



100 años de autobuses en Barcelona (1906-2006)



Ricard Fernández i Valentí

Índice

“La Catalana”. La primera compañía de autobuses de Barcelona.....	3
Los primeros autobuses interurbanos (1916-1930).....	4
La reparación y el impulso del autobús urbano (1922-1930).....	5
La Exposición Internacional de 1929: los servicios especiales y los primeros autobuses turísticos de la ciudad.....	7
Los años de la Segunda República.....	9
El Plan de Conjunto y el Plan Global de Transporte.....	10
La Guerra Civil y la colectivización empresarial.....	11
Los difíciles años de la posguerra.....	12
Los convenios de explotación.....	13
Los autobuses a gasógeno.....	14
La proliferación de los trolebuses.....	15
La llegada de los nuevos imperiales.....	16
El proceso de municipalización.....	17
Algunas empresas independientes.....	18
La expansión de la red durante el “desarrollismo”.....	19
Llegan los articulados y los microbuses y se despiden los trolebuses y los imperiales.....	21
La fiesta de San Cristóbal y la “Musa del Bus”.....	23
Del final del franquismo a la transición.....	24
La red de autobuses entre 1981 y 1992.....	26
De los Juegos Olímpicos al fin de siglo.....	28
Los retos de futuro.....	30
Bibliografía.....	33

“La Catalana”. La primera compañía de autobuses de Barcelona

La empresa llamada La Catalana que regentaba un servicio regular de carruajes tipo Ripperts entre la plaza de Cataluña y la iglesia llamada de “Los Josepets”, fue la primera que implantó el autobús en la capital catalana como nuevo medio de transporte. El 19 de octubre de 1905 solicitó permiso al Ayuntamiento de Barcelona para poder realizar los primeros ensayos con sus ómnibus automóviles imperiales del modelo Brillié-Schneider, adquiridos a la Compagnie Générale des Omnibus de París.



Dos autobuses de “La Catalana” en un viaje no regular

El 10 de noviembre del mismo año la Comisión de Fomento lo acordó y de este modo se procedió a hacerlos circular por las calles de la ciudad, unas pruebas que de hecho sirvieron para acostumbrar al público barcelonés al nuevo sistema. En febrero de 1906, el director accidental de La Catalana, Sr. Alfredo Damians solicitó el establecimiento de un servicio regular entre la plaza de Cataluña y la plaza de Trilla a través de la rambla de Cataluña y la calle Mayor de Gracia, pues era el eje más concurrido y de mayor demanda de pasajeros de la ciudad. El 26 de julio del mismo año, el Ayuntamiento de Barcelona aprobó un dictamen sobre la concesión y otorgó un permiso “a precario”, con la obligación tener que circular por el paseo de

Gracia y no sobrepasar los 8 kilómetros/hora de velocidad máxima comercial. El 12 de agosto de 1906 se inauguró el primer servicio de autobuses de Barcelona con el citado recorrido. El precio del billete para el trayecto completo era de 10 céntimos, más barato que el tranvía.



Un autobús Brillié-Schneider de “La Catalana” prestando servicio regular en la línea Pl.Cataluña-Pl.Trilla

El director y gerente de La Catalana, Sr. Juan Grau Llopis proyectó establecer cinco líneas más, cuatro de las cuales partirían de la plaza de Cataluña y tendrían como destino los barrios de Gracia por la rambla de Cataluña, Sans, San Andrés de Palomar y el Parque de la Ciudadela, y otra línea uniría la confluencia de la calle de Aribau y la avenida Diagonal con el Arco de Triunfo. Los ómnibus automóviles también se usaban para servicios discrecionales como excursiones y transporte escolar.



Dos autobuses de “La Catalana” en una excursión escolar por los alrededores de Barcelona

Desgraciadamente la vida de este servicio duró poco. Las compañías de tranvías, sintiéndose amenazadas por la competencia del nuevo medio de transporte, iniciaron un proceso de desestabilización a base de recursos e impugnaciones. A ello se sumaron otros factores decisivos como el bajo número de pasajeros (aunque faltan datos que lo confirmen), las quejas vecinales por el ruido y el humo de los vehículos, los numerosos accidentes de los tranvías (casi siempre choques) y la crisis empresarial de La Catalana que terminó por hacer suspensión en 1909. Debido al cúmulo de conflictos, el Ayuntamiento de Barcelona ordenó el 23 de diciembre de 1908 la supresión definitiva del servicio. A los pocos días, los autobuses dejaron de circular por la ciudad. Años después hubieron dos intentos fallidos por parte de los señores Francisco González Hidalgo (que proponía tres líneas) y José Vidal Collado (que proponía una línea de circunvalación) para establecer nuevamente servicios urbanos de autobuses.



Autobús de la empresa Oliveras de la línea entre Barcelona y Hospitalet de Llobregat



Autobús de Anselmo de Riu estacionado en Santa Coloma de Gramanet el año 1917

Los primeros autobuses interurbanos (1916-1930)

Los servicios interurbanos nacieron como una iniciativa local con el objetivo de unir la capital catalana con los municipios de los alrededores, pues el aumento de población incrementó cada vez más la necesidad de desplazarse. En algunos casos se transformaron antiguos servicios a caballos en autobuses. Así fue como nacieron las primeras líneas entre Barcelona, Esplugas de Llobregat, y San Justo Desvern (1916), entre Santa Coloma de Gramanet y San Adrián de Besós (1917), entre Gavá, Viladecans y San Clemente de Llobregat (1918), entre Barcelona y Hospitalet de Llobregat (1921), entre Barcelona y Badalona (1921), entre Barcelona y El Prat de Llobregat (1922), entre Barcelona y San Boi de Llobregat (1922), entre Barcelona y Gavá (1923), entre Barcelona y San Clemente de Llobregat (1923), entre Barcelona y Cornellá de Llobregat (1924), entre Barcelona, Moncada y Reixach, La Llagosta y Mollet del Vallés (1926), entre Barcelona y Moncada y Reixach (1926), entre Barcelona y San Juan Despí (1927), entre Barcelona y Ripollet (posiblemente en 1928), entre Barcelona y Castelldefels (1928) y entre Barcelona y San Feliu de Llobregat (1929).

La barcelonesa Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA) también inauguró sus propios servicios: BA (Pl.Universidad-Badalona), BM (Pl.Universidad-

Moncada y Reixach), BS (Pl.Universidad-Badalona), HT (Pl.España-Hospitalet de Llobregat), MO (Pl.Universidad-Mollet del Vallés), SA (Pl.Universidad-San Adrián de Besós), SC (Pl.Universidad-Santa Coloma de Gramanet) y SJ (Pl.Cataluña-San Justo Desvern).

Las líneas con destino al Baix Llobregat tenían como estación termino la plaza de España, mientras que las que se dirigían al Barcelonés Norte y al Vallés finalizaban en la plaza de la Universidad. Efectuaban recorridos con pocas paradas tanto dentro de Barcelona (pues no se solían usar para trayectos urbanos) como por fuera (porque muchos trayectos se hacían directos por carreteras donde las áreas colindantes estaban deshabitadas).



Inauguración de la línea BS, el 3 de abril de 1927

Todos estos servicios se crearon en base al "Reglamento para la Explotación de Automóviles de Servicio Público en la Provincia de Barcelona" del 16 de enero de 1915. Más adelante, en diciembre de 1924 se aprobó otro Reglamento para ordenar y racionalizar los transportes por carretera de las vías públicas, clasificándolos en categorías en función de su regularidad ("A" y "B") y estipulando el papel que en las concesiones de líneas tendrían las Juntas Provinciales de Transporte. Ello obligó a casi todas las líneas interurbanas a rehacer los trámites administrativos para ajustarlos a las nuevas ordenanzas, pero no modificaba ni los recorridos ni su oferta.



Terminal de la plaza de España de El Prat de Llobregat de la línea Barcelona-El Prat, de la empresa AUSA

La reparación y el impulso del autobús urbano (1922-1930)

Anexionados la mayoría de municipios de los alrededores de Barcelona, la red de transporte se fue convirtiendo en urbana. Buena parte de los usuarios eran personas de clase acomodada porque el precio de los billetes era muy caro. Las clases populares efectuaban largos desplazamientos a pie desde su casa al lugar de trabajo o a la escuela, o bien tenían su empleo muy cerca de su vivienda. El transporte público continuó siendo un elemento de distinción de clases y de desigualdad espacial entre el centro y la periferia, integrado dentro de la estructura urbana burguesa y no en la productiva. La incorporación de nuevas tecnologías permitió incrementar la velocidad comercial, la capacidad y la distancia del recorrido.



Autobús de la CGA de la línea "A" en la plaza del Duque de Medinaceli

La implantación de servicios de autobuses en la capital catalana era un tema que no estaba regulado. Por ello, el Ayuntamiento de Barcelona aprobó unas bases para la concesión de líneas de autómibus el 27 de diciembre de 1917 que mejoraban las de 1906 y resolvían los vacíos legales existentes. Poco después, un grupo de regidores municipales presentaron el 17 de noviembre de 1920 una moción pidiendo que la red de tranvías se reforzara con más vehículos porque su oferta era insuficiente en relación con el aumento de población y de la demanda. Desde entonces se pensó en la posibilidad de reintroducir el autobús urbano como medio de transporte complementario y de refuerzo del tranvía para que ofreciera nuevas posibilidades de movilidad. Durante el año 1921 se presentaron a concurso tres candidatos: Antonio Antich Portella (25 de junio), José Bruguera Termes (1 de julio), José Soler Moreu (19 de julio), Francisco López Aracil (26 de julio) y José Santana Soler (19 de septiembre). Al siguiente año se presentaron Antonio Antich Portella por segunda vez (15 de febrero), Fidencio Kirchner Catalán y José Marqués Suárez.



Inauguración de la línea de Córcega-Pº.Gracia a la rambla de Volart, de Autobuses Roca, el 24 de agosto de 1928

El 22 de marzo de 1922, ante el notario Sr. José Espriu Torras, se constituyó la sociedad mercantil Compañía General de Autobuses de Barcelona, S.A. (CGA), encabezada por D.

Alfredo Arruga Liró (gerente) y D. Luís Puig de la Bellacasa (secretario). El 24 de marzo siguiente, Antonio Antich les traspasó la concesión de sus líneas las cuales se fueron inaugurando progresivamente a medida que llegaban los nuevos autobuses importados de Inglaterra del modelo Tilling Stevens. Habían dos versiones: los de un solo piso (conocidos popularmente como "burras") y los de dos pisos también llamados imperiales.



