



100
anys
de **Bus** a Barcelona
1906-2006



Transports Metropolitans
de **Barcelona**

Índex

Presentació, 5

1906 - 1908. Els pioners de La Catalana, 6

1922 - 1928. L'autobús torna per quedar-se, 8

1929 - 1930. L'impuls de l'Exposició Internacional, 10

1931 - 1936. La II República, temps d'agitació, 12

1936 - 1939. La Guerra Civil i l'experiència
d'autogestió obrera, 14

1939 - 1947. La precarietat de la postguerra, 16

1948 - 1956. Autarquia, descontentament
i municipalització, 18

1957 - 1973. El mandat de Porcioles, el "desarrollismo"
i la motorització massiva, 20

1974 - 1980. La Transició: de pressa, de pressa..., 24

1981 - 1991. La democratització
del transport metropolità, 26

1992 - 2001. Jocs Olímpics, accessibilitat
i consens institucional, 28

2001 - 2006. La integració tarifària i els reptes
del transport del futur, 30

Cronologia 1906 - 2006, 33

Bitllets, 46

Bibliografia, 48



1906-2006

Em plau presentar-vos aquest volum que conté una síntesi de la història de l'autobús com a transport regular de viatgers a Barcelona, des dels seus inicis vacil·lants fins a la prometedora maduresa actual. Un recorregut per cent anys d'un mitjà de transport estretament lligat a la ciutat i a les persones que hi viuen.

Crec que d'aquest repàs se'n desprèn l'elevat valor democratitzador que ha tingut, i té, l'autobús en el nostre esquema de mobilitat. Una metròpoli moderna i emprenedora com és Barcelona no sols necessita una xarxa ferroviària d'alta capacitat, ben traçada i relligada, sinó també una potent xarxa de transport de superfície que amb la seva capil·laritat sigui capaç d'arribar a tots els barris i sectors de la població.



presentació

Cent anys després, l'autobús urbà ha canviat molt tecnològicament. Els vehicles actuals tenen ben poc a veure amb els del primer terç del segle XX: són silenciosos, de plataforma baixa i seients ergonòmics encoixinats, i circulen controlats via satèl·lit des del centre de regulació de trànsit. Una bona part, a més, utilitza combustibles poc contaminants com el gas natural, i s'està avançant en l'experimentació amb l'hidrogen, que només desprèn vapor d'aigua.

L'autobús del futur haurà de ser el màxim de respectuós amb el medi ambient, haurà de guanyar velocitat comercial i també perfeccionar la seva cobertura territorial per donar un servei encara millor i continuar aportant al sistema metropolità de transport les seves virtuts de flexibilitat i accessibilitat màximes.

Xavier Casas i Masjoan

President de TMB

1906-1908

Els pioners de La Catalana

Ara fa cent anys que els barcelonins van poder pujar al primer autobús, una mena de carro sense cavalls que arribava de França de la mà d'uns empresaris pioners. Aquells vehicles sorollosos i primitius van estar en servei poc més de dos anys, però l'experiment va sembrar la llavor del que acabaria sent un mitjà de transport bàsic per a la mobilitat urbana.



El 12 d'agost del 1906 començava a circular per Barcelona la primera línia regular d'autobusos urbans, entre la plaça de Catalunya i la plaça de Trilla, a Gràcia. La línia pertanyia a l'empresa Catalana de Ómnibus, i estava servida per cinc vehicles Brillé-Schneider de dos pisos i motor de gasolina, procedents de París. El dia abans s'havia fet l'estrena festiva: una excursió amb autobusos a Collserola, culminada amb un àpat al restaurant Maison Dorée.

L'audaç iniciativa de La Catalana va convertir Barcelona en la primera ciutat de l'Estat espanyol a disposar d'autobusos, un mitjà de transport aleshores vist amb escepticisme i recel però que amb el temps es consolidaria i es lligaria molt estretament a la ciutat. A primers de segle XX el transport urbà de masses semblava que havia de ser el tramvia, que s'estava electrificant, i encara eren força competitius els cotxes de cavalls anomenats *riperts*. Només Londres tenia, des del 1904, 17 autobusos en circulació, i París encara estava fent-ne les primeres proves.

Precisament La Catalana era la principal operadora de *riperts* de Barcelona, i n'explotava una línia entre plaça Catalunya i els Josepets (Lesseps). Veient que no podrien competir amb el tramvia elèctric, els seus responsables van demanar permís el 1905 per provar un primitiu òmnibus automòbil amb imperial adquirint a la Compagnie Générale des Omnibus de París. L'Ajuntament atorgaria després una llicència provisional per a la primera línia regular de bus, la de plaça Catalunya a Gràcia. La intenció era afegir-n'hi cinc més, totes amb origen a plaça Catalunya, però el projecte no es va realitzar.

Un autobús de La Catalana es creua amb un tramvia a plaça Catalunya, a finals del 1906.

Bitllets a 10 cèntims

El trajecte costava 10 cèntims de pesseta (5 cèntims menys que el tramvia), i abans de les 7 del matí es podia comprar el bitllet a meitat de preu, per mirar de captar passatge entre la gent treballadora. Tot i això, els primers autobusos no ho van tenir fàcil per guanyar-se el públic. El soroll i el fum dels motors molestaven els veïns del carrer Gran de Gràcia, els cotxes s'accidentaven i espatllaven sovint, i la regularitat del servei se'n ressentia. A més l'empresa havia anunciat que el nou mitjà de locomoció seria més ràpid que el tramvia (confiava a circular a 20 km/h), però l'Ajuntament els havia imposat una velocitat màxima de 8 km/h, exactament la mateixa que la dels competidors.

A banda dels problemes tècnics i d'operació, en el fracàs de La Catalana també hi van tenir a veure les pressions de les companyies de tramvies, que al sentir-se amenaçades van promoure tota mena de recursos i denúncies de presumptes irregularitats. Finalment l'Ajuntament va ordenar la suspensió del servei el 23 de desembre del 1908, i l'any següent la Catalana va fer fallida.



Un dels Brillé-Schneider de fabricació francesa amb què La Catalana va cobrir la línia de plaça Catalunya a Gràcia.



1922-1928

L'autobús torna per quedar-se

El trist final de La Catalana va mantenir allunyats de Barcelona els autobusos durant uns anys. Passats els sotrats de la Primera Guerra Mundial, i davant la congestió dels tramvies, l'Ajuntament va reconsiderar el seu veto. El 1922 el bus urbà va reparèixer de la mà de la CGA i es va estendre ràpidament fins a formar una primera xarxa radial. I aquest cop ja no se'n va anar.

La reparició de l'autobús a Barcelona va tenir lloc el 1922, com a resultat d'un concurs convocat per l'Ajuntament. La idea era complementar la xarxa de tramvies, que no donava l'abast. Per això es van atorgar concessions per a diferents línies, la majoria de les quals acabarien concentrant-se en mans d'una nova societat anomenada Compañía General de Autobuses (CGA).

A diferència de La Catalana, la CGA va importar els vehicles d'Anglaterra. Eren els Tilling Stevens del típic color vermell londinenc, en dues versions: estàndard i de dos pisos (o imperials). El 14 d'octubre es posava en marxa la primera línia d'aquesta segona època del bus, identificada amb la lletra A, una circumval·lació que passava per l'Estació de França i la via Laietana, mentre que el 1923 s'inaugurarien tres línies més, amb els distintius B, C i D, i més tard algunes se subdividiren en diferents ramals.

Autobusos amb imperial de la CGA estacionats al Parc de la Ciutadella.



