veinte, como la segoviana *Manantial*, vinculada a la Universidad Popular de San Quirce.

Una de sus últimas colaboraciones literarias sería para la revista de Román Escohotado, *Alero*. En su número

tres publica un soneto, «A Rosita, campeona de idiomas deportivos», de tintes vanguardistas cuyo tema debió ser cogido al unísono con su amigo Fernando Allué.

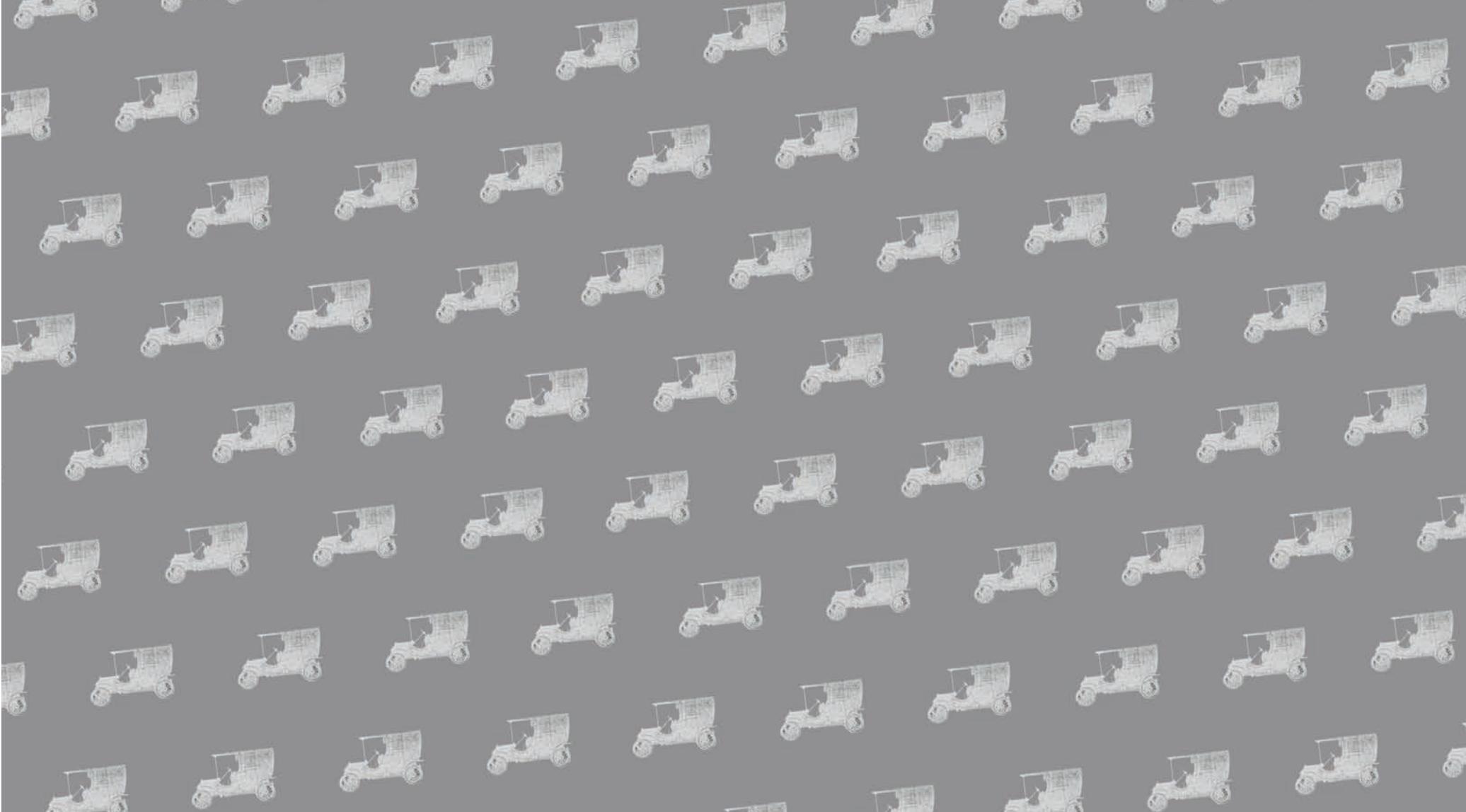
España se divide en dos hacia el año 1930.