Inauguración oficial de la línea "D" de la CGA en la avenida del Príncipe de Asturias, el 25 de mayo de 1923

Las primeras líneas fueron: A1 (Circunvalación), A2 (Circunvalación), B (Sans-San Martín), C (Atarazanas-San Andrés), C1 (Atarazanas-Clot), D (Gracia-Barceloneta), D1 (Gracia-Estación Norte) y D2 (Gracia-Estación MZA). Años después se inauguraron las líneas A (Av.Alfonso XIII-Estación MZA) i E (Provenza/Urgel-Estación Norte).

Paralelamente, la compañía de Tranvías de Barcelona inauguró en el mismo dos líneas: San Adrián-Hospitalet y Colón-Baños San Sebastián. Ante la amenaza que le representaba a su director, D. Mariano de Foronda, la competencia que podía ejercer el autobús sobre sus tranvías, entre 1925 y 1926 decidió resolver el problema con la absorción de la CGA mediante la compra progresiva de las acciones de la empresa hasta convertirse en el accionista mayoritario.

A nivel político, el Ayuntamiento de Barcelona gestionaba, ordenaba y planificaba la red de su

término municipal. Para los autobuses se redactaron las “Bases para la Concesión de Líneas de Autobuses de Servicio Público dentro del Término Municipal de Barcelona”, aprobadas el 29 de mayo de 1926. Especialmente la Base XIV fue polémica y controvertida y provocó confusiones y conflictos legales.

Los servicios de autobuses efectuaban un recorrido radial articulado en el núcleo central de la ciudad (especialmente en el Ensanche y en el casco antiguo) más tres ejes hacia los barrios de Pueblo Nuevo, San Andrés y Sans, mientras que la Bonanova, Pedralbes, San Gervasio, Sarriá y Las Corts no disponían de ninguna línea aunque lo compensaban las de tranvías. Esta estructura, que no era en absoluto complementaria a la red tranviaria, olvidaba las conexiones entre las barriadas periféricas, pero la aparición de líneas establecidas por compañías independientes compensó un poco este desequilibrio generando alguna relación tangencial, e incluso convirtiéndose en precedentes del actual “Bus del Barrio” por su función como servicios de proximidad.



Autobús de la compañía Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll, en una imagen del año 1926

Fue el caso de Autobuses Transversales de San Martín (línea Clot-Taulat), Autobuses Gràcia, Guinardó y Horta (línea PI.Lesseps-Horta), Autobuses del Norte de Barcelona, S.A. (líneas PI.Lesseps-Horta y PI.Lesseps-N^a.S^a.Carmelo), Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll, S.A. (línea PI.Lesseps-N^a.S^a.Coll), Autobuses Roca (líneas

Paralelo-Hospital y Pelayo-Horta), Auto-Ómnibus Becker y Cia (línea PI.España-Maternidad) y Domingo Estañol (línea PI.España-Casa Antúnez).

La implantación del autobús no significó una disminución del pasaje de los tranvías en términos absolutos pero sí su cuota en términos relativos. Mientras esta red se encontraba estancada en cuanto a la construcción de nuevas infraestructuras y ampliaciones, la de autobuses vio una rápida expansión territorial en pocos años, gracias en parte al incremento de población de las nuevas barriadas, es decir, las llamadas periferias de clase obrera.



Inauguración oficial de la línea PI.Lesseps-Carmelo de Autobuses del Norte de Barcelona, el 10 de julio de 1927

La Exposición Internacional de 1929: los servicios especiales y los primeros autobuses turísticos de la ciudad

El 23 de junio de 1928, la Junta Directiva de la Exposición Internacional de Barcelona aprobó que los servicios de transporte al recinto ferial de Montjuich los explotara la Sociedad Financiera de Transportes, la cual creó conjuntamente con la S.A. Arnús Garí y la Banca Marsans, S.A. la empresa Locomoción y Transportes (LOTRA), a quien se le traspasó la concesión. El 24 de agosto siguiente ésta firmó un contrato con la CGA para que se encargara de los servicios a cambio de que le diese un 20% de la recaudación bruta.



Autobús Laffly efectuando uno de los servicios especiales en el recinto ferial

Durante el transcurso del certamen se establecieron cuatro líneas entre la plaza de España y Miramar, el Palacio Nacional, el Estadio y el Palacio de las Comunicaciones, y una desde la plaza de Cataluña al recinto ferial. Entre tanto, el Patronato Municipal de Turismo y la CGA acordaron el establecimiento de dos líneas de autobuses turísticos que circularían mientras durase la Exposición Internacional. El principal objetivo era, según la transcripción literal de la época, de organizar *“un servicio regular diario de VISITAS A BARCELONA (Sightseeing tours) para los turistas que deseen obtener rápida y económicamente una idea general de la ciudad, recorriendo sus principales avenidas, sus afueras y visitando sus monumentos más notables”*. Para ello se pensó en la adquisición de autobuses especialmente adecuados, de buenos acabados interiores, dotados de calefacción y con asientos más confortables. Finalmente se optó por la compra de 10 unidades de la firma francesa Laffly. Los billetes

para viajar en uno de los dos servicios se podían adquirir en las agencias de viajes, en los hoteles, en el Patronato Municipal de Turismo sito en la calle Cortes 658 y en las oficinas de la CGA ubicadas en la ronda de la Universidad 31, así como en el stand de la misma que tenía montado para la Exposición dentro del Palacio de las Comunicaciones. Se establecieron las siguientes líneas:

- Gran Circuito de Lujo. Era el principal y el más importante que se ofrecía para los turistas y visitantes de Barcelona. El precio del billete era de 12,50 pesetas. Había solo una única salida a las 9'30 de la mañana en la plaza de Cataluña. El trayecto se acompañaba de una guía intérprete que explicaba los principales puntos de interés de la ciudad. El recorrido era largo y muy completo.
- Circuito Interior. Este circuito era menor que el anterior pero no menos atractivo, pues cubría los principales puntos de interés de la ciudad. El precio del billete era de 3'75 pesetas. Había solamente una única salida a las 10 de la mañana en la plaza de Cataluña y no disponía de una guía intérprete.



El primer Bus Turístico de la ciudad de Barcelona circuló entre los años 1929 y 1930



Bendición de los autobuses de la línea PI.Lesseps-Horta, el año 1934

Los años de la Segunda República

El ámbito del transporte público estuvo marcado por las tensiones políticas y sindicales, las huelgas (especialmente la general del 18 de noviembre al 13 de diciembre de 1933), los atentados contra directivos de compañías de transporte y la quema o sabotaje del material móvil y de cocheras, calculándose en su conjunto alrededor de un centenar de acciones. La crisis económica internacional financiera y social y la escasez de recursos provocaron un ligero descenso de pasajeros que rompió con la tónica ascendente de la década anterior. Inicialmente, hubo un incremento de las tarifas, pero el descenso de las recaudaciones obligó a una nueva rebaja de los precios, la cual cosa convirtió el transporte público en un servicio al alcance de todas las clases sociales y no únicamente de la burguesía como lo había estado anteriormente.

Las compañías de autobuses continuaban repartiéndose entre una gran empresa (Compañía General de Autobuses de Barcelona), dos medianas (Autobuses Roca y Autobuses del Norte de Barcelona) y un amplio conjunto de pequeñas sociedades familiares. La situación política y social de la Segunda República tuvo una especial incidencia que frenó el auge de la década anterior tanto por lo referente a la creación de nuevas líneas como

en el número de pasajeros. La CGA adoptó unas políticas demasiado conservadoras que le llevaron a un estancamiento progresivo de los servicios, a la vez que el auge del taxi y la competencia de los tranvías también incidieron negativamente. Solamente se inauguraron un par de líneas: P (Pl.Cataluña-Av.14 de Abril) y B (San Martín-Collblanch). Las compañías independientes obtuvieron resultados económicos irregulares y continuaron desarrollando su función de atender las barriadas obreras de la periferia barcelonesa. En 1931, el Sr. Pedro Gasulla estableció una nueva línea entre San Andrés de Palomar y las Casas Baratas de Milans del Bosch (Buen Pastor).

Los servicios interurbanos, en cambio, tuvieron más suerte con la incorporación de nuevo material móvil que permitió incrementar la velocidad comercial y el número de pasajeros.



Línea MO PI.Universidad-Mollet de la CGA

En 1932 la CGA solamente creó la nueva línea AC entre San Andrés de Palomar y Santa Coloma de Gramanet. El importante número de líneas existente motivó que el Ayuntamiento de Barcelona aprobara el 8 de junio de 1932 una reglamentación de las paradas y el establecimiento de tres grandes estaciones terminales:

- en la plaza de Tetuán: líneas con destino a los municipios del Maresme y del Vallés Oriental a través de las carreteras N150 y N152

- en la plaza de Lesseps: líneas con destino a los municipios vallesanos por la carretera de la Rabasada, la carretera de Horta a Cerdanyola y el Guinardó
- en la plaza de España: líneas con destino a los municipios del Baix Llobregat, algunas de las cuales llegaban hasta el mercado del Borne a primera hora de la mañana



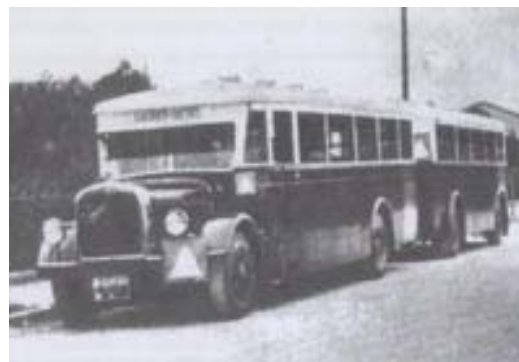
Presentación de los nuevos Somua-Naval de Autobuses Roca en la plaza de San Jaime el año 1934

El Plan de Conjunto y el Plan Global de transporte

Con motivo de la proliferación de solicitudes para el establecimiento de líneas de autobuses, el Ayuntamiento de Barcelona se planteó la elaboración de un plan de transportes que ayudara a regular y a reordenar la situación. El 1 de julio de 1931, la Comisión de Fomento se lo encargó a la Subdirección de Vialidad. Descartada la posibilidad de municipalizar, se dejaron sin efecto las Bases de 1926 a partir del 23 de marzo de 1932 y se interrumpieron las solicitudes de nuevas líneas. El 2 de mayo siguiente se designó una ponencia para trabajar el llamado Plan de Conjunto, en el cual se escudarían las líneas de autobuses de Barcelona y su reestructuración sobre la red de tranvías y de metro. El trabajo se expuso el 27 de febrero de 1933, se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia el 9 de mayo siguiente y se aprobó el 7 de abril del mismo año, sin quedar exento de críticas, presiones y quejas

vecinales de algunas barriadas populares de la periferia, de las compañías de autobuses y de tranvías, de los taxistas y de la Liga Regionalista (que era el grupo de la oposición en el Ayuntamiento de Barcelona).