Aquest cop l'acollida al nou mitjà de transport va ser força bona. Els vehicles de la CGA van caure simpàtics i les seves línies feien trajectes que els tramvies només cobrien fent transbordament i, per tant, pagant dues vegades. Per evitar aglomeracions, als autobusos no es permetia viatjar dret i en cada parada els cobradors només deixaven pujar els passatgers justos per als seients lliures. La flota de la CGA anava creixent i es van posar en servei més de 60 unitats amb capacitat per a 31, 48 i 64 persones.

Amb tot això, la competència no s'estava quieta. Tranvías de Barcelona (TB), l'empresa que dirigia Mariano de Foronda, va intentar altra vegada boicotejar els competidors, però en adonar-se que no podria impedir-ne la implantació, va canviar d'estratègia. El mateix 1922 TB va posar en marxa dues línies de bus pròpies, una entre Sant Adrià de Besòs i l'Hospitalet i una altra de Colom a l'Escullera. El 1924 el marquès de Foronda va entrar al capital de la CGA i en poc temps va controlar totalment la societat.



Vehicle d'un sol pis de la línia de Montcada i Reixac.

Línies interurbanas

En sentit cronològic estricta, el retorn del bus a Barcelona va anar precedit de l'estrena de línies interurbanas que cobrien recorreguts entre la capital i diferents poblacions del Baix Llobregat, el Barcelonès Nord i el Vallès Oriental. El 1921 va ser l'inici del que més tard seria la xarxa d'Oliveras, amb terminal a la plaça Espanya, i també de la línia de Badalona.

El creixement dels barris més perifèrics de la ciutat va generar noves demandes de transport que anirien cobrint petites companyies independents, com ara Roca (Paral·lel-Hospital, Pelai-Horta), Autobuses del Norte de Barcelona (Lesseps-Carmel) i Becker (plaça Espanya-Maternitat). A aquestes petites empreses se'ls pot atribuir la invenció del bus de proximitat, antecedent del popular bus de barri actual. Un exemple seria la línia Lesseps-Coll, de l'empresa Auto-ómnibus Vallcarca-Coll.

Els primers Tilling-Stevens de la CGA importats d'Anglaterra van fer viatges promocionals a l'hipòdrom.



La cotxera de Lutxana, al Poblenou, es va inaugurar el 1924.

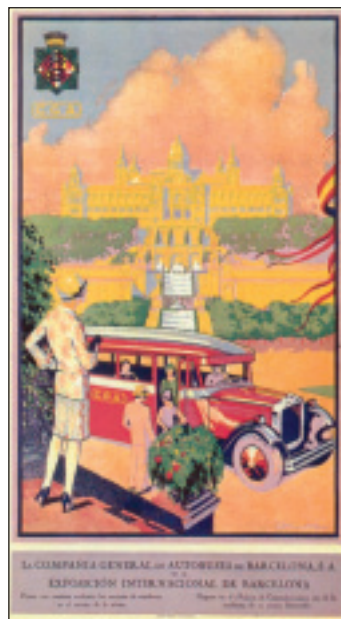
1929-1930

L'impuls de l'Exposició Internacional

L'Exposició Internacional del 1929 va servir perquè Barcelona es donés a conèixer al món i urbanitzés la part baixa de la muntanya de Montjuïc. Els transports també es beneficiarien de l'empenta generada per l'esdeveniment. Els tramvies es modernitzen, es construeix el metro i els autobusos acaben d'afermar-se. L'any 29 ja recullen el 13,7% dels viatges, el doble que el metro.



Un dels serveis turístics, amb vehicle parcialment descobert, que van proliferar arran de l'Exposició Internacional.



Publicitat dels autobusos per anar al recinte de Montjuïc.

Per a la ciutat l'Exposició del 1929 havia de ser una oportunitat i alhora un test important. Els autobusos ho aprofitarien per fer un salt endavant des del punt de vista tecnològic. La CGA introdueix millores com ara els pneumàtics semimassissos, el motor de gasoil –més econòmic– i la coberta dels imperials, per abrigar els passatgers del segon pis en cas de mal temps. Totes les reformes es van implantar després de rigorosos controls de seguretat que es van fer públics, en un afany de guanyar solvència i de marcar distàncies amb el tramvia, impopular a causa dels nombrosos accidents (i tot i així acaparava el 80% dels viatges).

Durant els quatre mesos del certamen la junta directiva va adjudicar els serveis de transport a una concessionària, la Sociedad Financiera de Transportes, la qual va crear junt amb entitats bancàries l'empresa Locomoción y Transportes SA. Però finalment seria la CGA la que assumiria la gestió del servei, a canvi d'un cànon del 20% de la recaptació bruta.

Es van establir quatre línies entre la plaça d'Espanya (porta del recinte) i Miramar, el Palau Nacional, l'Estadi i el Palau de les Comunicacions, i una altra entre plaça Catalunya i plaça Espanya (en paral·lel amb el metro Transversal).

Primer bus turístic

Al mateix temps, el Patronat Municipal de Turisme i la CGA van acordar d'establir dues línies turístiques que circularien mentre durés l'Exposició. Es tractava d'un servei regular diari de visites tipus *sightseeing tours*, "per als turistes que desitgin obtenir ràpidament i econòmicament una idea general de la ciutat, recorrent les seves principals avingudes, els afores i visitant els monuments més notables".

Per a aquest servei es van buscar vehicles especialment adequats, de bons acabats interiors, dotats de calefacció i amb seients més confortables. D'acord amb aquestes condicions es van adquirir deu unitats de la firma francesa Laffly.

Un dels trajectes, anomenat gran circuit de luxe, sortia cada matí de plaça Catalunya i permetia veure amb detall tots els punts d'interès acompanyat d'una guia intèrpret. El preu era de 12,5 pessetes. L'alternativa era l'anomenat circuit interior, que cobria els principals punts d'interès al preu de 3,75 pessetes, sense guia i també sortint de plaça Catalunya.

Aquell antecedent primitiu del Barcelona Bus Turístic disposava ja d'una important xarxa comercial, com demostra que els bitllets es distribuïen en agències de viatges, hotels, oficines de Turisme i de la companyia operadora.

Fabricació de vehicles als tallers de la CGA a Lutxana.



1931-1936

La II República, temps d'agitació

Des de la caiguda de la monarquia, el 14 d'abril del 1931, el transport va estar marcat per les tensions polítiques i sindicals, les vagues, els atemptats contra directius i empleats de companyies operadores, i la crema i sabotatge del material mòbil i les cotxeres. Un fet clau va ser la rebaixa relativa de les tarifes, que va posar el transport públic urbà a l'abast d'àmplies capes socials.

En el moment d'instaurar-se la Segona República, el negoci dels autobusos estava repartit entre una gran empresa –la CGA–, dues de mitjanes –Autobusos Roca i Autobusos del Norte de Barcelona– i una varietat de petites societats familiars. En termes empresarials, l'agitació del període, juntament amb la forta competència dels tramvies i dels taxis, van frenar l'expansió dels serveis iniciada la dècada anterior. La CGA només va inaugurar un parell de línies, i les companyies independents un parell més. Al final del període la xifra d'usuaris se situava en els 50 milions anuals.

