

Els autobusos a Barcelona

Ricard Fernández i Valentí



Els autobusos a Barcelona

100 anys fent xarxa
(1922-2022)





Accés a la versió
digital del llibre.

Autobús de la CGA que connectava
la plaça de Catalunya amb l'Exposi-
ció Internacional de l'Automòbil
a Montjuïc als anys vint.

ELS AUTOBUSOS A BARCELONA
100 anys fent xarxa
Primera edició: març del 2022

© Ricard Fernández i Valentí, dels textos
© TMB, de la selecció de fotografies
© d'aquesta edició:
Editorial Efadós
Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
Ajuntament de Barcelona

EDITORIAL EFADÓS
Carrer d'Edison, 3 · Nau A
Polígon industrial Les Torrenteres
08754 El Papiol (Barcelona)
Telèfon 93 673 12 12
efados@efados.cat
www.efados.cat

Coordinació editorial:
Isabel Grabulosa

Disseny:
Editorial Efadós

TRANSPORTS METROPOLITANS
DE BARCELONA (TMB)
Carrer 60, núm 21-23, Sector A
Polígon Industrial Zona Franca
08040 - Barcelona
www.tmb.cat

Director de Comunicació
i Relacions Institucionals:
Santiago Torres Sierra

Coordinació:
Gustau Lamadrid

AJUNTAMENT DE BARCELONA
Direcció de Serveis Editorials
Passeig de la Zona Franca, 66
08038 Barcelona
Telèfon 93 402 31 31
www.barcelona.cat/barcelonallibres

Consell d'Edicions i Publicacions de
l'Ajuntament de Barcelona:
Jordi Martí Grau, Marc Andreu Acebal, Àgueda
Bañón Pérez, Xavier Boneta Lorente, Marta
Clari Padrós, Núria Costa Galobart, Sonia Frias
Rollon, Pau González Val, Laura Pérez Castaño,
Jordi Rabassa Massons, Joan Ramon Riera Ale-
many, Pilar Roca Viola, Edgar Rovira Sebastià i
Anna Giralt Brunet.

Directora de Comunicació:
Àgueda Bañón

Directora de Serveis Editorials:
Núria Costa Galobart

Col·lecció:
«Barcelona, ciutat i barris»,
a cura de Marc Andreu

Procedència i autoria dels documents:
Tot el material fotogràfic i els documents pro-
venen de l'Arxiu TMB i de l'Arxiu de la Fundació
TMB. Totes les autories són desconegudes.
En cas contrari, la procedència i/o l'autoria
s'especifica al peu de fotografia.

ISBN editorial: 978-84-19239-00-6
ISBN Ajuntament de Barcelona: 978-84-9156-404-1
Dipòsit legal: B-1899-2022
Imprès a Catalunya

Tota forma de reproducció, distribució, comunicació pública
o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada
amb l'autorització dels seus titulars, salvant l'excepció
prevista per la llei. Si necessiteu fotocopiar o escanejar
algun fragment d'aquesta obra, dirigiu-vos a CEDRO
(Centre Espanyol de Drets Reprogràfics). www.cedro.org.



Índex

Els precedents (1906-1922)

· De «La Catalana» als primers projectes de xarxa urbana	9
· Els primers autobusos interurbans	12

La reaparició de l'autobús urbà (1922-1930)

· El projecte d'una xarxa d'autobusos.....	15
· La Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA)	18
· Les línies de la companyia de tramvies i el control de la CGA	23
· Les línies d'empreses independents	25
· Els serveis de l'Exposició Internacional de 1929 i els primers autobusos turístics	28
· La xarxa d'autobusos urbana als anys vint: una síntesi general	36

La Segona República i la Guerra Civil (1931-1939)

· La xarxa d'autobusos durant la Segona República	43
· Els serveis interurbans durant la Segona República	46
· Els plans de transport	48
· La Guerra Civil i la col·lectivització empresarial	50

Els anys de la postguerra (1939-1956)

· El panorama de la postguerra	57
· Els convenis d'explotació	59
· La creació de Maquinaria y Elementos de Transporte (Maquitrans)	61
· Els autobusos de gasogen	62
· La xarxa d'autobusos durant la postguerra (1939-1956).....	64
· La xarxa de troleibusos durant la postguerra (1941-1956).....	65
· Els serveis interurbans: Urbanizaciones y Transportes (URBAS) i Transportes Suburbanos de Barcelona	68
· Dels vells autobusos reformats als nous imperials ACLO	70
· Els primers serveis nocturns	72
· Cap a la municipalització dels transports.....	72
· Serveis d'empreses independents	74

