

**Història
de la CGA**

1922-1940

Albert Gonzàlez Masip

Història de la CGA

1922-1940

Companyia General
d'Autobusos de Barcelona





Accés a la versió
digital del llibre.

Història de la CGA

1922-1940

Primera edició: abril del 2022

© Albert González Masip, dels textos

© TMB, de la selecció de fotografies

© d'aquesta edició:

Editorial Efadós

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

EDITORIAL EFADÓS

Carrer d'Edison, 3 · Nau A

Polígon industrial les Torreneres

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 de la Zona Franca

08040 - Barcelona

www.tmb.cat

Director de Comunicació

i Relacions Institucionals:

Santiago Torres Sierra

Coordinació:

María José Muñoz García

Fotografia de la coberta:

Autor desconegut / Arxiu Fundació TMB

Acrònims:

AGM: Albert González Masip

ANC: Arxiu Nacional de Catalunya

ISBN editorial: 978-84-19239-01-3

Dipòsit legal: B-1900-2022

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

JUSTIFICACIÓ	9
BARCELONA NECESSITAVA MÉS TRANSPORT URBÀ	13
• Antecedents	17
• Cap a un nou servei d'autobusos	21
• El concurs del 1922	25
LA CGA ENTRA EN ESCENA	28
• Creació de la Compañía General de Autobuses de Barcelona, SA	31
• Problemàtica legal i recursos	35
• Arriben els autobusos	39
• El sistema ‘petrol-electric’ i els autobusos Tilling-Stevens	43
• Els serveis i les línies dels primers anys	47
LA COMPANYIA DE TRAMVIES I LA SEVA ENTRADA A LA CGA	58
• Les línies de la companyia de tramvies	61
• Els autobusos de la companyia de tramvies	65
• Moviment accionarial i control de la CGA	67
L'EXPANSIÓ DELS SERVEIS	70
• Entre els dubtes i l'expansió dels serveis urbans	73
• Els autobusos: canvis tecnològics	79
• Els autobusos per a l'Exposició	87
• L'expansió suburbana	95
• Aspectes socials	99
LA CGA I L'EXPOSICIÓ DEL 1929	102
• La CGA es prepara per a l'Exposició	105

ELS PRIMERS ANYS TRENTA (1930-1931)	120
• L'evolució de la situació	123
• Tranvías de Barcelona es fa càrrec de la CGA	125
• Un primer conflicte. La línia F	129
• Noves línies i prolongacions	133
• Canvi de Règim	137
VAGUES I CONFLICTES (1931-1936)	140
• Cap a les vagues del transport	143
• La CGA i els plans de conjunt	149
• La CGA continuava experimentant	153
• Canvi de tàctica. Anys d'atemptats i sabotatges	157
• L'explotació	161
ELS ANYS DE LA GUERRA (1936-1939)	164
• 1936. De gener al 18 de juliol	167
• 1936. La Guerra. Del 19 de juliol a final d'any	171
• 1937. Any frontissa	177
• El prototipus de guerra	185
• 1938 i gener de 1939	189
• La CGA a la zona facciosa	195
SOTA EL NOU ORDRE	198
• El procés de recuperació	201
• Cap a la represa dels serveis	205
• A tres bandes	209
• Últimes actuacions	213
CONCLUSIONS (CAT)	216
CONCLUSIONES (ESP)	224
CONCLUSIONS (ANG)	232

10 Cts.

A
B

Aribau
Provenza a
plaza Cataluña

B
C

Sans a
calle Urgel

C

Atarazanas a
P. Universidad

D

Rambla de Prat

Compañía General de
AUTOBUSÉS DE BARCELONA S. A.

Justificació

La història de la Compañía General de Autobuses, coneguda popularment com «la CGA», s'inscriu en un període complicat de la història de la ciutat de Barcelona. A les dinàmiques pròpies de la dictadura, la República i la guerra s'hi afegiren elements de la vida municipal i episodis de relleu internacional com l'Exposició de 1929. En aquells moments, la ciutat vibrava i s'acomodava a les situacions canviants, tant festives com dramàtiques. I el ritme de la ciutat es compassava amb la fluctuant marxa econòmica.