Els serveis interurbans, en canvi, van créixer en usuaris gràcies al nou material mòbil i a l'increment de velocitat comercial. La densitat d'autobusos a Barcelona ja era important, i això va motivar que l'Ajuntament ordenés el sistema de parades amb l'establiment de tres terminals principals: a la plaça Tetuan, les línies amb destí al Maresme i el Vallès Oriental; a la plaça Lesseps, les que comunicaven amb el Vallès a través de l'Arrabassada, la carretera d'Horta a Cerdanyola i el Guinardó; i a la plaça d'Espanya, les línies amb destinació al Baix Llobregat, algunes de les quals arribaven fins al mercat del Born a primera hora del matí.

La CGA va mantenir la seva hegemonia en el transport amb autobús durant els anys 30.



Autobusos amb remolc

Una altra actuació municipal va ser l'elaboració de la primera planificació global del transport públic urbà de superfície. L'anomenat pla conjunt, promogut per Jaume Vachier i aprovat el 7 d'abril del 1933, pel que fa als autobusos preveia canvis de recorregut, prolongacions i unes quantes noves línies. Vuit concessions van anar a parar a una empresa de nova creació, capitanejada per Amadeu Torner, que, tot i disposar dels vehicles i els conductors, es va haver de retirar enmig d'una encesa polèmica política i ciutadana en què van intervenir els perdedors del concurs –CGA i Roca–, la Cambra de la Indústria, els constructors d'automòbils i els empresaris del metall. Els seus flamants cotxes Saurer d'importació, part dels quals equipats amb un original remolc, només van circular en proves.

Fracassat el pla conjunt, el 1934 es va engegar un altre intent de resoldre el transport als barris de la perifèria obrera mitjançant una empresa mixta en què l'Ajuntament es reservava una quarta part del consell d'administració. El 1935 la comissió de govern va decidir l'elaboració d'un nou pla global de transport, a partir del qual es convocaria un concurs per gestionar set línies de nova creació, les mateixes que en el pla anterior menys una. L'estiu del 1936 s'havia publicat el plec de condicions i se'n preparava l'adjudicació, quan la rebel·lió militar del general Franco i l'esclat de la Guerra Civil van estroncar el procés de reordenació.



Autobusos de la CGA esperant l'arribada de turistes i interior de les oficines de la companyia.



C.G.A.



Vehicle Somua de la companyia Roca.

1936-1939

La Guerra Civil i l'experiència d'autogestió obrera

L'aixecament militar contra la República va sacsejar radicalment la política, l'economia i la vida quotidiana del país. A Barcelona, on la revolta va ser sufocada, els transports van ser col·lectivitzats i van funcionar amb relativa normalitat, a pesar dels conflictes i la falta de subministraments, fins al tercer any de guerra.



Autobusos fora de servei a les cotxeres de la CGA, al final de la Guerra Civil.

El 1936 el Sindicat Únic Branca Transport (SURT), adherit a la CNT, tenia prop de 20.000 afiliats i era àmpliament majoritari a les empreses de transports, tret de Roca, on dominava la UGT. La participació decisiva dels anarcosindicalistes en la derrota del cop militar del 18-19 de juliol –van fer servir armes requisades en vaixells al port i amagades al local del mateix SURT– els va donar tot el protagonisme en el moviment revolucionari posterior, que va posar sota control obrer la majoria de les activitats econòmiques.

Les empreses d'autobusos van canviar de denominació. La CGA va passar a dir-se Autobusos G, Roca va ser Autobusos R, Autobusos del Norte de Barcelona passava a dir-se Autobusos N i Autobusos Transversales de San Martín, Autobusos T. L'antiga CGA, cada cop més poderosa, va absorbir la majoria de les petites companyies de barri i interurbanes, tret de Roca, i fins i tot va poder estrenar alguna línia, com ara la de plaça Espanya a Can Tunis).

Cartell del sindicat SURT, adscrit a la CNT, majoritari al sector del transport públic urbà.



Mesures revolucionàries

Passats els primers moments de trasbals, els transports van reprendre la marxa el 24 de juliol. L'autogestió obrera, avalada per la Generalitat, va procurar mantenir l'ordre en els serveis i introduir-hi alguns canvis a favor dels usuaris i dels treballadors: millora de les freqüències de pas, rebaixa de les tarifes, reclutament de personal (sobretot dones), reducció de la jornada laboral a 40 hores, augment dels sous més baixos, rebaixa de l'edat de jubilació a 60 anys... Fins i tot es va projectar un bitllet de tarifa única per a tots els transports.

En general el funcionament de les empreses col·lectivitzades va ser ordenat i efectiu. Almenys fins al setembre del 1937, quan es van començar a notar la falta de peces de recanvi i de combustible, el servei no sols no va empitjorar sinó al contrari. A Autobusos G durant els primers mesos la plantilla va augmentar de 800 a 1.000 persones, els cotxes en servei de 96 a 106 i les línies en explotació en quatre.

Els autobusos anaven desapareixent –de fet la Generalitat havia decretat formalment la supressió del servei el 4 de setembre de l'any anterior– a mesura que eren requisats per a tasques militars o bé s'avaraven sense possibilitat de reparar-los. L'avanç del conflicte bèl·lic en sentit contrari a la República va obligar a suspendre progressivament els serveis de transport a Barcelona. Els últims cotxes d'Autobusos R van deixar de funcionar el juny del 1938 i els de l'antiga CGA a finals del mateix any. El gener del 1939 els pocs vehicles en condicions de circular van ser utilitzats en la retirada i evacuació de la ciutat, abans que hi entressin les tropes franquistes.



Les companyies de transport van emetre vals i moneda pròpia per salvar la falta de moneda fraccionària.



Autobusos i tramvies sota control sindical durant la Guerra Civil.