El Plan de Conjunto preveía la prolongación de tres líneas de autobuses pertenecientes a la CGA, dos de las cuales permutarían una parte de sus itinerarios. Además, se establecerían un total de ocho nuevas líneas. Para la obtención de la concesión de todas ellas, se presentaron en el concurso la CGA, Javier Roca Baltá y Amadeo Torner. El 18 de septiembre de 1933, la Comisión de Fomento propuso que se adjudicaran al tercer candidato, el cual esperaba utilizar 78 autobuses con 20 remolques acoplados de la firma Saurer, empresa comprometida a implantar una factoría en Barcelona. La aprobación no estuvo exenta de acaloradas discusiones en el pleno municipal. El 5 de junio de 1934 era la fecha límite de entrada en servicio de las nuevas unidades, pero inconvenientes debidos al incumplimiento de diversas cláusulas de concesión impidieron que los vehículos salieran a la calle.



Uno de los autobuses con remolque de la firma Saurer con los que Amadeo Torner tenía previsto poner en servicio sus líneas del Plan de Conjunto

El nuevo alcalde republicano, Carlos Pi Sunyer, ordenó requisar a la Guardia Urbana los permisos de conducción de los autobuses Torner, que durante unos días efectuaron pruebas de circulación por la ciudad. De nada

servió el recurso judicial presentado por Amadeo Torner, que le fue desestimado.

Fracasado el Plan de Conjunto, el 26 de septiembre de 1934 se decretó un Pliego de Condiciones con el propósito de resolver los problemas de transporte de los barrios de la periferia obrera. Se proponía la creación de una Empresa Mixta en la que una cuarta parte de sus miembros de su Consejo de Administración pertenecerían al Ayuntamiento de Barcelona, la cual también podría aportar capital. El 20 de febrero de 1935 se presentó oficialmente el Pliego, y el 15 de mayo del mismo año la Comisión de Gobierno Municipal decidió la elaboración de un Plan Global de Transporte. El 30 de marzo de 1936 se abrió el concurso para la adjudicación de las líneas propuestas, que eran las mismas del Plan de Conjunto a excepción de una que se eliminaba. El 15 de junio siguiente se abrieron los pliegos de condiciones de explotación, pero el estallido de la Guerra Civil interrumpió cualquier adjudicación y, por consiguiente, la puesta en servicio de las siete nuevas líneas.

La Guerra Civil y la colectivización empresarial

La madrugada del domingo día 19 de julio de 1936 hubo un levantamiento militar encabezado por el general Goded, cuyo propósito era apoderarse de la ciudad mediante el control de los centros de comunicación y de los edificios oficiales. Fue un primer alzamiento contra el régimen republicano, sofocado por las fuerzas de orden público de la Generalitat, activas obreros y la Guardia Civil. Desde entonces se desencadenó un movimiento revolucionario, los cuarteles militares fueron saqueados para tomar las armas y la clase obrera afiliada a los sindicatos empezó un proceso de colectivización de las empresas pasando al control obrero a la

vez que se destituían a sus encargados. La mayoría de las empresas de transporte estaban sindicadas a la CNT, que pertenecía al Sindicato Único Rama Transporte (SURT) y tenía alrededor de 20.000 afiliados, a excepción de Autobuses Roca, que pertenecía a la UGT y, por lo tanto, quedó fuera del control anarcosindicalista.



Las principales empresas de autobuses cambiaron su denominación: CGA por Autobuses "G", Autobuses Roca por Autobuses "R", Autobuses del Norte Barcelona por Autobuses "N" y Autobuses Transversales de San Martín por Autobuses "T". La empresa Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll y la línea de la plaza de España a Casa Antúnez fueron gestionadas por Autobuses "G", la única capaz de establecer alguna nueva línea durante este período: CA (Pl.España-Casa Antúnez), I (Av.Sabino de Arana-Pl.Ángel Ganivet) y J (Dos de Mayo-Av.Icaria), aunque esta última no está confirmado que llegara a circular. Otras empresas colectivizadas fueron Autómnibus "Bajo Llobregat", Colectivización Obrera de

AUSA i Colectivización Obrera de ÍMPEX, que prestaban servicios interurbanos entre Barcelona y los municipios del Baix Llobregat.

Durante la Guerra Civil se intentaron mantener los servicios de transporte de manera ordenada y efectiva, mejorando las frecuencias de paso, rebajando las tarifas e incorporando nuevo personal, especialmente mujeres. La autogestión obrera llegó a aplicar unas medidas laborales encaminadas al comunismo libertario. Todo ello se mantuvo optimadamente hasta septiembre de 1937, momento en que empezaron a faltar piezas de recambio, combustible y material móvil. Las irregularidades de los servicios se hicieron evidentes con los bombardeos sobre la ciudad. Por ello, el 5 de octubre siguiente, el Comité Regional de Ferrocarriles de Cataluña solicitó al Ayuntamiento de Barcelona que los autobuses establecieran correspondencia en las estaciones ferroviarias y que circularan en el momento preciso que los trenes llegaran para evitar el aislamiento del pasaje.



Autobuses colectivizados por la CNT durante la Guerra Civil

Finalmente, el avance del conflicto bélico terminó obligando a suspender todos los servicios de transporte de Barcelona. En el año

1939 se contaba con sólo 24 líneas de autobús entre urbanas e interurbanas.

Los difíciles años de la posguerra

A partir del 26 de mayo de 1939, terminada la guerra, las principales empresas de transporte se fueron restableciendo poco a poco para intentar volver a la situación empresarial anterior. Un importante porcentaje del material móvil fue destruido por los bombardeos o se encontraba en un estado muy deficiente. Los antiguos propietarios regresaron a sus puestos de trabajo y además se incorporó personal fiel al régimen franquista.

A diferencia del metro y los tranvías, la red más malparada fue la de autobuses, pues casi todos los vehículos tuvieron que dejar de circular por falta de gasoil. El Decreto de Restricción de Carburantes dictado por el General Franco el 1 de agosto de 1940 ordenó la inmediata suspensión de todos los servicios por falta de combustible debido al conflicto bélico que mantenían Alemania e Italia contra Inglaterra. Sólo pudieron circular los vehículos reformados con un motor a gasógeno y los trolebuses. La línea SJ (Sarriá-San Justo Desvern) fue una excepción. La Circular de la Comisaría de Carburantes Líquidos se encargaba de asignar cupones de gasoil y la suspensión de todos los servicios de autobuses que consumieran gasolina o gasoil. La gran dificultad para adquirir nuevo material y la falta de piezas de recambio obligó a soluciones imaginativas. El carácter autárquico llegó a un punto en el cual, por ejemplo, durante la Segunda Guerra Mundial, se tuvo que comprar caucho para neumáticos procedente de las Islas Canarias y que era recogido de los cargamentos de los barcos aliados hundidos por los submarinos alemanes. La calidad de las gomas utilizadas no tenía una autonomía superior a los 100.000 kilómetros. Los vehículos devastados convertidos en

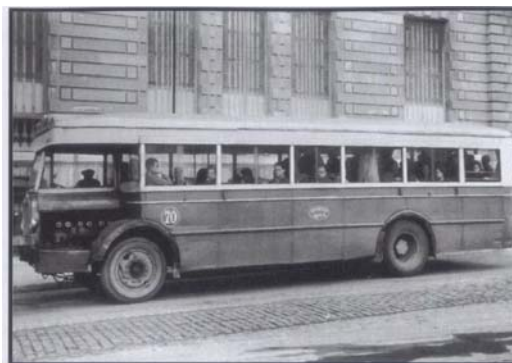
chatarra se aprovecharon para la obtención de piezas de recambio para aquellas unidades que se encontraban en mejores condiciones. El número de líneas en circulación era insignificante debido a las constantes restricciones de electricidad y carburantes, y muchas personas tuvieron que efectuar sus desplazamientos a pié desde sus casas hasta el lugar de trabajo o estudio.



Imagen de la posguerra en una calle de Barcelona donde se aprecian dos autobuses imperiales

La mayoría de los servicios de la periferia obrera explotados por empresas independientes ya no volverían a funcionar porque no disponían de recursos económicos ni materiales, dejando estos barrios desatendidos durante muchos años. La mayoría de empresas supervivientes fueron absorbidas por Tranvías de Barcelona, la cual adquirió el material móvil aprovechable que lo reformó y modernizó años después. Fue el caso de Autobuses Roca, S.A., declarada por aquél entonces una “empresa ejemplar”, que traspasó sus concesiones y sus vehículos de las firmas Somua y Henschel.

Los graves problemas económicos venían reflejados en los continuados aumentos que tenían todas las partidas formadas por los gastos de explotación de los servicios de autobuses y por el mantenimiento de las tarifas de los años treinta, las cuales generaron un desequilibrio y un déficit que sobrepasaba las disponibilidades. Por ello, muchos empresarios solicitaron para poder salir de aquella situación un aumento de las tarifas a pesar de ser conscientes que no contribuiría en gran medida a mejorar las condiciones generales del negocio pero atenuarían una parte del déficit que venían padeciendo.



Un Henschel de Autobuses Roca circulando durante los duros años de la posguerra

Los convenios de explotación

Diversas compañías de transporte se encontraban a punto de revertir al Ayuntamiento de Barcelona, el cual se vio obligado a cooperar porque era poco aconsejable prescindir de ellas dada la situación económica de la posguerra. Un acuerdo del 4 de septiembre de 1940 aprobó la redacción de unos convenios para la explotación conjunta de la red de transportes de superficie. Ello significaba que, a pesar de las reversiones, los servicios continuarían funcionando bajo unas determinadas condiciones. Los de la sociedad Tranvías de Barcelona, S.A. contemplaban en el apartado referente a autobuses la disolución de la CGA (23 de diciembre de 1940) y la gestión y

explotación de los servicios interurbanos a través de la nueva sociedad Urbanizaciones y Transportes, creada el 20 de octubre de 1944. Generalmente, los convenios constaban de artículos que formulaban las condiciones de explotación de las líneas de autobuses y como participarían las empresas y la Administración. Los principales aspectos a tratar eran:

- Numeración de las líneas de las cuales la empresa explotadora sea concesionaria.
- Introducción de modificaciones en la red, de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la empresa explotadora.
- Modificaciones a introducir en las líneas explotadas.
- Las tarifas.
- Término de concesión de líneas.
- Bonificación por parte de las empresas prestatarias al Ayuntamiento de Barcelona de un canon anual equivalente a un determinado porcentaje de la recaudación bruta.
- Irresponsabilidad del Ayuntamiento de Barcelona ante las cargas actuales o futuras de las empresas explotadoras.
- Término de convenios y prórrogas, donde el Ayuntamiento de Barcelona podría obrar cuando estimara conveniente sin encontrar obstáculos por parte de otra concesión.
- Reversiones de las líneas de autobuses, material e instalaciones, etc.
- Derecho del Ayuntamiento de Barcelona a rescatar el convenio una vez transcurrido un tiempo de vigencia y con previo aviso, determinando el procedimiento para fijar la indemnización.
- Casos de rescisión del convenio tanto por parte del Ayuntamiento de Barcelona como las empresas prestatarias y sus consecuencias.