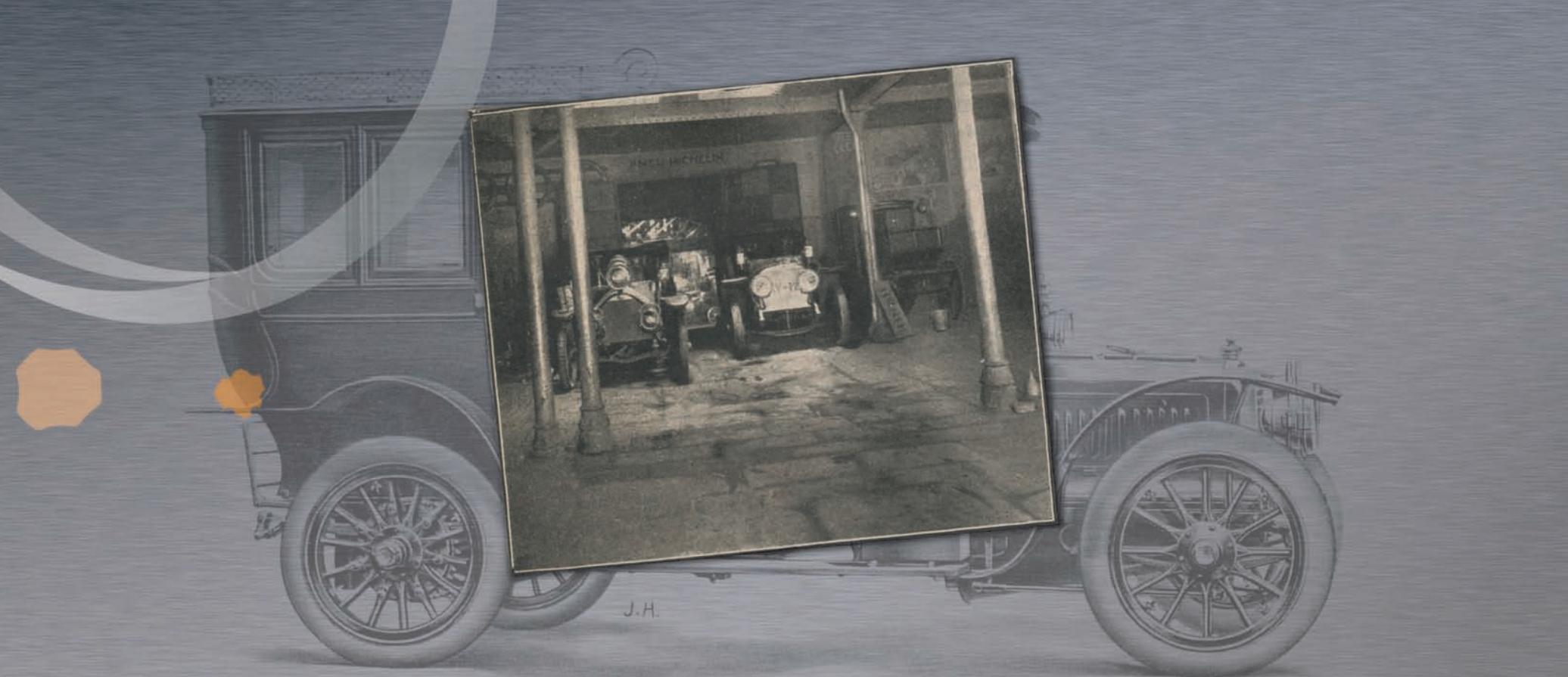
Los intelectuales que participaron en la *Gaceta Literaria*, a la vanguardia de la cultura entonces, se radicalizan en una u otra posición política. Luis Maldonado Bomati será republicano, seguidor de Azaña. En aquellas fechas era director del semanario republicano «Claridad» y fue detenido por sus ideas.

En 1931 ocupó ya cargos municipales locales. Como candidato por *Izquierda Republicana* fue elegido concejal tras las elecciones de 1936. Con el golpe de estado fue encarcelado, para morir víctima del odio, pocos meses después, en diciembre de aquel año. Tenía 34 años de edad.



EX-LIBRIS DE L.
MALDONADO BOMATI





**TURISMO de
SALAMANCA**


MUSEO
DEL COMERCIO
SALAMANCA

Cámara
Salamanca