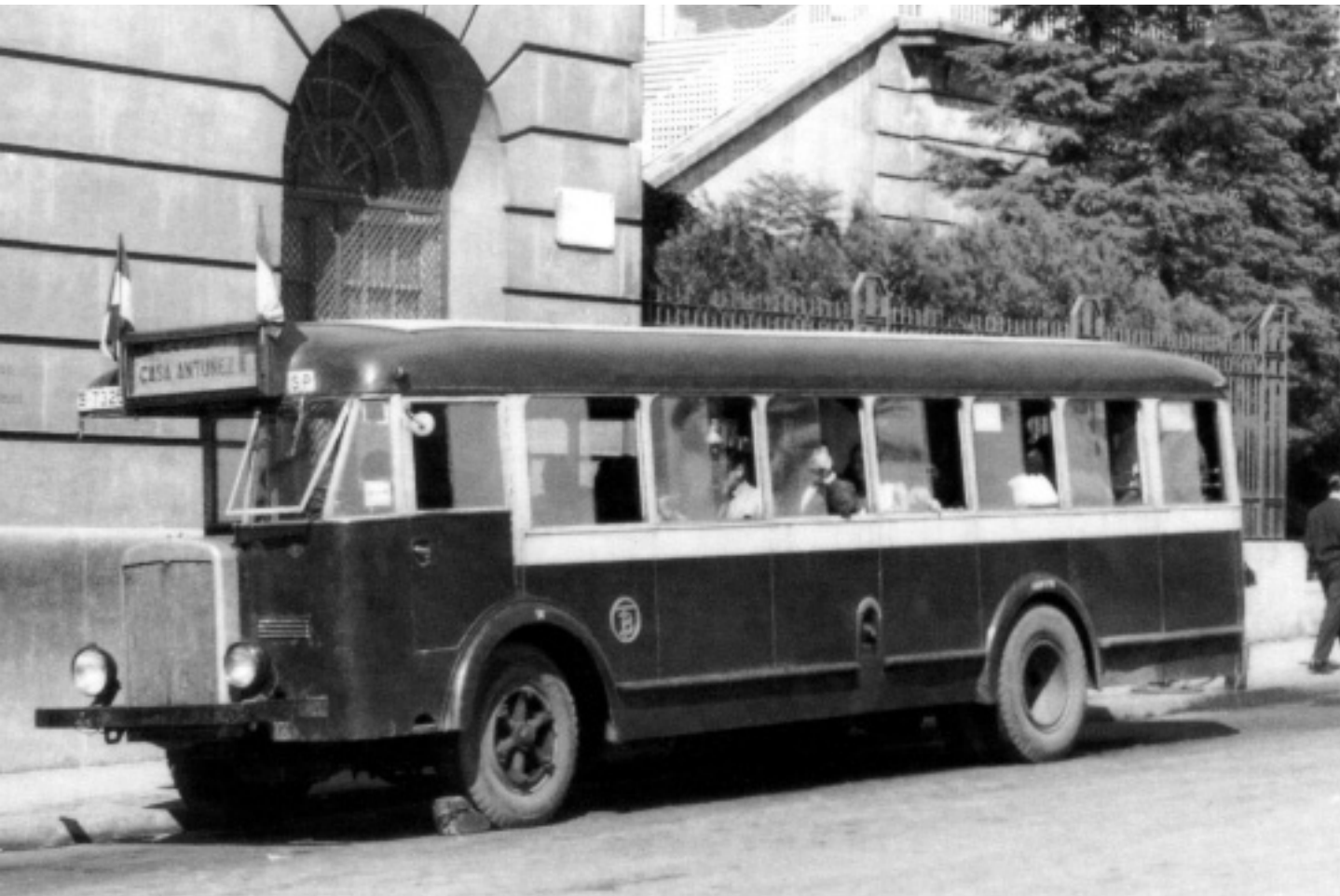
1939-1947

La precarietat de la postguerra

Al final de la guerra la ciutat oferia un aspecte desolador. Les tropes vencedores es van afanyar a reconstruir els serveis públics essencials, encara que la falta de material i les destrosses ho feien difícil. En el cas dels autobusos era senzillament impossible, perquè no en quedava cap que pogués sortir al carrer. Començava una època de penyalitats, agreujades per la vergonya de les depuracions.

El 26 de gener del 1939 el metro i els tramvies van ser militaritzats mentre s'organitzava el retorn dels propietaris de les empreses col·lectivitzades. Vista la tasca ingent de reconstrucció que calia afrontar, Tranvías de Barcelona va negociar amb l'Ajuntament uns convenis d'explotació conjunta que acabarien desembocant en la municipalització del servei. S'hi preveia la dissolució de la CGA, subsumida per la companyia de tramvies el 1940, la creació de l'empresa de construcció i manteniment de material mòbil Maquitrans i la gestió separada de les línies de bus interurbanes a través de la societat filial Urbanizaciones i Transportes, constituïda el 1944.

Antic vehicle de la companyia Roca recuperat per TB després de la Guerra Civil.



Alguns Laffly, com aquest amb la calca 262, també van servir en els difícils temps de la postguerra.

El troleibús, híbrid de tramvia i autobús

Una de les primeres tasques de Maquitrans va ser la reconversió de vells autobusos de dos pisos de la CGA, que no podien moure's per falta de combustible, oli o recanvis, en troleibusos moguts per motor elèctric. També va construir, entre 1942 i 1954, 40 troleibusos totalment nous d'un sol pis.

El troleibus, meitat tramvia i meitat autobús, ja era habitual en moltes ciutats des dels anys 30. Barcelona en va estrenar la primera línia el 7 d'octubre del 1941, la FC, que connectava el Paral·lel i Sant Andreu. Anys més tard s'importarien més vehicles d'Anglaterra i França per servir una xarxa que el 1959 estava constituïda per deu línies. Després, van anar decaient fins a cedir tot el terreny als autobusos convencionals de motor d'explosió.

Durant un temps els *troleis* van tenir força popularitat, a pesar que també els afectaven els problemes de subministrament elèctric i de pneumàtics.

Les restriccions imposades per l'aïllament internacional del règim franquista van accentuar l'enginy dels gestors del transport. A tall d'exemple, durant la Segona Guerra

Mundial TB va arribar a recuperar, via pescadors de Canàries, cautxú procedent de vaixells aliats torpedinats pels alemanys, per fer-ne pneumàtics per a autobusos i troleibusos.

El gasogen, un substitutiu pobre

Una manera de resoldre la falta de gasoil va ser, per poc temps, el gasogen. Consistia en un aparell que transformava els combustibles sòlids (carbó, a vegades llenya i fins i tot closques de fruits secs) en gasosos. La pega era que feien molt de fum i escalfor, als cotxes els costava d'arrancar i anaven a poc a poc. L'empresa Roca va fer servir gasogen per restablir la línia entre Hospital de Sant Pau i plaça de la Victòria, el 7 d'octubre del 1941, i també Martí i TB, que en va posar en cotxes Laffly del 1929 per restablir alguns serveis interurbans entre 1942 i 1946. A partir del 1948 va desaparèixer definitivament.

1948-1956

Autarquia, descontentament i municipalització

A pesar de la doctrina autàrquica del franquisme, els autobusos de Barcelona van començar a modernitzar-se tímidament sobre la base de material de procedència britànica. Les condicions de vida al país eren penoses, els preus es disparaven i el descontentament creixia. L'esclat de la vaga de tramvies del 1951 ajudaria a consumir el procés de municipalització de gairebé tots els transports públics.



La dictadura militar de Franco estava aïllada internacionalment des del final de la Guerra Mundial. Per això els seus ideòlegs preconitzaven l'autosuficiència econòmica: resoldre el màxim de necessitats amb la producció autòctona, encara que fos de baixa qualitat. Tanmateix, en la tecnologia del transport això no era possible, i per això els nous autobusos de Barcelona es construïren sobre la base d'un centenar de xassissos adquirits a la firma anglesa AEC.

Els nous vehicles, de dos pisos, van ser coneguts per les sigles ACLO. Entre el 1948 i el 1953 se'n van incorporar 70, repartits en dues sèries diferents, que van servir per restablir algunes línies i crear-ne de noves. L'arribada dels ACLO Regent Mark III

Un dels primers autobusos amb imperial incorporats a partir del 1948, aquest a la línia Paral·lel-Maragall.

indicava que l'autobús començaria a guanyar terreny al tramvia com a transport de superfície.

El tramvia, per la seva banda, era objecte de les ires populars a causa dels continuats increments de preus. La gota que va fer vessar el got va ser la pujada del bitllet, a finals del 1950, de 50 a 70 cèntims, mentre que a Madrid continuava congelat a 40 cèntims. De manera poc organitzada però efectiva, el boicot popular de febrer-març del 1951 va doblegar l'administració i va forçar el retorn a les tarifes antigues.



Troleibus de la sèrie 500, anomenat popularment 'Gilda'.

Del negoci a la subvenció

El conflicte acabaria d'inclinar la balança cap a la municipalització. L'Ajuntament va assumir la diferència entre la tarifa antiga i la nova de manera provisional, però les administracions es van adonar aviat que el transport urbà havia deixat de ser un negoci rendible i en endavant l'haurien de subvencionar de manera permanent com un servei públic bàsic.

El mateix 1951 començarien els estudis per municipalitzar els transports subterranis i de superfície. Hi ajudaria el fet que el metro Transversal ja era semipúblic, i que les línies del Gran Metro i moltes de tramvies havien de revertir aviat a la ciutat. Els mesos següents TB es va dedicar a negociar un traspàs de poders que fos beneficiós per als seus accionistes. Només se'n va escapar l'antiga societat filial Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones, que va recuperar la seva independència, va absorbir Autobuses Roca i va canviar el nom pel de Transportes Suburbanos de Barcelona.