- Fiscalización del Ayuntamiento de Barcelona para garantizar el cumplimiento por parte de las empresas prestatarias de las obligaciones que contrajeron.
- Subordinación de los contratantes a las Autoridades y Tribunales Administrativos con jurisdicción en Barcelona.



Dos instantáneas del día del restablecimiento de la línea 1 de Autobuses Roca con vehículos a gasógeno, el 7 de octubre de 1941

Los autobuses a gasógeno

La falta aparentemente indefinida de gasoil obligó a la adquisición de una fuente de combustible que permitiera alimentar a los autobuses para poder así restablecer algunas líneas. La opción más viable fue un sistema mecánico llamado gasógeno. Sustitutivo del motor de gasoil, consistía en un aparato que transformaba los combustibles sólidos (generalmente carbón, a veces dados de leña e incluso también cáscaras de almendra) en gaseosos. Los más habituales en estos casos eran los de aspiración, los cuales producían corriente de aire mediante la fuerza de aspiración del motor. El inconveniente residía que producían excesivo humo y calor, y los

autobuses iban muy despacio, además de problemas en el arranque y en el freno y la supresión de asientos en el espacio donde se tenía que encavar el sistema motor. Hay constancia de que, como mínimo, dos empresas independientes aplicaron este sistema. Una de ellas fue Autobuses Roca, S.A., que el día 7 de octubre de 1941 restableció el tramo de una de sus dos líneas de autobús entre el Hospital de San Pablo y la plaza de la Victoria de su línea Hospital-Paralelo.



Presentación de la primera línea de trolebuses el 7 de octubre de 1941



Un trolebús reconvertido en vehículo auxiliar el año 1940 para el mantenimiento y reparación de las vías de tranvías y las catenárias

Más adelante adquirió y explotó con el mismo sistema las líneas de la plaza de España a El Prat de Llobregat y San Justo Desvern. Otra empresa fue Autotransportes Martí, S.A., con su línea de la plaza de Font y Sagué a la calle del Taulat.



Trolebús "Gilda"

Curiosamente, Tranvías de Barcelona también usó el gasógeno durante un período muy breve y lo instaló en los autobuses Laffly del año 1929 para restablecer algunos servicios interurbanos, entre 1942 y 1946. Afortunadamente, a partir de 1948, este sistema desapareció definitivamente gracias a los trolebuses y al fin de las restricciones de gasoil.

La proliferación de los trolebuses

Ante la falta de combustibles líquidos y las incomodidades que ofrecía el gasógeno, Tranvías de Barcelona optó por el restablecimiento de líneas de autobuses mediante la conversión del antiguo material móvil de los años veinte y treinta en trolebuses. Estos no eran otra cosa más que autobuses alimentados por corriente eléctrica mediante un trole muy similar al de los tranvías que de igual manera tomaba la energía por la catenaria.



Trolebuses imperiales BUT el año 1956

Fueron muy útiles durante la posguerra y por el hecho de no ir por las vías tranviarias eran más flexibles en circulación.



Autobús ACLO circulando en período de pruebas, poco antes de su entrada en servicio

Entre 1940 y 1954 se reconstruyeron y adaptaron al nuevo sistema un total de 38 imperiales del modelo "CGA España". En los talleres de Sarriá se experimentó con un prototipo que tenía el trole conectado a la catenaria y un patín situado debajo del vehículo en contacto con la vía que servía de circuito de retorno. El 15 de noviembre de 1940 empezó a prestar servicio a la manera de ensayo, y el 7 de octubre de 1941 fue inaugurada la primera línea (FC) entre el Paralelo y San Andrés. Entretanto, la empresa Maquitrans procedió a construir entre 1942 y 1954 un total de 40 trolebuses más pero de un solo piso, y para ello se aprovecharon unos chasis de autobuses de la firma Somua-Naval adquiridos en Bilbao. Este modelo recibió el nombre popular de "Gilda" porque su entrada en servicio coincidió con el estreno en cines de la película del mismo nombre. Entre 1953 y 1956 se construyeron 27 trolebuses más de dos pisos del modelo inglés BUT (British United Traction) y carrozados por Macosa. Los inicios fueron flojos tanto en pasaje como en recaudación debido a las restricciones de neumáticos y corriente eléctrica sufrida en diversas ocasiones, pero a partir del año 1948 se consiguió incrementar el tráfico de vehículos y aumentar la oferta. Las líneas que se pusieron en circulación entre 1941 y 1956 fueron: FA

(P.Glórias-Santa Marta, después P.Urquinaona-San Andrés), FC (Sepúlveda (después M.Duero)-San Andrés), FD (P.Calvo Sotelo-Pedro IV), FE (P.Calvo Sotelo-Pº.Fabra y Puig), FG (P.Urquinaona-P.Sanllehy), FH (Rda.S.Antonio (después Rocafort)-P.Sanllehy (después C/Telégrafo)), FI (Pº.Fabra y Puig-Santa Coloma), FL (Las Corts-P.Urquinaona), FP (Rocafort-Pedro IV, después Provenza-Pueblo Nuevo) conocida popularmente como "Felipe", FR (P.Urquinaona-Pº.Fabra y Puig), FS (San Andrés (después P.Urquinaona)-Santa Coloma) y FT (Paralelo-Camelias). El distintivo F procedía del término "filo bus".

La llegada de nuevos imperiales

A pesar de la carencia de carburantes líquidos, en el año 1943 Tranvías de Barcelona consiguió recuperar 19 autobuses imperiales "CGA España" que prestaron servicio de forma muy irregular hasta el punto de dejar de funcionar durante largas temporadas. Con la lenta reducción de los períodos de restricción y la necesidad de reforzar el transporte público de superficie porque había un grave déficit de comunicación, a partir de 1947 se tomó la decisión de ampliar y modernizar la flota de autobuses, con lo cual se adquirieron 100 chasis de la firma inglesa AEC. La Sociedad Financiera de Industrias y Transportes fue la encargada de importarlos. A los nuevos vehículos se los conoció con el nombre de ACLO en España y

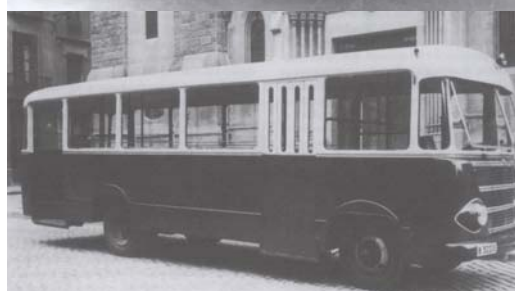


Autobús ACLO ya en circulación

en los países de habla hispana por decisión de AEC debido al contencioso que tenía con la alemana AEG por la similitud de las siglas. Entre 1948 y 1953 se fueron incorporando 99 nuevos imperiales del modelo Aclo Regent Mark III repartidos en dos series, que sirvieron para restablecer antiguas líneas y crear otras nuevas. La llegada de estos autobuses se convirtió por aquel entonces en un primer indicio de que este sistema empezaría a ganarle terreno al tranvía como transporte de superficie. Las líneas que se pusieron en circulación entre 1940 y 1956 fueron: C (P.Gala Placidia-N.ª.S.ª.Coll), F (Av.Catedral-P.Ibiza), G (P.º.Fabra y Puig-Buen Pastor), H (P.España-Casa Antúnez), Hbis (P.España-Casas Baratas), I (Paralelo-P.Maragall), L (P.Palacio-Final Balmes), P (P.Victoria-Club de Polo), Pbis (P.º.San Juan-P.Calvo Sotelo), V (P.Gala Placidia-Valle Hebrón), AM (San Adrián-Montgat), BC (Pedralbes-Cornellá), BS (Trafalgar-Badalona), EJ (P.España-San Justo), MO (P.Tetuan-Mollet), PR (P.España-Prat), PRbis (P.España-Campo de Aviación), SC (Trafalgar-Santa Coloma), SJ (P.Universidad-San Justo) y TM (P.Tetuan-Moncada).

El proceso de municipalización

En el año 1954 se aprobó el Plan de Mejoras de 1954, redactado por los Servicios Técnicos de Tranvías de Barcelona. Estaba estructurado en diversos capítulos, uno de los cuales se refería a los autobuses, otro a los trolebuses y otro al material móvil. Tres años más tarde, el 26 de diciembre de 1957, el Gobierno español aprobó la llamada Ley de Ordenación del Transporte Urbano en Barcelona, un instrumento legal con el objetivo de resolver los problemas de transporte público. Proponía la extensión de la red de metro una renovación y mejora general del transporte de superficie (donde la Administración local tendría autorización para



Ejemplos de modelos de autobuses anteriores a la Guerra Civil reformados y modernizados con una nueva carrocería durante la posguerra

establecer nuevos servicios sin concesión administrativa y fijar la tarifas) y la creación de una Comisión Coordinadora de Transportes de Barcelona con representantes de los Ministerios de Hacienda, de Gobernación, de Obras Públicas, del Trabajo y de la Vivienda, así como del Ayuntamiento de Barcelona, de la Comisión

de Urbanismo y de la Organización Sindical, con la finalidad de poder informar sobre proyectos, coordinar servicios y resolver los problemas que se pudieran presentar. La nueva Ley daba el visto bueno para la municipalización del transporte público, pues era un momento adecuado porque la red era muy deficiente y dejó de ser un negocio rentable. El Ayuntamiento de Barcelona controlaba la mayoría de las acciones de Tranvías de Barcelona y de otras empresas, y le tocaba gestionar los servicios para extraer un rendimiento económico. Las tarifas no se podían incrementar por miedo a más revueltas populares desde la huelga de tranvías de 1951, pero a cambio había pérdidas económicas. El asunto obligó a establecer nuevas negociaciones hasta llegar a un acuerdo definitivo anunciado en la Gaceta Municipal de



Autobús de Martí de la línea del Clot al Pueblo Nuevo, conocida popularmente como "La Catalana"

Barcelona del 23 de noviembre de 1952. A partir de entonces se apreciaría claramente la potenciación del metro y del autobús y la progresiva supresión del tranvía. Las empresas de transporte pasarían a ser sociedades privadas municipales bajo control municipal pero con autonomía propia.