L'autobús: el principal transport públic de superfície (1957-1975)

· El procés de municipalització	77
· Vers una xarxa de transports metropolitana	78
· La xarxa d'autobusos durant el «desarrollismo».....	79
· La modernització de la xarxa d'autobusos: els Chausson, els Pegaso Seida, els ACLO-Seida i els Monotrails	82

· Arriben els articulats i els microbusos	86
· S'acomiaden els troleibusos i els imperials.....	90
· La xarxa d'URBAS durant el «desarrollismo»	92
· La primera xarxa d'autobusos nocturns.....	94
· De Tranvías de Barcelona a Transportes de Barcelona	95
· La Festa de Sant Cristòfor i la «Musa del Bus»	96
· El «Chupa-Chups», el primer «Bus del Barri» de Barcelona	96
· Lluitant contra els «autobusos pirates».....	97
· La xarxa d'autobusos posttramvia (1971-1975)	98
· L'absorció d'URBAS per Transportes de Barcelona	101

L'expansió i modernització de la xarxa d'autobusos (1976-1991)

· De la fi del franquisme a la Transició: traspàs de competències	103
· La xarxa d'autobusos durant la Transició (1976-1980)	104
· El parc motor (1976-1984)	106
· Les noves targetes multiviatge	108
· La xarxa d'autobusos urbana (1981-1991)	110
· Vers un nou concepte d'autobús.....	113
· L'Entitat Metropolitana del Transport.....	115
· El Barcelona Bus Turístic	118
· Del servei nocturn a la nova xarxa NitBus.....	120

Dels Jocs Olímpics a la fi de segle (1992-2000)

· El paper desenvolupat durant els Jocs Olímpics i Paralímpics	123
· La xarxa d'autobusos dels Jocs Olímpics a la fi de segle	125
· El sòl baix: vers un nou concepte d'autobús	127
· La consolidació del Bus Turístic (1992-2000)	128
· Arriba el Bus del Barri	130
· Evolució de la xarxa NitBus i de les línies de l'EMT	131
· L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)	132
· Un primer pas vers la integració tarifària	133

El segle XXI

· De la integració tarifària a la T-mobilitat.....	135
· De l'herència de 1922 a la nova xarxa d'autobusos	137
· La Nova Xarxa de Bus (NXB)	146
· Els nous autobusos: vers un transport sostenible i accessible	150
· El Barcelona Bus Turístic com a transport promotor de Barcelona	153
· Evolució de la xarxa NitBus i de les línies de l'AMB	156
· Pla estratègic 2025	162
· Patrimoni i memòria històrica	164

Apèndix

· Cronologia bàsica	169
· El material mòbil	183
· Les instal·lacions	189
· Bibliografia	198



Els precedents (1906-1922)

De 'La Catalana' als primers projectes de xarxa urbana

L'empresa anomenada La Catalana, Compañía de Ómnibus y Tranvías, que explotava un servei regular de carruatges anomenats «ripperts» entre la plaça de Catalunya i els Josepets (al barri de Gràcia), va ser la primera a implantar l'autobús a Barcelona com a nou mitjà de transport. El principal motiu fou la competència cada vegada més creixent que feien les diferents companyies de tramvies existents als serveis de passatgers de tracció animal quan es van començar a electrificar, ja que això va permetre modernitzar el material mòbil i augmentar la velocitat comercial. Va ser aleshores quan La Catalana es va interessar per l'autobús com a nou mitjà de transport, raó per la qual va seguir de ben a prop les proves que la societat francesa Compagnie Générale des Omni-

bus de París feia amb diferents prototipus d'autobús.

El 19 d'octubre de 1905, La Catalana demanava permís a l'Ajuntament de Barcelona per realitzar els primers assaigs amb els seus autobusos de dos pisos del model Brillié-Schneider, adquirits a l'esmentada empresa parisenca. El 10 de novembre del mateix any, la Comisión de Fomento ho va acordar i, d'aquesta manera, els van fer circular de prova pels carrers de la ciutat, acostumant així el públic barceloní al nou sistema de transport.