A través de diversos convenis, a partir del 1953 l'Ajuntament va anar adquirint accions de la companyia de tramvies, del Gran Metro i del Transversal que encara no eren seves, mentre començava a planificar com havia de millorar la xarxa de transport públic.



L'ACLO circulant en proves per la plaça Francesc Macià.



Interior del mateix vehicle, numerat com a 401.

1957-1973

El mandat de Porcioles, el “desarrollismo” i la motorització massiva

L'arribada de Porcioles a l'alcaldia significa un canvi en la política de transports. Culminada la municipalització, promouria l'ampliació del metro i l'extensió dels autobusos en detriment del tramvia. Però la prioritat de fons era la modernització de la xarxa viària per on poguessin circular sense traves els vehicles privats que la bonança econòmica posava a l'abast de molts.

El 1957, quan el govern va promulgar la llei d'ordenació del transport urbà de Barcelona, el municipi ja controlava la majoria de les tres companyies –TB, Transversal i Gran Metro–, i el nou alcalde, Josep Maria de Porcioles, va ser nomenat president dels tres consells d'administració. El 1958 totes tres i el fabricant de maquinària ATUSA (hereva de Maquitrans) es van integrar a l'ens de coordinació Transportes Públicos Municipalizados. Pel que fa als autobusos, el procés va culminar el 31 de desembre d'aquell any amb la creació de la Sociedad Privada Municipal Tranvías de Barcelona.

Amb la municipalització es van elaborar diferents plans de reforma i ampliació de les xarxes de transport. El de la xarxa de superfície del 1958 apostava obertament per substituir els vells tramvies per moderns autobusos, un procés que va començar pel sector central de la ciutat, que es volia com més aviat millor lliure de les “arqueològiques baluernes”. Els anys 60 serien, doncs, a redós de l'impuls econòmic donat pel Pla d'Estabilització, els de la motorització massiva, el Seat 600... i l'autobús. Fins al punt que el 1969 Tranvías de Barcelona va canviar de nom per passar a denominar-se oficialment Transportes de Barcelona.

Chausson amb motor Pegaso adscrit a la companyia Urbas, en servei a la línia de Cornellà de Llobregat.



Un dels autobusos ACLO reconvertis per Seida a principis dels anys 60.

Fora tramvies

Un moment clau va ser el 1964, quan el nombre d'autobusos en circulació a la ciutat, 350, va igualar el de tramvies, al mateix temps que el volum de passatgers superava els 200 milions anuals. Els troleibusos, que havien simbolitzat el transport del període autàrquic, anaven de retirada i deixarien de circular definitivament quatre anys més tard. Els tramvies s'anaven tancant i desmantellant, i el seu lloc l'ocupava l'autobús, més àgil en les maniobres dins del trànsit cada cop més dens, i més fàcil de fer arribar a les noves barriades perifèriques que es formaven al ritme de la puixança industrial de Barcelona i rodalia. El comiat formal del tramvia seria la nit del 18 de març del 1971, quan van fer l'últim viatge les línies 49 i 51. Només quedaria l'entrançable Tramvia Blau.

En aquell temps, la xarxa de bus continuava tenint un esquema radial, copiat dels tramvies, amb tendència a concentrar-se en el triangle format per les places de Catalunya, Urquinaona i Universitat, encara que començaven a dissenyar-se línies transversals que creuaven la ciutat de Llobregat a Besòs travessant l'Eixample. L'1 de juliol del 1959 es van estrenar les primeres línies nocturnes, amb els distintius NB i ND.



Microbús Sava com els que van circular per les línies 91 i 94.

L'expansió dels anys 60 es va fer inicialment gràcies a la compra d'autobusos de la casa francesa Chausson d'un sol pis, els primers d'aspecte modern i de nova concepció, que d'entrada van servir per inaugurar la línia B (Drassanes-Bonanova) el 1957. Se'n van rebre 85 unitats, i entre 1960 i 1961 se'n van construir 25 més a Espanya, sota llicència i amb motor Pegaso.

1957-1973



Presentació dels Pegaso-Seida a la plaça Sant Jaume el 1963.



Prototip de Montral Pegaso 6035.



Interior de les cotxeres de Llevant.

Pegaso, proveïdor oficial i gairebé únic

L'empresa estatal ENASA, fabricant dels Pegaso, es convertiria a la pràctica en proveïdora única de la companyia de transport públic barcelonina. Així l'expansió dels autobusos estimulava alhora la producció d'una de les joies de l'INI. Fins i tot s'ha apuntat que la política de desaparició dràstica dels tramvies hauria pogut ser inspirada pels alts responsables del hòlding estatal. Almenys el que queda clar és que en va ser el beneficiari, en forma de comandes.

El segon producte –el primer era el Chausson amb motor Pegaso– d'aquesta emblemàtica firma espanyola arribat als carrers de Barcelona va ser el Pegaso-Seida, presentat oficialment el 1961, que es van estrenar a les línies L (Pla de Palau - Av. Tibidabo) i LB (Barceloneta - Av. Tibidabo). Fins al 1963 se'n van adquirir 172 unitats.

La modernització no sols va consistir a afegir vehicles nous sinó també a reformar-ne d'antics. Així, el 1962 un total de 38 imperials ACLO van ser reconvertits per Seida en busos de longitud reduïda, encara que no van donar gaire bon resultat i van ser retirats del servei el 1968. Per la seva banda, Macosa es va encarregar de reconvertir en vehicles d'un sol pis els troleibusos imperials BUT el 1962-63.

Per cert que els millors troleibusos de Barcelona en prestacions van ser els 25 Vetra-Berliet francesos d'un sol pis, comprats entre 1959 i 1960. Però no van tenir gaire temps per demostrar-ho, perquè el 31 d'octubre del 1968 es van acomiadar les dues últimes línies per on circulaven, la 3 (Fabra i Puig - Santa Coloma) i la 35 (plaça Catalunya - Santa Coloma). El mateix any van ser retirats igualment els últims imperials ACLO, de manera que tot el material mòbil anterior a la Guerra Civil i de la postguerra va desaparèixer del tot dels carrers de la ciutat.

El Montral Pegaso 6035, insígnia del període

Però la fita històrica del període seria l'arribada, el 1965, dels primers 100 autobusos Montral Pegaso 6035, que van destacar per una gran fiabilitat i van arribar a identificar-se amb la xarxa barcelonina perquè la monopolitzaven (més de 800 unitats incorporades fins al 1979). Van representar la modernització definitiva del transport públic de superfície, a banda de contribuir a establir noves línies i a eliminar definitivament els tramvies i els troleibusos.

El 1967 va entrar en servei una versió articulada del mateix model, el primer cop que es veia aquesta mena de vehicles a Barcelona. Era un intent d'augmentar la capacitat de les línies de més afluència, davant la lentitud dels plans d'ampliació del metro. D'aquesta variant se'n adquiriren un total de 191 unitats.

Una altra novetat a la flota seria la incorporació de 20 microbusos Sava-Austin, populars pel seu color groc, que prestarien servei a les línies 91 (Rambles - Bordeta), 94 (Tres Torres - Can Caralleu) i la interior del cementiri de Montjuïc.