Algunas empresas independientes

A pesar de la municipalización de casi todos los servicios de transporte público de la ciudad de Barcelona, algunos se mantuvieron excepcionalmente bajo el control de empresas independientes. En el caso de los autobuses, al menos se conocen tres casos:



Inauguración del "TAC" en el barrio de Verdún, el 17 de noviembre de 1953

- Autotransportes Martí, S.A., que explotaba la línea de la plaza de Font y Sagué a la calle del Taulat. En el año 1908 este servicio existía con vehículos de tracción animal que a partir del año 1925 pasó a explotarlo con autobuses. Era popularmente conocida como "La Catalana" porque utilizó de segunda mano los carruajes de esta empresa. Siempre fue un servicio poco rentable pero su fiel público lo convirtió en un transporte muy entrañable para el vecindario del Clot y de San Martín.



Inauguración del "Casas" el 5 de diciembre de 1953, en el barrio de Horta

- Transportes Aragall y Cia, que explotaba la línea de San Andrés a la barriada de las Roquetas. Fue inaugurada el 17 de noviembre de 1953 y tuvo la importancia de ser la primera línea urbana de la ciudad con carácter local en una barriada de la periferia obrera después de la Guerra Civil. Por las siglas de la empresa, esta línea fue popularmente conocida como el "TAC". Su vida fue efímera, pues en 1960 la adquirió Tranvías de Barcelona y se convirtió en la línea R.
- Empresa Casas, que explotaba el servicio de la plaza de Ibiza a la avenida del Tibidabo. Fue inaugurada el 5 de diciembre de 1953 y se convirtió en la línea periférica más importante de la ciudad porque rompía claramente con la típica estructura radial, y su recorrido tangencial conectaba entre sí diversas barriadas obreras de la zona más alta de la ciudad. Año tras año, con la construcción de la Residencia Sanitaria y los polígonos de viviendas de los alrededores del paseo del Valle de Hebrón, el número de pasajeros aumentó espectacularmente.



Autobús de la firma Barreiros que circuló de prueba en la línea 21 entre 1964 y 1965

Aparte de estos casos, también se mantuvieron las empresas privadas de servicios interurbanos cuyos antecedentes se remontan antes de la Guerra Civil, y que efectuaban trayectos

regulares entre Barcelona y los municipios de las comarcas circundantes, como Autotransportes Martí, Empresa Casas, Mohn, Oliveras, Renom, Sagalés, Soler Sauret y TUSA, entre otras.



De arriba abajo, autobús Chausson en la línea BS y autobús Seida en la línea PR, ambos pertenecientes a URBAS

La expansión de la red durante el "desarrollismo"

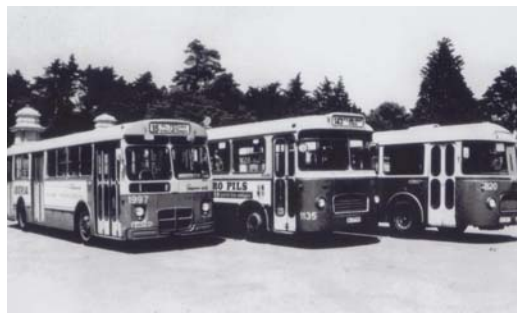
La llegada de José María de Porcioles como nuevo alcalde de Barcelona significó un cambio en la política de transportes, basada en la culminación del proceso de municipalización, la expansión de la red de metro y de autobuses en detrimento del tranvía y la estructuración de un crecimiento de la movilidad basada en el transporte privado sin establecer medidas compensatorias por los desequilibrios que este fenómeno representó. El anterior alcalde de la ciudad, Antonio Maria Simarro, dimitió con motivo de una segunda huelga de tranvías motivada por el aumento de las tarifas, y con el se cerró una larga posguerra para dar paso a un nuevo período histórico denominado "desarrollismo".

Como evolución del Plan de Mejoras de 1954, se aprobó en Plan General de Transportes de Superficie para aplicarlo en los siguientes cuatro años. Su principal base era la política de sustitución de los tranvías por autobuses, pero ante las dificultades económicas para su aplicación, en el año 1959 se tuvo que redactar un Plan Mínimo de Inversiones para atender las necesidades más urgentes a corto plazo.

El año 1961 se culminó el proceso de municipalización de casi todos los servicios de transporte público de Barcelona. La red de tranvías, autobuses y trolebuses estaban bajo dominio de Tranvías de Barcelona, S.P.M., la cual modificó sus estatutos y a partir de 1969 pasaría a llamarse Transportes de Barcelona, S.P.M. Alrededor del año 1964 se elaboró el llamado Plan de Transportes nº 2, con enmiendas y observaciones respecto a los anteriores planes ya caducos. En una de sus dos propuestas se optaba por continuar con la política de supresión de tranvías y su sustitución por autobuses. El 12 de marzo de 1965 se aprobó el Plan de Actuación 1965-1968 en el que se simplificaba aún más el número de líneas de tranvía, y el 15 de abril de 1966 se presentó el nuevo Plan Provisional de Urgencia 1966-1970, que proponía un planteamiento en base al volumen de población y a la expansión de la red de metro, a la cual el transporte de superficie quedaría subordinado. El autobús ya era el principal medio de transporte, de modo que el Plan se convirtió en una buena herramienta de erradicación de la red de tranvías.

La red de autobuses inició un proceso de expansión, y la estructura que configuraban las líneas era aún bastante radial, con una clara tendencia a concentrarse en el triángulo formado por las plazas de Urquinaona, de Cataluña y de la Universidad, aunque ya empezaron a proliferar nuevas líneas

transversales que cruzaban la ciudad del Llobregat al Besós a través del Ensanche o de la avenida Diagonal y líneas de refuerzo complementarias de otras en las horas punta o cuando la afluencia de usuarios así lo requería. Con motivo del fuerte aumento de la población en las barriadas obreras de la periferia por el alud inmigratorio, se establecieron nuevas líneas aunque insuficientes que pusieron en evidencia el déficit de transporte público. Además, los costes del viaje eran caros porque la insuficiencia de recorridos y la escasez de conexiones con muchos puntos de la ciudad obligaban a menudo a transbordar y, por ello, a pagar como mínimo dos billetes. El casco antiguo, el Ensanche y las barriadas de Gracia, Vallcarca, San Gervasio, la Bonanova y Las Corts eran las mejor servidas, todo lo contrario que el Pueblo Nuevo, el Carmelo, la Taxonera, la Clota, Horta y los barrios del norte de San Andrés. El 1 de julio de 1959 se estrenaron las dos primeras líneas nocturnas de autobús con los distintivos NB y ND.



El monotral Pegaso-Jorsa 6035, el Pegaso-Seida y el Chausson se convirtieron en los tres modelos de autobús del “desarrollismo” y permitieron la modernización de la flota y la retirada del material más antiguo

La red de trolebuses, ya en vías de desaparición, presentaba una estructura claramente radial, pero en algunas barriadas como el Guinardó, Santa Eulalia de Vilapiscina, Pueblo Nuevo y San Andrés estos servicios eran útiles para conectar con el centro de la ciudad. Las líneas tenían tres corredores: entre

la plaza de España y la plaza de las Glorias, el eje de la carretera de Ribas y el eje del paseo de San Juan a la plaza Catalana. Había ramales hacia el Pueblo Nuevo, Las Corts, San Antonio y Santa Coloma de Gramanet. Merece la pena citar que se construyeron tramos para trolebús en la calle de Numancia, en la Rambla y en la carretera de Ribas hasta la Torre del Baró, pero que jamás se llegaron a utilizar. El 22 de julio de 1959 se estrenó la primera línea nocturna de trolebús con el distintivo NT.



Presentación oficial de los nuevos autobuses Chausson el año 1957

Las líneas de trolebuses y de autobuses fueron cambiando su denominación de letra por la de número, y los servicios de nueva creación ya incorporaban distintivo numérico. Las líneas interurbanas explotadas por Urbanizaciones y Transportes (URBAS) tenían un distintivo de dos letras o bien una numeración alta a partir del número 500. Las líneas de refuerzo abarcaban del 100 al 199, las líneas semidirectas o complementarias de otras se comprendían del 200 al 299, las líneas periféricas que resultaban una extensión de otras existentes o del metro se comprendían del 300 al 399, y algunos servicios especiales o provisionales, del 400 al 499. Las líneas nocturnas constaban de dos letras, siendo fija la N a la izquierda.



Trolebús Tetra-Verliet

Llegan los articulados y los microbuses y se despiden los trolebuses y los imperiales

El “desarrollismo” se caracterizó por la modernización de la flota de autobuses su conversión en el medio de transporte de superficie predominante. Fue la época de esplendor de la fábrica Pegaso, que llegó a construir excelentes vehículos de gran fiabilidad. En aquella época incluso se hablaba de que dicha factoría tuvo mucha influencia en el proceso de supresión de la red de tranvías de Barcelona.

En el año 1957 llegaron nuevos autobuses de la firma francesa Chausson, prestando un servicio especial entre la plaza de la Universidad y el Cementerio del Sur-oeste entre el 31 de octubre y el 3 de noviembre del citado año.



Presentación de los Pegaso-Seida en la plaza de San Jaime, el año 1961



Dos ejemplos de vehículos de dos pisos o imperiales reformados a un solo piso. Arriba, el minibús ACLO-Seida, y abajo, el trolébus BUT

El 21 de diciembre siguiente llegaron más unidades y el día 30 del mismo mes se procedió a la presentación oficial. Fueron los primeros vehículos con aspecto moderno y de nueva concepción que tuvo la ciudad. Inauguraron la línea B (Atarazanas-Paseo Bonanova). En el año siguiente se recibieron el resto de unidades pendientes hasta sumar 85, y entre 1960 y 1961 se construyeron bajo licencia en España 25 unidades más y con motor Pegaso.

Entre 1959 y 1960 llegaron de Francia 25 nuevos trolebuses de una sola planta pero de gran capacidad, y los últimos de este sistema que se adquirieron: los Vetra-Berliet. A diferencia de los modelos anteriores, tenían unas prestaciones técnicas muy modernas y superiores en motor y sistema eléctrico.

El 13 de abril de 1961 se hizo la presentación oficial de los nuevos vehículos de fabricación nacional: los Pegaso-Seida. Se estrenaron en las líneas L (P.Palacio-Av.Tibidabo) y LB (Barceloneta-Av.Tibidabo). Hasta el año 1963 se

adquirieron un total de 172 unidades. La modernización no solo consistió en adquirir nuevos vehículos sino también a reformar los antiguos. Así, en 1962, un total de 42 imperiales ACLO fueron reconvertidos en minibuses Aclo-Seida de una sola planta, muy poco fiables y de vida efímera, siendo retirados del servicio en 1968. Otra reforma fue la de los trolebuses imperiales BUT en 1964, con una nueva carrocería de una sola planta a cargo de Macosa.