El febrer de 1906, La Catalana sol·licitava l'establiment d'un servei regular entre la plaça de Catalunya i la plaça de Trilla (al barri de Gràcia) a través de la rambla de Catalunya i el carrer Gran de Gràcia, que era l'eix més concorregut i de major demanda de passatgers de la ciutat. El 26 de juliol següent, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar un dictamen sobre la concessió i va atorgar un permís d'explotació, amb l'obligació de circular pel passeig de Gràcia i no sobrepassar els 8 km/hora de velocitat màxima comercial.

Finalment, el 12 d'agost de 1906 s'inaugurava la línia «Pl. Cataluña-Pl.Trilla», per bé que el dia abans es va celebrar l'acte oficial amb les autoritats pertinents. El preu del bitllet per al trajecte complet era de 10 cèntims de pesseta, més barat que el tramvia, que aleshores valia 15 cèntims de pesseta. A més, abans de les 7.00 h del matí s'expedia un bitllet obrer més econòmic que tenia una tarifa a meitat de preu. L'objectiu era atraure usuaris de les classes populars en una època en què els transports públics eren cars i assequibles per a les classes més benestants. La concessió de la nova línia d'autobusos s'havia fet sota un buit legal, fet que les companyies tramviàries denunciaren i pel

Autobús de La Catalana a la plaça de Catalunya l'any 1906.

Família Piñol de Rasquera / Arxiu Comarcal de la Ribera d'Ebre



A dalt, autobús Brillié-Schneider de fabricació francesa amb què La Catalana va cobrir la línia de plaça de Catalunya a Gràcia. A baix, un autobús de La Catalana s'encreua amb un tramvia a la plaça de Catalunya a finals de 1906.

Imatge inferior: Brangulí / Arxiu Nacional de Catalunya

qual l'Ajuntament de Barcelona va haver d'aprovar unes «Bases para la Concesión de permisos de explotación de líneas de autobuses» el 29 de novembre del mateix any. Així es va poder ajustar l'esmentada concessió d'una manera reglamentària.

El director gerent de La Catalana, Joan Grau i Llopis, va proposar l'establiment de cinc línies més, quatre de les quals partirien de la plaça de Catalunya i anirien als barris de Gràcia per la rambla de Catalunya, a Sants, a Sant Andreu de Palomar i al Parc de la Ciutadella, i una altra aniria del carrer d'Aribau amb avinguda Diagonal fins a l'Arc de Triomf. Els autobusos també es feien servir per a serveis discrecionals, bàsicament excursions als voltants de Barcelona i transport escolar.

Les companyies tramviàries, veient-se amenaçades per la competència que els representava aquest nou mitjà de transport, van iniciar un procés de desestabilització mitjançant recursos i impugnacions. Al·legaven que els vehicles trepitjaven les vies dels tramvies i superaven els 8 km/hora de velocitat màxima permesa. I a això calia afegir altres factors, com ara el baix nombre de passatgers (malgrat la manca de dades numèriques que ho confirmin), les queixes veïnals pel soroll i els fums dels vehicles, els nombrosos accidents sobre els tramvies (quasi sempre xocs), com també la crisi empresarial de La Catalana, que finalment faria fallida el 1909.

A causa del cúmul de conflictes, l'Ajuntament de Barcelona va ordenar el 23 de desembre de 1908 la suspensió del servei. Pocs dies després, els autobusos deixaren de circular per la ciutat. Malgrat haver tingut una vida



curta, aquesta primera línia d'autobús va assenyalar la possibilitat d'oferir un servei de transport més assequible per a la població obrera en uns temps en què el tramvia era un mitjà de desplaçament car i més emprat entre les classes benestants.

Anys després hi van haver dos intents fallits més d'implantar novament serveis d'autobús a Barcelona. D'una banda, Francesc González Hidalgo va proposar, el 16 de desembre de 1915, tres línies entre la plaça de Catalunya i Collblanc, Can Tunis i l'Escullera. D'una altra, Josep Vidal i Collado va demanar, el 29 de setembre de 1916, una línia de circumval·lació

«Arc de Triomf-Princesa-Ferran-la Rambla-Pelai-Aribau-Provença-Clarís-València-Llúria-Diputació-Bruc-ronda de Sant Pere-Arc de Triomf». Finalment, les pressions exercides per Les Tramways de Barcelone i Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones contra les concessions de les línies van tenir com a conseqüència la denegació per part de l'Ajuntament de Barcelona. Concretament, al capdavant d'aquesta companyia tramviària hi havia Mariano de Foronda y González-Bravo, marquès de Foronda, un empresari molt poderós i d'una gran influència política.