Sense cobrador

Les primeres màquines automàtiques de pagament directe es van instal·lar dalt d'alguns autobusos sense cobrador el 1973. S'hi havia d'abocar el preu del bitllet, de 5 pessetes, i la màquina expenia un comprovant.

Primera unitat de Pegaso 6035 articulada pintada de color "verd Porcioles".



Interior d'un Pegaso-Seida 5020.



El Pegaso 6035 articulada va ser conegut popularment com a 'cuc'.

1974-1980

La Transició: de pressa, de pressa...

S'estava acabant un règim, el de la dictadura de Franco originat en l'aixecament militar del 1936, i la societat expressava cada cop amb més força el desig de llibertat. Es reivindicaven drets polítics, econòmics i socials, entre els quals el d'un transport públic a l'abast de tothom. La història semblava accelerar-se: eleccions a Corts, Constitució, ajuntaments democràtics, Estatut...



Prototip de Pegaso 6038 amb tres portes presentat al Saló de l'Automòbil del 1978.

El transport públic de superfície a Barcelona arribava al final del franquisme en condicions precàries, lluny dels nivells de cobertura i qualitat que reclamava una ciutat que havia crescut molt amb la immigració i alhora hipotecat per importants pèrdues econòmiques. Suprimits els tramvies, el metro i l'autobús havien de resoldre totes les necessitats, però les inversions no donaven per tot. On s'abocaven recursos, públics i privats, era a la xarxa viària, que el creixent parc de vehicles privats començava a congestionar. Era l'època de les autopistes, la majoria de peatge, orgull de la política d'infraestructures del moment.

El primer fruit de la democràcia seria la redistribució de les competències en matèria de transport públic, que passarien en gran part als ajuntaments i a la Generalitat. El 1979, Transportes de Barcelona i Urbanizaciones y Transportes entren a formar part de la nova societat Transportes Municipals de Barcelona, encarregada de gestionar alhora metro i autobusos. En paral·lel funcionaven petits operadors privats: Autobusos Horta, SA (sorgida de Casas el 1974), que explotava la línia Tajo-Av.Tibidabo, i Autotransportes Martí, que explotava la línia Meridiana-Taulat coneguda com La Catalana (antecedent de la 92).

Mobilitzacions populars

La xarxa d'autobusos, hereva directa de la de tramvies, patia serioses deficiències. Hi havia moltes línies però concentrades al centre, mentre que els barris perifèrics estaven mal servits. Els intervals de pas eren llargs i els transbordaments, complicats i cars, perquè calia pagar cada vegada. Amb l'eclosió del moviment veïnal, l'exigència de transport públic va donar lloc a diverses mobilitzacions, algunes de força enèrgiques, per exemple els segrestos d'autobusos per cridar l'atenció sobre l'aïllament de barris com ara Torre Baró, Verdum i Roquetes.

També va ser continuada la pressió contra els augments de tarifes, mentre que els sindicats batallaven per les millores de les condicions dels empleats de les companyies. El resultat seria un augment del dèficit que pesaria com una llosa sobre els operadors i que no es començaria a resoldre fins dues dècades més tard, arran del consens institucional sobre el finançament del transport públic metropolità.

En aquest context la xarxa de bus de Barcelona va evolucionar per fer més atenció als barris perifèrics, connectant-los interiorment i amb les estacions de metro. Es va passar de 61 línies urbanes, 7 de reforç i 6 de nocturnes l'any 1975 a 74 d'urbanes, 4 de reforç i 10 de nocturnes el 1980. L'antiga empresa Urbas sumava 22 línies, 2 urbanes de Cornellà i 1 de nocturna. Pel que fa al material mòbil, es va retirar el més antic (els Chausson i Pegaso-Seida) i es va substituir per Pegaso Monotral 6035. El 1980 es van substituir els microbusos Sava per unitats Ebro i es van rebre els primers Pegaso 6038, també anomenats model Barcelona, de carrosseria més moderna. Al suprimir-se els cobradors, l'entrada es feia per davant, la sortida pel centre i se suprimia la porta del darrere. El sistema de prepagament es va introduir per primera vegada amb la targeta multiviatge i les màquines cancel·ladores, el novembre de 1978.

Diversos Pegasos a l'interior dels tallers de la cotxera de Zona Franca als anys 70.



1981-1991

La democratització del transport metropolità

Els anys 80 la xarxa de metro, formada per quatre línies, havia crescut prou per assumir el paper de columna vertebral del sistema de transport metropolità. Els autobusos, doncs, s'havien de reestructurar i, sobretot, modernitzar per adaptar-se a demandes noves de mobilitat i a criteris cada cop més exigents en matèries com ara l'accessibilitat universal i el respecte al medi ambient.

La dècada dels 80 va posar sobre la taula la necessitat de continuar modernitzant el transport i alhora frenar l'increment constant dels costos. S'anava obrint pas a la idea que calia coordinar millor els esforços per administrar millor els recursos i proporcionar un servei integral als usuaris. El 1987 el Parlament va aprovar la creació de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), dins d'una polèmica reorganització administrativa de l'àmbit metropolità de Barcelona.

L'EMT, integrada per 18 municipis, es responsabilitza de prestar de manera conjunta els serveis de transport públic en el seu àmbit. Li pertoca tant la planificació i ordenació de tots els transports com l'explotació de la xarxa de metro i la regulació dels taxis. TMB és rebatejada com a Transports Metropolitans de Barcelona i passa a dependre de l'EMT. Altres empreses de l'àmbit continuen explotant les seves línies, en règim de concessió de la mateixa EMT.

Per a l'usuari, el més perceptible és que s'unifiquen els preus dels bitllets senzills de totes les companyies de l'àrea metropolitana, inclosos el metro i Ferrocarrils de la Generalitat. També es creen noves targetes multiviatge i abonaments.

La xarxa d'autobusos es va estenent pel territori metropolità buscant homogeneïtzar la cobertura dels barris. Les prolongacions del metro possibiliten la supressió de línies (la popular 29, el 1985) o el canvi de recorregut i faciliten per tant una redistribució dels recursos en línies de nova creació (per exemple la 74).

Un Pegaso 6035 circulant en paral·lel amb un 6038 a la ronda de Sant Pere.



Es procura simplificar recorreguts, arribar als barris més allunyats, reduir el temps de viatge i facilitar transbordaments, per als quals es crea una targeta multiviatge combinada de bus i metro. S'igualava el preu del bitllet senzill dels feiners, festius i nits. Es treballa també a la xarxa viària, implantant nous carrils reservats. Els serveis interurbans s'equiparen als urbans en tarifes i admissió de passatgers en totes les parades. Això afectava les antigues línies d'Urbas i les de Mohn, Oliveras, Rosanbus, Tubsal (ara Tusgsal)...

Neix el Bus Turístic

Les línies es distingien pel color de l'indicador frontal i del pal de la parada: vermell per a les centrals, groc per a les transversals, verd per a les perifèriques, blau per a les nocturnes i crema per a les interurbanes.

El 1987 es va estrenar el Barcelona Bus Turístic, iniciativa conjunta de TMB i Turisme de Barcelona per facilitar als visitants forans un recorregut per la ciutat amb possibilitat de baixar i pujar a les diferents parades. El 1991 es crearia el Nitbús, xarxa de busos nocturns amb origen a plaça Catalunya explotada per Tubsal i Mohn. Transports Ciutat Comtal, per la seva banda, posa en marxa l'Aerobús (servei exprés a l'aeroport) i el Tombús (microbusos d'alt confort entre zones comercials).

Els articulats Mercedes es van incorporar a la flota de TMB a finals dels anys 80.