En el año 1965 llegaron los 100 primeros autobuses monotrales Pegaso-Jorsa 6035, los más fiables de la época y los que prestarían servicio durante más años por las calles de la ciudad. Representaron la modernización definitiva del transporte público de superficie, contribuyendo a establecer nuevas líneas y a eliminar definitivamente los tranvías y los trolebuses.



Arriba, presentación de los nuevos autobuses monotrales Pegaso-Jorsa 6035. Abajo, el derivado articulado con la matrícula B-500000



Microbús Sava-Austin

Hasta el año 1979 se adquirieron un total de 663 unidades, lo cual permitió la casi unificación de todos los modelos de autobús en uno de solo.

En 1967, y después de un prototipo de 1964, entró en servicio una versión articulada del mismo modelo, siendo la primera vez que Barcelona incorporaba vehículos de estas características, destinados a las líneas de gran afluencia y complementarias al metro, especialmente en horas punta y ante la insuficiencia de este modo ferroviario. Hasta el año 1979 se adquirieron un total de 191.

El 31 de octubre de 1968 se despidieron las dos últimas líneas de trolebuses de la ciudad: la 3 (Pº.Fabra y Puig-Santa Coloma) y la 35 (P.Cataluña-Santa Coloma). En el mismo año fueron también retirados los últimos imperiales ACLO, de modo que todo el material móvil anterior a la Guerra Civil o de la posguerra desapareció por completo de las calles de Barcelona.

En 1968 se añadió el microbús, de menores dimensiones y destinado a las líneas de baja demanda o que circulaban por calles estrechas. Los primeros en llegar fueron los Sava-Austin, que estrenaron el 21 de octubre del citado año la línea 91 (Ramblas-Bordeta) y el 4 de julio de 1970 la línea 94 (Tres Torres-Can Caralleu). También prestaban servicio especial los domingos y festivos en la línea interior del Cementerio del Sur-oeste de Montjuich. En total se compraron 20 unidades.

La fiesta de San Cristóbal y la “Musa del Bus”

San Cristóbal era el Patrón de Tranvías de Barcelona, y por ello el día de su conmemoración, el 10 de julio, se celebraban actos festivos. En el Centro Cultural y Deportivo de la Compañía se entregaban anualmente los certificados de estudios a las primeras promociones de aprendices así como los diplomas y medallas de los 25 y los 50 años a los empleados más veteranos. El 10 de julio de 1968 se celebró por primera vez en el recinto del Pueblo Español la “Verbena de los Tranviarios”. Se trataba de un acto festivo muy singular y simpático, cuyos asistentes eran principalmente los empleados de la Compañía y sus familiares y amigos, siendo en total muy numerosos llegando a sumar unas 10.000 personas. Al aire libre, en la Plaza Mayor del citado recinto de Montjuich, actuaban conocidos cantantes y conjuntos musicales de los más variados géneros, así como humoristas, bailarines, grupos de danza tanto de tradición catalana como de casas regionales españolas y sobre todo la Banda de Música de Tranvías de Barcelona. La presentación de la fiesta iba a cargo del locutor Alberto Nadal. Llegadas las once de la noche, era el momento de elegir la “Musa del Bus”, un concurso de belleza en el cual se presentaban las hijas o familiares femeninas de los empleados de la Compañía. Ante un jurado desfilaban todas las candidatas.



Imagen del certamen de la “Musa del Bus 1972” celebrado en el Pueblo Español



Un ejemplo simbólico del paso del tranvía al autobús

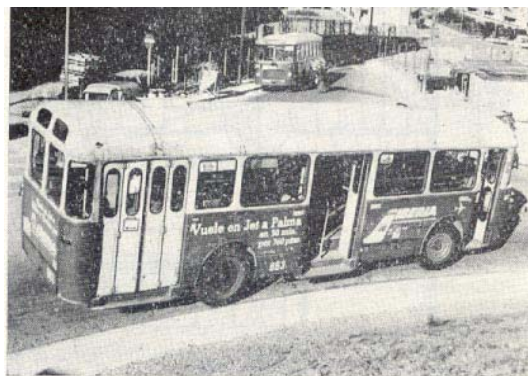
Después de un proceso de selección y votación, quien obtenía la más alta puntuación ganaba y se la proclamaba “Musa del Bus” del año. La afortunada recibía una banda, un ramo de flores y otros obsequios, así como una coronación floral. Terminada la fiesta, se le hacía una entrevista luego publicada en el Boletín Informativo de la Compañía. Excepcionalmente, en 1970 el certamen se celebró en los jardines florales del Palacete Albéniz de Montjuich. Tanto la “Verbena de los Tranviarios” como la “Musa del Bus” se celebraron anualmente entre 1968 y 1975. Lamentablemente, el Jurado de la Empresa decidió a partir de 1976 su suspensión definitiva debido a los problemas económicos.

Del final del franquismo a la transición

El periodo de 1971 a 1980 estuvo marcado por el final del franquismo y la transición democrática. Fue una década que reflejaba la falta de una red integrada que enlazara entre sí a todos los barrios de la ciudad. Las empresas de transporte se resintieron de las importantes pérdidas económicas y tuvieron que aceptar el déficit como un fenómeno a nivel europeo a asumir económicamente. El 18 de marzo de 1971 desaparecieron las dos últimas líneas de tranvía de Barcelona, quedando solamente el Tranvía Azul como un medio singular de ocio y turístico. El metro y el autobús se convirtieron en los principales medios de transporte de una

ciudad que había sufrido una transformación urbanística pensada principalmente para consolidar un modelo basado en el automóvil. Así, la mayoría de las autopistas de la Región Metropolitana se inauguraron durante esta etapa.

Con la llegada de la democracia, el Estado español traspasó la mayoría de las competencias en materia de transporte público al Ayuntamiento de Barcelona y a la Generalitat de Catalunya. En 1979, Transportes de Barcelona y Urbanizaciones y Transportes pasaron a formar parte de la nueva S.P.M. Transports de Barcelona, S.A., la cual se dedicaría a la explotación y gestión de la red de metro (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.P.M.) y del autobús urbano e interurbano (Transports de Barcelona, S.P.M.), aunque todavía quedaban operadores privados: Autobuses Horta, S.A. (surgida de Casas el año 1974 que explotaba la línea Tajo-Av.Tibidabo) y Autotransportes Martí (que explotaba la línea Meridiana-Taulat conocida como “La Catalana”, y que en 1980 fue sustituida por la nueva línea 92 de microbuses).



Servicio urbano interior del barrio de Ciudad Meridiana, llamado “Chupa-Chups” porque el billete valía 1 peseta

La red de autobuses presentaba serias deficiencias: excesivo número y dispersión de líneas que desorientaban a los usuarios, dificultades en los transbordos, trayectos de ida y vuelta muy distantes, excesiva oferta en el

centro de la ciudad e intervalos de paso muy largos. Además, la práctica invariabilidad de los recorridos de las líneas durante un siglo generó importantes desequilibrios territoriales con respecto a una ciudad cada vez más creciente y cambiante.

La falta de planificación, de coordinación y de improvisación eran tres problemas evidentes. A pesar de la mayor presencia del autobús en las barriadas obreras, aún existían muchas zonas desatendidas, poca oferta en general y una falta de conexiones entre periferias.



Un ejemplo extremo de lucha vecinal: el secuestro de un autobús de la línea 47 el año 1978 para reclamar transporte público en la barriada de Torre Baró

Las luchas vecinales permitieron una tímida proliferación de líneas tangenciales, sociales, de aportación al metro y servicios interiores de barrio. En 1975, Barcelona disponía de 61 líneas urbanas, 7 de refuerzo y 6 nocturnas, mientras que en 1980 ya eran 74 urbanas, 4 de refuerzo y 10 nocturnas. Los antiguos URBAS sumaban 22 líneas, 2 urbanas de Cornellá y 1 nocturna.

El sistema de pago introdujo por primera vez la tarjeta multiviaje, y después de algunos ensayos, el 2 de noviembre de 1978 se empezaron a incorporar máquinas de cancelación de tarjetas en los autobuses.

Anteriormente, en 1973 se fueron implantando máquinas de expedición de billetes que irían sustituyendo al clásico cobrador de la taquilla. Por ello, los vehículos de tres puertas pasaron a tener el acceso y cobro por delante y la salida por el centro y se les anuló la tercera puerta. En cambio, el sistema tarifario no evolucionó porque todavía no existía un billete univalente que permitiese intercambiar de una línea de autobús a otra sin tener que volver a pagar.

El material móvil más antiguo (los Chausson y los Pegaso-Seida) se fue retirando progresivamente del servicio el monotral Pegaso-Jorsa 6035 estándar y articulado se convirtió en el principal modelo usado para todas las líneas y unificando casi todo el parque motor. En 1980 los microbuses Sava-Austin fueron sustituidos por los de la firma española Ebro, y empezaron a recibirse los primeros monotriles del modelo Pegaso-Jorsa 6038, también llamado "Bus Barcelona", de carrocería más moderna. Paralelamente, Transports de Barcelona disponía de un servicio discrecional de microbuses con plataforma elevadora destinados exclusivamente al transporte de personas de movilidad reducida.



Microbús Ebro



Autobús monotral Pegaso-Jorsa 6038

La red de autobuses entre 1981 y 1992

La nueva década planteó como principales objetivos la finalización de la modernización del transporte público de Barcelona y el freno del incremento de los costes. También se vio necesario un sistema tarifario integrado que captara nuevos usuarios, la racionalización de la explotación y la reestructuración de la red porque presentaba importantes desequilibrios generados por saturaciones o carencias. La idea era poder facilitar la orientación de los usuarios, administrar adecuadamente los recursos para mejorar el tiempo y la comodidad de los servicios y aprovechar al máximo las plazas por kilómetro ofrecidas.

En 1987, el Parlament de Catalunya aprobó la creación de un nuevo órgano llamado Entitat Metropolitana del Transport (EMT). Integrado por un total de 18 municipios del Área Metropolitana de Barcelona y sustituta de la desaparecida Corporación Metropolitana de Barcelona, tiene como objetivo prestar de forma conjunta los servicios de transporte público de su ámbito territorial mediante su gestión, planificación y coordinación. También se responsabiliza de la explotación de la red de metro y es la institución reguladora y ordenadora del servicio de taxis. La empresa Transports Municipals de Barcelona pasó a formar parte de la EMT y cambió su denominación por la de Transports

Metropolitans de Barcelona (TMB). Otras empresas del ámbito metropolitano también se adscribieron. Durante este período cabe destacar la unificación de precios del billete sencillo para todas las empresas de la EMT urbanas e interurbanas, incluido el metro y los FGC, la venta de nuevas tarjetas multiviaje, pases y abonos y la renovación de la flota de autobuses.