A dalt, vehicles de La Catalana. A baix, bitllet de La Catalana.

Imatge superior: Brangulí / Arxiu Nacional de Catalunya



Els primers serveis interurbans d'autobusos (1916-1930)

1916. Barcelona, Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, de la Compañía Popular de Autobuses.

1917. Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià de Besòs, de Josep Grau.

1918. Gavà, Viladecans i Sant Climent de Llobregat, de Jaume Enrich.

1921. Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, d'Oliveras, i Barcelona i Badalona, de Josep Grau.

1922. Barcelona i el Prat de Llobregat, de La Pratense, i Barcelona i Sant Boi de Llobregat, de Casimir Puig, després d'Oliveras.

1923. Barcelona i Gavà, d'Impex, i Barcelona i Sant Climent de Llobregat, de Pere Juvé, després d'Impex i, finalment, d'Oliveras.

1924. Barcelona i Cornellà de Llobregat, d'Oliveras.

1926. Barcelona, Montcada i Reixac, la Llagosta i Mollet del Vallès, d'Artur Jaume, i Barcelona i Montcada i Reixac, de B. Codina.

1927. Barcelona i Sant Joan Despí, d'Oliveras.

1928. Barcelona i Ripollet, i Barcelona i Castelldefels, d'Impex.

1929. Barcelona i Sant Feliu de Llobregat, d'Oliveras.

El primers autobusos interurbans

Els serveis interurbans d'autobusos van néixer com a iniciatives locals dels municipis de la futura regió metropolitana amb l'objectiu d'unir-los amb Barcelona, ja que la necessitat de mobilitat a conseqüència de l'augment de la població era cada vegada més creixent per raons de treball, d'estudi, de comerç i de gestions administratives. En alguns casos, les línies resultaren de la transformació d'antics serveis de cavalls en autobusos. La seva implantació fou relativament tardana a causa del mal estat de les carreteres que comunicaven amb Barcelona, per

bé que també va coincidir amb un moment en què es van presentar diversos projectes de zonificació d'usos, de millora de les infraestructures i d'ordenació urbana de la capital catalana més enllà dels seus límits administratius, el què es coneixia com a «Gran Barcelona». En aquest sentit, millorar els serveis de transport públic de passatgers era quelcom fonamental.

La primera línia interurbana d'autobusos que es va establir va ser entre Barcelona, Esplugues

Un Hispano-Suiza de la línia Barcelona-Sant Just Desvern, el primer servei d'autobús interurbà de Barcelona.

Família Astals / Arxiu Històric Municipal d'Esplugues de Llobregat



de Llobregat i Sant Just Desvern (1916), gràcies a aportacions populars. Poc després, les línies interurbanes es van estendre cap a Badalona, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Climent de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet i Viladecans. A partir de l'any 1922, quan la barcelonina Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA) va implantar a la capital catalana la primera xarxa urbana, van continuar creant-se nous serveis interurbans al llarg d'aquella mateixa dècada per part d'empreses independents i particulars.

Les línies amb destinació als municipis del Baix Llobregat tenien com a estació terminal la plaça d'Espanya, mentre aquelles que anaven cap al Barcelonès Nord i al Vallès finalitzaven a la plaça de la Universitat. Efectuaven recorreguts amb molt poques parades dins de Barcelona, ja que no s'acostumaven a emprar per a trajectes urbans, i també als afores, perquè molts trajectes eren directes per carretera i els voltants estaven despoblats. Aquest fet va representar que els autobusos interurbans, com que tenien una altra funció, no esdevinguessin una competència per als tramvies, una altra raó per la qual es van poder establir a diferència de les línies urbanes.