El 6420, últim model de Pegaso adquirit per Transports de Barcelona.

La flota de TMB va créixer amb 400 unitats Pegaso 6038, però a partir del 1987 es produiria un salt qualitatiu amb la incorporació de vehicles de tecnologia avançada i elevat confort. Van ser els Pegaso 6420 i diversos models Mercedes –estàndard, articulats i microbusos–, tots amb aire condicionat de sèrie.



1992-2001

Jocs Olímpics, accessibilitat i consens institucional

La designació de Barcelona com a ciutat olímpica va suposar un fort incentiu per a la modernització de la ciutat i dels seus serveis, a banda d'una potent promoció internacional. La cita olímpica del 1992 afavoriria la col·laboració entre administracions, que es plasmaria en la creació de l'Autoritat del Transport Metropolità.



Arran dels Jocs Olímpics i Paralímpics del 92 TMB va estrenar els primers 20 autobusos de plataforma baixa de la casa alemanya MAN, accessibles a persones amb mobilitat reduïda, que fins llavors només es podien trobar a l'Aerobús. En endavant s'anirien substituint els vehicles alts i amb esglaons, i el mateix farien les altres companyies. Els proveïdors serien la mateixa MAN, Mercedes-Benz i la italiana Iveco, successora de Pegaso.

La recerca de més regularitat i puntualitat va portar a la instal·lació del sistema d'ajuda a l'explotació (SAE) que permet el seguiment de tots els vehicles des d'un únic Centre de Regulació de Trànsit (CRT). Les cotxes van ser rebatejades com a centres operatius de negoci, entesos com a espais destinats a organitzar, coordinar i mantenir les diferents parts de la xarxa i de la flota.

Pel que fa a la xarxa, continuava la racionalització de l'esquema i la prolongació de línies per donar servei a zones emergents, entre les quals el front marítim urbanitzat arran dels Jocs. La novetat és l'estrena del servei Bus del Barri, el 1998, amb una flota de

microbusos capaços de circular per carrers estrets i costeruts on fins llavors no arribava cap transport públic. Els recorreguts són curts i uneixen les zones més apartades amb els centres de serveis i les parades de metro i autobusos regulars.

La xarxa de Nitbús es va expandir per l'àrea metropolitana mentre captava cada cop més públic entre els joves, mentre que el Barcelona Bus Turístic va tenir un creixement de viatgers espectacular gràcies a la popularització de Barcelona com a lloc de vacances. El 1996 es van incorporar els atractius vehicles de dos pisos descoberts i l'any següent va desdoblarse en dues rutes, la nord i la sud.

El Centre de Regulació de Trànsit, des d'on es controlen totes les línies d'autobusos de TMB.



El problema del dèficit crònic de les empreses de transport va començar a resoldre's amb la firma del contracte programa, el 1995, segons el qual les administracions central, catalana i municipal es comprometen a aportar diners per cobrir el funcionament del metro i els autobusos més enllà dels ingressos per tarifa. Acords semblants s'han anat succeint amb vigència triennal o quadriennal, excepte l'últim, que cobreix el període 2005-2006.

El Nitbus s'estén

En l'apartat políticoadministratiu el fet cabdal va ser la creació de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), un consorci format pel Govern de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT (l'Administració central s'hi va sumar com a observador) amb la finalitat de coordinar els serveis, planificar les infraestructures, establir el marc tarifari i concertar el finançament del transport públic en l'àmbit de la regió metropolitana, formada per les comarques del Barcelonès, Maresme, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Baix Llobregat, Garraf i Alt Penedès. L'ATM tindria un paper decisiu en la posada en marxa de la integració tarifària i l'elaboració d'un ambiciós pla d'infraestructures.

El Barcelona Bus Turístic ha experimentat un auge espectacular com a mitjà de transport d'oci.



Mercedes Sprinter carrossada per al servei de Bus del Barri.

2001-2006

La integració tarifària i els reptes del transport del futur

El canvi de segle i de mil·lenni troba l'autobús en plena maduresa com a mitjà de transport urbà, plenament integrat en una xarxa orientada a la satisfacció del dret a la mobilitat i compromès amb els criteris d'accessibilitat universal i sostenibilitat econòmica i ambiental. Les seves demostrades virtuts de flexibilitat i proximitat continuen del tot vigents.



Iveco Cityclass propulsat per gas natural comprimit adquirit per TMB el 2005.

El conjunt del transport públic metropolità ha rebut un impuls decisiu amb la implantació de la integració tarifària, que pel que fa als autobusos i el metro de TMB va entrar en vigor l'1 de gener del 2001. Des d'aleshores amb un dels títols integrats emesos per l'ATM es pot encadenar fins a quatre mitjans de transport diferents en un mateix desplaçament, dins d'un temps establert, pagant una sola vegada. La mesura beneficia els 5 milions de persones que viuen a les set comarques de la regió metropolitana, i ha tingut com a efecte un creixement continuat de la utilització del transport públic: de 759,4 milions de validacions l'any 2001 a 886,7 milions el 2005.

Els autobusos urbans de Barcelona es mantenen en xifres superiors als 200 milions de validacions anuals, sense que els repercuteixi la reintroducció, el 2004, del tramvia en versió moderna als dos extrems de la Diagonal, en direcció al Baix Llobregat i el Besòs. El conjunt dels autobusos en l'àmbit de l'EMT va registrar el 2005 uns 270 milions de passatgers.

L'augment de demanda va acompanyat amb increments d'oferta. L'ATM va aprovar el 2002 el seu ambiciós Pla Director d'Infraestructures del transport per actualitzar les xarxes de metro, Ferrocarrils de la Generalitat i Renfe, que preveu obres per valor de 7.300 milions d'euros fins al 2010.

Pel que fa a autobusos, destaca l'ampliació de servei duta a terme el 2003, amb l'afegit de 100 vehicles a la flota. Un nou salt endavant es produeix el 2006 a l'aplicar-se el pla d'actuació en l'àmbit metropolità, que preveu un augment del 12% en l'oferta. Es prolonguen i reforcen línies, se'n creen de noves, s'augmenta molt significativament el servei en cap de setmana i a l'estiu...

Informació a l'usuari

Els anys 2005 i 2006 els autobusos de Barcelona estan experimentant una altra gran renovació de flota, amb l'adquisició d'un total de 360 vehicles, amb l'objectiu que el 2007 la totalitat sigui de plataforma baixa. La plena accessibilitat serà una de les característiques del bus del futur, igual que els dispositius d'informació a l'usuari –tant a les parades com a dalt del vehicle–, la tecnologia digital de comunicacions i regulació del trànsit, l'estalvi energètic i el respecte envers el medi ambient en general.