La dinàmica empresarial de la CGA, al llarg dels dinou anys de la seva existència, presenta bastant clarament dues etapes de diferent signe. La primera meitat fou un període de creixement, ajudat per l'immobilisme de la dictadura. A la frontissa de l'Exposició de 1929, les noves condicions politicosocials i econòmiques derivades de la fi de la dictadura dibuixen un panorama empresarial complex, que culmina amb l'esclat de la guerra i la col·lectivització, i que comportà la pràctica desaparició de l'activitat empresarial tal com era entesa anteriorment. El principi de la postguerra i l'inici de la Segona Guerra Mundial no van fer res més que accentuar la davallada i consegüent manca de protagonisme de la CGA, dirigida des de la companyia de tramvies, i que la dugueren a la desaparició.

La història de qualsevol empresa pot enfocar-se des de diferents punts de vista: econòmic, social, àdhuc polític, o també tractar-la des d'un punt de vista més general i incidir en el que la fa més visible: els resultats de la seva activitat, el que el públic consumidor veu i compra. La història de la CGA, coneguda popularment durant uns anys com «la gillette» per raó de la forma del seu logotip, s'ha d'inscriure en aquest vessant. La CGA va ser una empresa dedicada al transport urbà. I, en aquest treball, aquesta és la base de partida: les seves línies, els seus vehicles i els seus treballadors, és a dir, allò que els barcelonins percebien al carrer.

A la doble pàgina següent, l'autobús número 3 de la CGA, acabada de crear, a la plaça de Catalunya preparat per fer un servei a l'Exposició Internacional de l'Automòbil, a Montjuïc, el maig de 1922. Al davant s'espera un dels conductors anglesos que van dur els autobusos a Barcelona. Al costat, la competència: un tramvia. Autor desconegut / Arxiu Fundació TMB



Es disposa de molta informació respecte dels dos primers punts però, malauradament, molta menys pel que fa a l'últim. Té la seva lògica. La informació sobre el personal és sempre una matèria d'indole reservada. I, a la CGA, la documentació social es va tractar com a material sensible, ja que realment ho era. I, també perquè, malgrat aquesta precaució, per a l'empresa els empleats no semblen haver tingut protagonisme públic, tret d'algun cas concret. Aquest rol es manifestava ja a les memòries anuals de l'empresa, quan s'agraïa la feina feta per la direcció i els alts càrrecs però no es feia referència als que eren a peu de carrer cada dia, a les oficines, el taller, al volant o cobrant els bitllets. Perquè la CGA fou, també, una empresa ancorada en l'oligarquia barcelonina, amb el que això comportava en uns anys socialment convulsos. Aquesta situació canvià radicalment els anys de la Guerra Civil, quan els treballadors adquiriren un protagonisme total, dirigint i gestionant l'empresa. Malgrat l'increment de la documentació referida als treballadors, hem tractat aquell període sense excessiu detall i buscant l'homogeneïtat del conjunt del relat.

No es pot dibuixar, ni seria just tampoc fer-ho, un panorama gris darrere les sigles de la CGA. Perquè durant gairebé tot el seu temps de vida, la CGA fou una empresa innovadora en comparació d'un clar immobilisme de la companyia de tramvies, la seva principal competidora, malgrat actuar ambdues amb uns mateixos objectius i sota uns mateixos criteris econòmics. Nous sistemes d'explotació de cara al públic, nous sistemes de treball, innovació tecnològica al taller i en el material mòbil, i la construcció d'autobusos i prototipus que li valgueren la categoria de fabricant constitueixen la seva part positiva.

Tot aquest conjunt de situacions és el que trobareu en aquest treball. Esperem haver-hi reeixit.





Barcelona necessitava més transport urbà

A principis dels anys vint, Barcelona continuava patint la manca d'un transport públic adequat a una demanda creixent. Atès que els tramvies no resolien el problema, l'Ajuntament optà per reintroduir l'autobús, i el 1921 convocà el concurs pertinent, al qual es presentaren promotors d'autobusos i persones relacionades amb l'empresa tramviària. Amb les presses, calgué repetir la primera convocatòria, que ja s'havia resolt, però que incorporava una clàusula de legalitat dubtosa. I, malgrat els intents de la companyia de tramvies d'entrar en el negoci dels autobusos, el segon concurs es va atorgar novament al mateix guanyador del primer, un home interessat en els autobusos.