La red de autobuses se fue expandiendo por el territorio barcelonés, mejorando la cobertura territorial especialmente en los barrios de la corona periférica. Las prolongaciones del metro permitieron una importante reestructuración de líneas, suprimiendo aquellas que se le superponían y prolongando otras. Los objetivos de la reforma se basaron en la mejora de las conexiones entre todos los barrios de la ciudad y los más extremos, la mejora de las comunicaciones interiores de algunas barriadas, la reducción del tiempo de viaje y de las frecuencias de paso, el refuerzo de determinados tramos de concentración de líneas, la facilitación de los transbordos entre líneas y transportes ferroviarios, la concentración de servicios en el Ensanche con el fin de facilitar los enlaces, simplificar la red y agilizar la circulación dada la trama urbana cuadrangular, la implantación de nuevos carriles bus, el establecimiento de la prioridad semafórica, la reducción del número de líneas a cambio de aumentar la flota y la creación de



Autobús Pegaso 6420



El material móvil de Mercedes-Benz en sus versiones estándar, minibus y articulado

servicios con tarjeta y billete combinado bus+metro. Los servicios interurbanos (antiguos URBAS) se asimilaron a los urbanos mediante la admisión de pasajeros en trayectos dentro de la ciudad e igualando las tarifas con el resto de líneas. La extensión del metro hasta Badalona, Cornellá San Adrián de Besós y Santa Coloma de Gramanet comportó la supresión de líneas, la modificación de las existentes y el traspaso de otras a operadores privados como Tubsal (casi todas las líneas del Barcelonés Norte), Sagalés (línea MO Barcelona-Mollet del Vallés) y Rue (línea UC Barcelona-Castelldefels).

En función del tipo de recorrido, cada línea de autobús tenía un distintivo de diferente color reflejado en la tira adhesiva de la parada y en los indicadores de recorrido y numérico de los vehículos. De este modo se distinguían entre líneas centrales (color rojo), líneas transversales

(color amarillo), líneas periféricas y tangenciales (color verde), líneas nocturnas (color azul) y líneas interurbanas (color crema). El sistema tarifario mejoró con la ampliación de la gama de tarjetas multiviaje (combinadas bus+metro para algunas líneas periféricas e interurbanas y abono para personas jubiladas) y la equiparación del precio del billete sencillo en sábados, domingos y festivos y del servicio nocturno al de los días laborables.

En 1987 se estrenó el “Bus Turístico”, con un recorrido de circunvalación por los principales puntos de interés de la ciudad. Iniciativa de TMB y Turismo de Barcelona y bajo el patrocinio de diversas empresas, anualmente fue ampliando su oferta gracias al continuo y progresivo aumento de pasajeros.

El material móvil se amplió con 399 autobuses monotrales Pegaso-Jorsa 6038, algunos de los cuales posteriormente se les instaló aire acondicionado. A partir de 1987, la concepción del autobús cambió completamente con la incorporación de vehículos de nueva tecnología construidos con materiales reciclables y anticorrosivos y de moderno diseño interior y exterior que incorporaba indicadores de recorrido y numérico electrónicos, asientos más confortables con cojines, aire acondicionado, piso antideslizante y mayor superficie acristalada. La firma Pegaso apostó por el modelo estándar 6420, mientras que Mercedes-Benz irrumpió con los modelos O-402 microbús, O-405 estándar y O-405G articulado, que retiraron a los monotrales Pegaso-Jorsa 6035 y los microbuses Ebro.

La nueva filosofía de explotación de la EMT permitió que los servicios interurbanos de otras compañías metropolitanas se pudieran utilizar para desplazamientos urbanos a su paso por Barcelona. Disponían de líneas por la capital catalana las empresas Mohn, Oliveras y Rosanbús (líneas del Baix Llobregat i del



El Tomb-Bús (arriba) y el Aerobús (abajo), de TCC

Nitbús), Tubsal (líneas del Barcelonés Norte y del Nitbús) y Transports Ciutat Comtal. Además, habían dos empresas dedicadas a servicios urbanos: Transports Lydia (líneas de Torre Baró) y Authosa (líneas de Horta).

En 1991 se implantaron nuevas líneas nocturnas que convergían en la plaza de Cataluña y sustituyeron a las de TMB. La titularidad de la nueva red llamada "Nitbús" fue traspasada a las compañías Tubsal y Mohn. La nueva sociedad Transports Ciutat Comtal se dedica a la explotación de servicios especiales, siendo los más destacados el Tomb-bús y el Aerobús. El primero enlaza la plaza de Cataluña con la de Pío XII por el paseo de Gracia y la avenida Diagonal, y equipa microbuses de lujo. El segundo es un servicio expreso que enlaza el centro de Barcelona con las terminales del aeropuerto, y fue la primera línea de España en estrenar autobuses de piso bajo accesibles a persona de movilidad reducida. Otras líneas a su disposición son el Tibi-bús, el Port-bús, el bus al Campus Valle de Hebrón, la línea 88

(Paralelo-ZAL) y el servicio discrecional de microbuses para disminuidos físicos y psíquicos.

De los Juegos Olímpicos al fin de siglo

Los Juegos Olímpicos y Paralímpicos sirvieron a TMB para estrenar los 20 primeros autobuses de piso bajo de la firma alemana MAN accesibles a personas de movilidad reducida. Desde entonces, los vehículos altos con escalones dejarían definitivamente de recibirse, siendo aquella la modalidad a adquirir en los próximos años incluso por parte de otras compañías. Entre 1992 y 1995 hubo un estancamiento en cuanto a modificación de líneas y adquisición de material móvil, pero a partir de 1996 se puso en marcha un plan de mejora de la movilidad con el objetivo de integrar y potenciar los servicios. Hasta el año 2000 se prolongaron una serie de líneas para ofrecer más posibilidades y facilitar los desplazamientos directos hacia centros de servicios y a otros lugares de interés, y se suprimieron las superpuestas o duplicadas con otras y con el metro. En 1998 entraron en servicio las primeras líneas de "Bus del Barrio", con una flota de microbuses de reducidas dimensiones destinados a circular por calles muy estrechas y sinuosas o bien con unas determinadas características orográficas donde los autobuses de mayor tamaño no pueden penetrar.



Presentación oficial de los primeros autobuses de piso bajo de la firma alemana MAN, el 1 de julio de 1992



Dos versiones del Mercedes-Benz O-405 de piso bajo

Los recorridos son cortos y unen el interior de las barriadas con lugares de interés social y de servicios y con el resto de servicios públicos de transporte. Todas las paradas tienen un horario de paso muy detallado.



MAN NL-202 (arriba) y MAN NL-223 (abajo) de piso bajo

La red nocturna “Nitbús”, a pesar de su estructura radial, se fue expandiendo por la ciudad y por los municipios limítrofes mejorando la cobertura territorial especialmente en los barrios más necesitados. La oferta se amplió sobretudo los fines de semana y vísperas de festivos, pensando en un público joven de ocio noctámbulo. Espectacular y creciente ha sido el éxito del “Bus Turístic”, que a partir de 1996 incorporó autobuses imperiales descubiertos y al año siguiente se desdobló en dos líneas con una oferta horaria diaria y anual muy superior (Ruta Nord i Ruta Sud).

El material móvil se fue modernizando con nuevos vehículos climatizados de piso bajo accesibles a personas de movilidad reducida de las firmas alemanas Mercedes-Benz y MAN y la italiana IVECO sucesora de la desaparecida Pegaso. Una novedad tecnológica a nivel de explotación fue la incorporación de un sistema de regulación de los servicios llamado Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y controlado a través del Centro de Regulación del Tránsito (CRT). Las cocheras de autobuses se rebautizaron bajo el nombre de Centros Operativos de Negocio (CON), entendidos como espacios destinados a preparar, coordinar, mantener y reparar la flota de vehículos y a estructurar su red.

A nivel político y administrativo, el 19 de marzo de 1997 se creó la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), un consorcio formado por el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, la EMT y el resto de municipios de la Región Metropolitana de Barcelona (siendo observadores el Estado y RENFE), cuya finalidad es la coordinación y la planificación del transporte público del ámbito metropolitano formado por las comarcas del Alt Penedés, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonés, Garraf, Maresme, Osona, Vallés Occidental y Vallés Oriental.



Microbús Mercedes-Benz Sprinter (arriba) para el *Bus del Barri* y midibús MAN (abajo) para servicios de proximidad

Los retos de futuro

En el presente siglo XXI, las compañías de autobuses han hecho cuatro grandes apuestas:

- Incorporación de nuevas tecnologías de radiocomunicaciones y de sistemas de control en la explotación, así como las mejoras en señalización e información a los usuarios.
- Accesibilidad mediante autobuses de piso bajo con rampa de personas de movilidad reducida, los cuales se han convertido en nuevos usuarios.
- Conciencia para la protección medioambiental. Los autobuses disponen del certificado ISO 14001 "Autobuses en la Vía Pública" que acredita el nivel de calidad de la oferta. Los principales campos de acción han sido el ahorro y el reciclaje de agua, el ahorro en el consumo de carburantes y aceites y la reducción en la emisión de gases, la recogida de residuos sólidos y de envases, la sustitución del

sistema de calefacción por gasoil C por gas natural, la búsqueda de energías alternativas y la utilización de materiales más fácilmente reciclables.

- La calidad externa. Como herramienta útil para determinar la valoración que hacen los usuarios de los servicios de transporte existe el llamado Índice de Satisfacción del Cliente, cuyo objetivo es la corrección de los aspectos más negativos y potenciar los más positivos.

Entre el 1 de enero de 2001 y el 1 de enero de 2002, la ATM implantó la Integración Tarifaria con el objetivo de facilitar la movilidad y los transbordos. La introducción de abonos en forma de tarjetas de banda magnética ha permitido la eliminación de la diversidad de criterios tarifarios de cada empresa porque eran incompatibles entre operadores, desorientaban y obligaban a comprar títulos diferentes. Los 200 municipios del ámbito metropolitano se distribuyen en seis coronas tarifarias, y en cada una un abono tiene el mismo precio, pero en el momento de desplazarse de un municipio de una corona a otro perteneciente a una corona diferente, se incrementa el precio de los títulos. Este nuevo sistema de pago se ha implantado a todas las empresas públicas y privadas de autobús, metro, ferrocarril y tranvía.



Autobús MAN articulado

La red de autobuses tiene actualmente una buena cobertura territorial en la casi totalidad de los barrios de Barcelona, y para ello TMB



Los imperiales descubiertos y las jardineras constituyen en la actualidad el material móvil destinado exclusivamente al Bus Turístic

dispone de 48 líneas urbanas, 25 líneas de “Bus del Barrio” y de proximidad, 16 líneas interurbanas, 8 servicios especiales y 1 línea nocturna. Las empresas de la EMT también hacen su aportación con 17 líneas interurbanas, 16 líneas nocturnas, 7 líneas urbanas de proximidad, 5 servicios especiales y 3 líneas intermunicipales de proximidad.