Tots aquests serveis es van crear sobre la base d'un reglament del 16 de gener de 1915 anomenat «Reglamento para la Explotación de automóviles de Servicio Público

en la Província de Barcelona». Precisament aquell any va coincidir amb l'inici de l'ús generalitzat dels transports públics a causa del notable creixement econòmic i industrial afavorit per la neutralitat d'Espanya a la I Guerra Mundial i també de l'augment moderat o nul de les tarifes. En aquest sentit, els primers autobusos interurbans van néixer com a serveis rendibles no només per la seva utilitat i necessitat, sinó també perquè per primera vegada es barrejava pasatge de classe benestant amb pasatge de classe obrera o popular.

Més endavant, el desembre de 1924 es va aprovar un altre reglament que pretenia ordenar i racionalitzar els transports per carretera de les vies públiques, classificant els serveis en categories («A» i «B») en funció de la seva regularitat i estipulant el paper que en la concessió de línies de transport tindrien les Juntas Provinciales de Transporte. Això va obligar quasi totes les línies interurbanes a refer els tràmits administratius per ajustar-los a les noves ordenances, però no pas a modificar els seus recorreguts o la seva oferta.

La barcelonina Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA), abans esmentada i de la qual parlarem detalladament en els pròxims capítols, també va inaugurar els seus propis serveis interurbans dins la seva política expansiva i una vegada l'empresa fou controlada per Tranvías de Barcelona.

L'explotació de serveis interurbans de la CGA

1925. Nova línia SA «Pl. Universitat-Sant Adrià de Besòs».

1927. Noves línies BA «Pl. Universitat-Badalona» i BS «Pl. Universitat-Badalona».

1928. Noves línies HT «Pl. Espanya-L'Hospitalet de Llobregat» i SC «Pl. Universitat-Santa Coloma de Gramenet».

1930. Noves línies BM «Pl. Universitat-Montcada i Reixac», MO «Pl. Universitat-Mollet del Vallès» i SJ «Pl. Catalunya-Sant Just Desvern».



La reaparició de l'autobús urbà (1922-1930)

El projecte d'una xarxa d'autobusos

El 27 de desembre de 1917, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar unes noves bases per a la concessió de línies d'autobusos urbans que milloraven les de 1906 i resolien els buits legals existents. No obstant això, les companyies tramviàries van recórrer contra elles perquè permetien crear serveis que circulessin per aquells carrers on ja passaven els tramvies, provocant, així, competència. Pocs anys després, un grup de regidors municipals van presentar, el 17 de novembre de 1920, una moció demanant que la xarxa de tramvies es reforçés amb més vehicles perquè l'oferta resultava insuficient amb relació a l'increment de la població i de la demanda. Un fet que ho demostrava era que, entre 1910 i 1920, Barcelona havia

crescut de 587.411 habitants a 710.335 respectivament. Així mateix, el passatge en aquest període va créixer fins a un 122,71%. La xarxa de tramvies no es va poder millorar a causa dels problemes de subministrament derivats de la Primera Guerra Mundial. Llavors va ser quan es va pensar en la possibilitat de reimplantar l'autobús urbà com un mitjà complementari de reforç al tramvia per tal que oferís noves possibilitats de mobilitat. Durant l'any 1921, l'Ajuntament de Barcelona va obrir un concurs per a la constitució d'una xarxa urbana d'autobusos, al qual es van presentar cinc concessionaris. En va resultar guanyadora la proposta d'Antoni Antich i Portella, per bé que va rebre l'oposició, d'una banda, dels radicals i dels regionalistes del consistori, i, d'altra, de Les Tramways de Barcelone, que al·legava sentir-se perjudicada per l'increment del trànsit d'automòbils a la ciutat.

Una vegada anul·lada la concessió anterior per la manca d'un acord municipal, el 24 de gener de 1922 l'Ajuntament de Barcelona obria un segon concurs al qual es presentaren tres concessionaris. Un d'ells, Antoni Antich i Portella, que ho feia per segona vegada, tornà a sortir escollit. La concessió, fins al 31 de desembre de 1945, permetia gaudir gairebé d'un monopoli sobre l'explotació de les línies, però incloïa, entre d'altres condicions, l'abonament d'un cànon de 8,10 pessetes per vehicle i quilòmetre,

Els primers Tilling Stevens de la CGA importats d'Anglaterra. A la pàgina següent, escolars a punt de fer una sortida amb els autobusos Tilling Stevens.