Actualmente se dispone de una moderna flota de autobuses de piso bajo parcial o integral y accesible a personas de movilidad reducida que incorporan muchas prestaciones de tecnología, confort y seguridad. Una parte de ella se alimenta por gas natural comprimido (Proyecto CIVITAS) y tres de ellos funcionan con pila de hidrógeno (Proyecto CUTE). El parque motor actual consta de vehículos articulados y estándar de las firmas Mercedes-Benz, MAN e IVECO, de midibuses MAN y de microbuses Mercedes-Benz, repartidos en diferentes modelos y series. El interiorismo de los nuevos vehículos ofrece un diseño exclusivo que los

identifica como servicios urbanos de Barcelona. Los imperiales descubiertos y las jardineras están destinados exclusivamente a las líneas del “Barcelona Bus Turístic”. En el año 2005 se despidió el último autobús Pegaso y en el 2006, el último autobús de piso alto.

A nivel tecnológico, se prevé a corto plazo terminar de implantar el sistema SAE en las líneas de autobús pendientes, dotar de cámaras de vídeo vigilancia y un sistema de información visual y acústica en el interior de los vehículos y finalizar la instalación de paneles electrónicos informativos en todas las paradas con marquesina. Últimamente se está extendiendo en muchas líneas el sistema IBUS de información sobre el tiempo de espera de las líneas de autobuses mediante teléfono móvil. Recientemente se han prolongado tres líneas de “Bus del Barrio”, la creación de dos nuevos servicios de proximidad y dos líneas nocturnas. Todas las líneas de “Bus del Barrio” y las líneas convencionales que no lo hacían pasan a funcionar los domingos y festivos y se ha reforzado el servicio de 9 líneas más.



Autobuses Mercedes-Benz Citaro de piso bajo estándar y articulado

En el presente año 2006, TMB prevé crear 2 nuevas líneas urbanas, 2 interurbanas, 3 “Bus del Barrio”, la prolongación de 5 líneas urbanas y 2 de “Bus del Barrio” y el refuerzo del servicio en 14 líneas más que mejore las frecuencias de paso, en especial los fines de semana. Paralelamente, la EMT prevé establecer una nueva línea nocturna y la prolongación de otras 3, la prolongación de una línea del Barcelonés Norte a su paso por Barcelona y un nuevo servicio de refuerzo.

Y ya para cerrar estos 100 años de historia, merece la pena anunciar que TMB y la Agencia Local de Ecología Urbana de Barcelona han

presentado un proyecto de reordenación de la red de autobuses de la ciudad que supone una ruptura con el clásico modelo actual con una nueva estructura ortogonal con líneas de trazado mar-montaña y Llobregat-Besós, pero manteniendo los actuales servicios de proximidad y de “Bus del Barrio” más algunos trayectos perpendiculares por la avenidas Meridiana, Diagonal y del Paralelo. Aún pendiente de recibir las últimas modificaciones y de aprobarse definitivamente, entre las personas que ya lo han visto está generando bastante controversia entre partidarios y detractores.



Autobuses urbanos de Barcelona explotados por empresas de l'Entitat Metropolitana del Transport



Autobús IVECO Cityclass (arriba) y versión articulada propulsada con gas natural comprimido (abajo)

Bibliografía

Libros de consulta

- ALEMANY, Josep Maria y MESTRE, Jesús: **Els transports a l'àrea de Barcelona**. TMB. Barcelona, 1986
- ANDREU, Marc; HUERTAS, Guillem; HUERTAS, Josep Maria y FABRE, Jaume: **La ciutat transportada**. TMB. Barcelona, 1997
- ARIÑO, César: **Tranvías de Barcelona S.A. 1940-1958. Material móvil. Autobuses y trolebuses**. GAM. Barcelona, 2004
- ARRANZ, Manuel y otros: **De la tartana al metro. Història del transport públic al Poblenou**. Arxiu Històric del Poblenou, Barcelona, 2ª edición 1989
- DD.AA.: **Mobilitat i estratègia del transport a l'Àrea Metropolitana de Barcelona**. Àrea Metropolitana de Barcelona, Entitat del Transport. Barcelona, 1991
- DD.AA.: **Reestructuración de la red urbana de superficie. Plan de ordenación de los transportes públicos de Barcelona y su conurbación**. Ajuntament de Barcelona, Corporació Metropolitana de Barcelona, Generalitat de Catalunya y Transports Municipals de Barcelona. Barcelona, 1981
- DEL CASTILLO, Alberto y RIU, Manuel: **Historia del transporte colectivo en Barcelona (1872-1959)**. Seix Barral. Barcelona, 1959
- DÍEZ I QUIJANO, Desideri: **Els transports a Horta**. Història d'Horta. El Tinter. Barcelona, 1987
- FERNÁNDEZ I VALENTÍ, Ricard: **De Casas a Authosa. Història d'uns autobusos d'Horta**. Ajuntament de Barcelona. Districte d'Horta-Guinardó. Arxiu Municipal de Barcelona. Col·lecció Quaderns d'Arxiu, número 3. Barcelona, 2001
- FERNÁNDEZ I VALENTÍ, Ricard: **Els Autobusos Roca. Una empresa exemplar**. Obra inédita pendiente de publicación. Barcelona, 2004
- FERNÁNDEZ I VALENTÍ, Ricard: **La Catalana. Història de la línia Clot-Poblenou**. Ajuntament de Barcelona. Districte de Sant Martí. Arxiu Municipal de Barcelona. Col·lecció Quaderns d'Arxiu, número 3. Barcelona, 2000
- FERNÁNDEZ I VALENTÍ, Ricard: **Un viatge entre l'est d'Horta i el nord de Sant Andreu. Un passeig en transport públic per la història de Nou Barris**. Obra inédita pendiente de publicación. Barcelona, 2006
- GELABERT, Joaquín: **El transporte en la vida barcelonesa. 1800-1900**. Monografías Históricas de Barcelona, número 18. Ediciones Librería Millá. Barcelona, 1946
- GIMÉNEZ ATENELLE, Manuel: **Líneas de tranvías y trolebuses de Barcelona, años 1939 a 1971**. Manuel Giménez Atenelle. Barcelona, 1998
- GIMÉNEZ ATENELLE, Manuel: **Memorias de un peatón**. Manuel Giménez Atenelle. Barcelona, 1996
- GIMÉNEZ ATENELLE, Manuel: **Memorias de un tranviario. Primera parte: años 1898 a 1918**. Manuel Giménez Atenelle. Barcelona, 2002
- GIMÉNEZ ATENELLE, Manuel: **Memorias de un tranviario. Segunda parte: años 1919 a 1938**. Manuel Giménez Atenelle. Barcelona, 2003

- GIMÉNEZ ATENELLE, Manuel: **Memorias de un tranviario. Tercera parte: años 1939 a 1954.** Manuel Giménez Atenelle. Barcelona, 2004
- GIMÉNEZ ATENELLE, Manuel: **Memorias de un tranviario. Cuarta parte: años 1955 a 1971.** Manuel Giménez Atenelle. Barcelona, 2005
- GONZÀLEZ MASIP, Albert: **Els autobusos a Barcelona. De 1906 a 1939.** Albert González Masip. Barcelona, 1996
- MIRALLES I GUASCH, Carme: **Transport i ciutat: reflexió sobre la Barcelona contemporània.** Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona, 1997
- PERNAU, Gabriel: **Barcelona i el cotxe. Cent anys d'amor i odi.** Ajuntament de Barcelona. Col·lecció Memòria de la Ciutat. Barcelona, 2001

Revistas

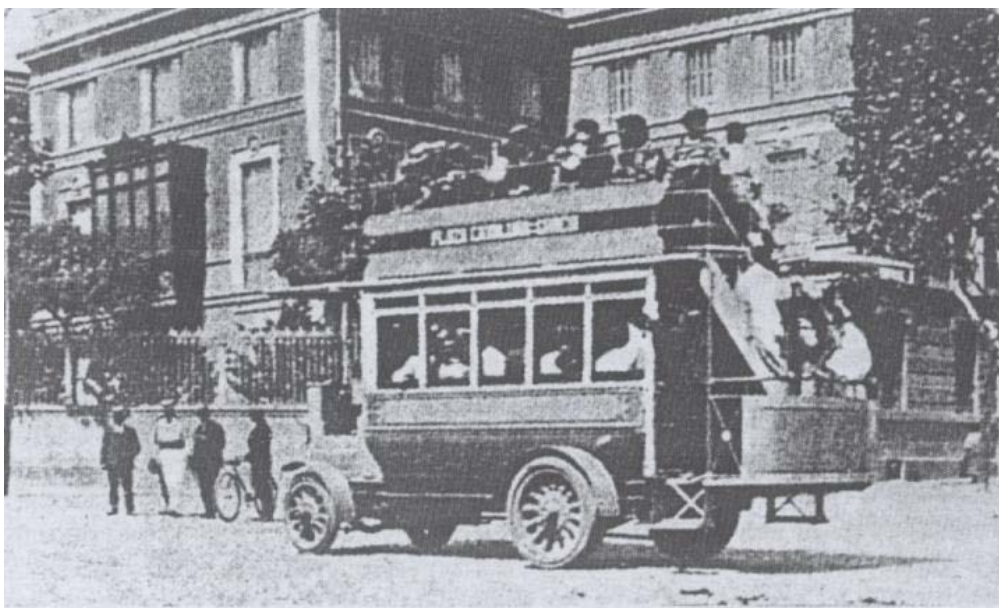
- **Boletín Informativo.** S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A.
- **Hora Punta.** Transportes Metropolitans de Barcelona
- **Mobilitat Sostenible i Segura.** Associació per a la Promoció del Transport Públic

Páginas web

- www.atm-transmet.com
- www.emt-amb.es
- www.geocities.com/autobusesbcn
- www.laptp.org
- www.tmb.net

Procedencia de las fotografías

Archivo Josep Maria Roca
Archivo TMB
César Ariño
Brangulí
Ricard Fernández i Valentí
Pedro Ferré Puig
Albert Giménez
Francisco Hernández
Jordi Ibáñez
Albert Obiols
Ricard Riols
José Sebastián
Miquel Segura
Juan Antonio Solsona
Dewi Williams



Casi un siglo exacto separan estas dos imágenes, concretamente 99 años, 1 mes y 16 días. La imagen superior hace referencia a un autobús de la línea de "La Catalana" PI.Cataluña-PI.Trilla, inaugurada el 12 de agosto de 1906. La fotografía inferior es una instantánea de la nueva línea 21, que efectúa un recorrido entre el Paralelo de Barcelona y El Prat de Llobregat por la Zona Franca. Entró en servicio el 27 de junio del presente año.