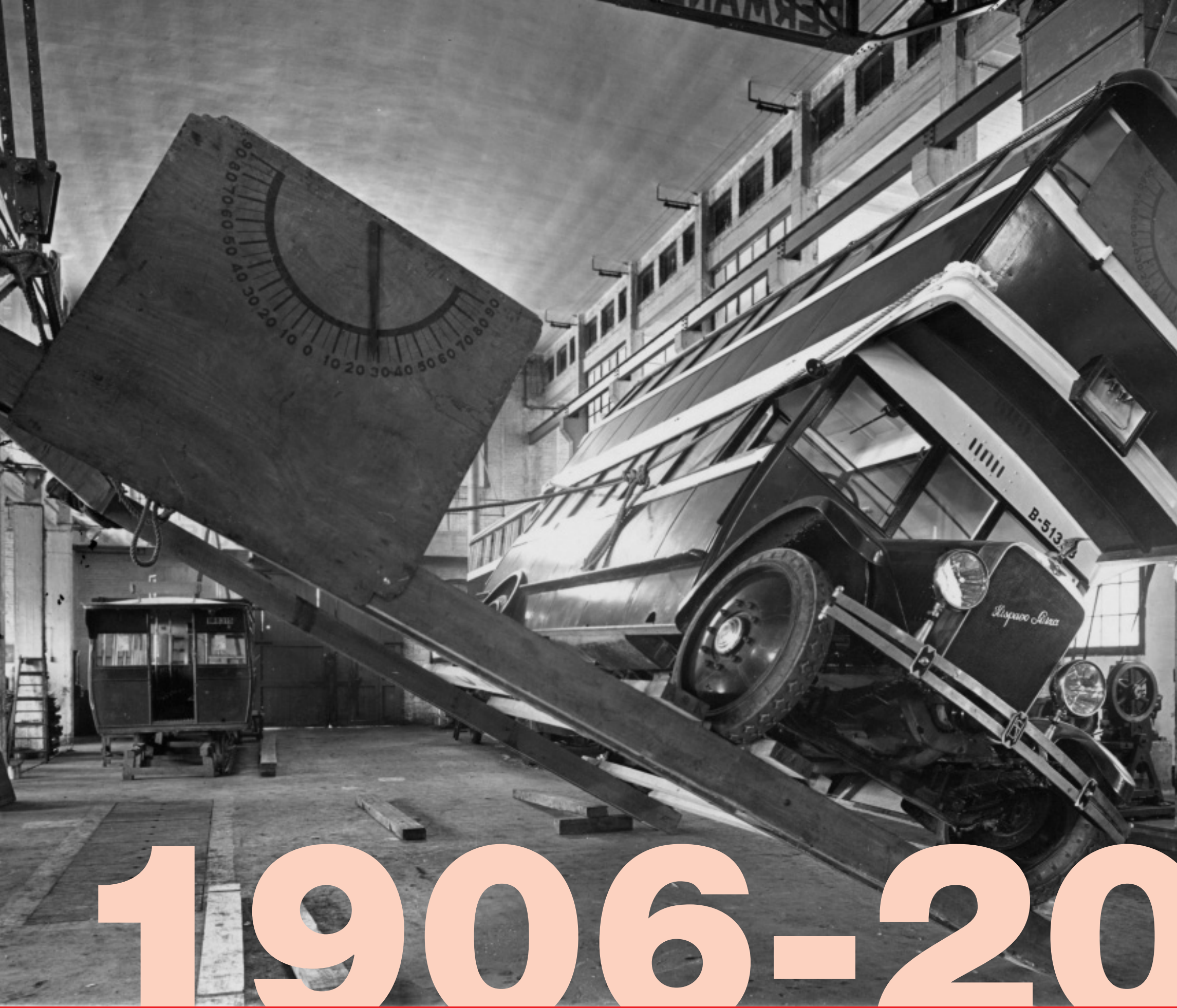
En aquest sentit TMB ha apostat fort pel gas natural com a combustible menys contaminant per a un 25% de la seva flota, participa des del 2003 en el programa experimental CUTE amb tres autobusos propulsats per piles d'hidrogen i du a terme una prova amb biodièsel en 15 vehicles. Les noves cotxes del Triangle Ferroviari i Horta s'han construït amb criteris ambientals avançats, mentre que les de Zona Franca i Ponent s'han actualitzat i ampliat. La de Lutxana, herència de la CGA, desapareixerà dins de la reordenació del sector 22@.

Vehicles Mercedes Citaro propulsats amb gasoil que s'han incorporat a les línies de TMB des del maig del 2006.



Un dels tres Mercedes propulsats per pila d'hidrogen inclosos al projecte europeu CUTE.





1906-2006

Cronologia

1906

• *12 d'agost.* La Catalana de Ómnibus inaugura la primera línia d'autobusos de Barcelona, entre la plaça Catalunya i la plaça Trilla, a Gràcia, després d'obtenir l'autorització municipal.

1908

• *23 de desembre.* Fruit de les pressions de les companyies de tramvies, l'Ajuntament ordena el tancament de la línia d'autobusos de La Catalana.

1918

• L'Ajuntament aprova unes noves bases per a la concessió de línies d'autobusos.

1920

• *Desembre.* La CNT convoca una vaga que paralitza el sector del transport col·lectiu.
• Alguns hotels de luxe posen un servei d'autobusos turístics per fer visites a la ciutat.

1921

• Badalona, l'Hospitalet i altres municipis metropolitans estrenen autobusos que els uneixen amb la capital.

1922

• *22 de març.* Es crea la Compañía General de Autobuses (CGA).
• *14 d'octubre.* S'inaugura la primera línia d'autobusos de la CGA, entre el carrer de Provença i l'Estació de França.
• La companyia de tramvies estrena els seus primers autobusos.

1923

• *Febrer.* S'inaugura la línia d'autobús entre Sants i Sant Martí.
• *6 de juliol.* Comencen dos dies de vaga al sector dels transports.
• *12 d'octubre.* Decret de Primo de Rivera facilitant la nacionalització de les empreses de transports públics.

1924

• *Juny.* El marquès de Foronda compra 4.000 accions de la CGA i passa a controlar-la. Inaugurad la cotxera de Lutxana.



Excursió amb autobusos de La Catalana.

Arribada dels primers Tilling-Stevens al port el 1922.

Autobús AEC amb l'imperial descobert.



Servei especial per a l'Exposició del 1929.



Construcció d'un vehicle de dos pisos a Lutxana.

1925

• *13 de gener.* La Provensalense canvia per autobusos els últims riperts en circulació.
• *Juliol.* S'obre una línia d'autobusos entre el Guinardó i la Mar Bella, que va durar fins al gener de 1926. Es creen altres companyies independents d'autobusos a les Corts i al barri del Port.

1926

• *Octubre.* Se celebra a Barcelona el 20è Congrés de la Unió Internacional de Tramvies i Transports Públics Automòbils.

1927

• *24 de maig.* Concedida la línia d'autobusos entre Gràcia i el Carmel, origen de la companyia Autobuses del Norte de Barcelona.

1928

• *27 d'abril.* Magí Roca crea la companyia Autobuses Roca.
• *23 d'agost.* Inauguració de la primera línia d'autobusos Roca, entre el carrer Còrsega i el Guinardó.

1929

• S'instal·len semàfors a Balmes-Provença, plaça Catalunya, passeig de Gràcia, la Rambla, Via Laietana, Gran Via i plaça Espanya.
• *20 de maig.* Inaugurada l'Exposició Internacional de Montjuïc.

1930

• S'inauguren línies de la CGA i Roca a Horta.

1931

- Dimiteix el marquès de Foronda, director de Tranvías de Barcelona, CGA i Gran Metro. El substitueix Alfredo Arruga.
- 14 d'abril. Proclamació de la República.

1932

- Barcelona supera oficialment el milió d'habitants.
- 8 juny. L'Ajuntament aprova la reglamentació de les parades d'autobús i l'establiment de tres estacions terminals (Tetuan, Lesseps i plaça Espanya).

1933

- 7 d'abril. L'Ajuntament aprova el Pla Conjunt, on es creen vuit noves línies d'autobusos, que s'adjudiquen a Amadeu Torner.
- 18 de novembre. El SURT decreta la vaga general al transport urbà de Barcelona.
- 4 de desembre. La companyia de tramvies contracta esquiroles per afrontar la vaga.
- 13 de desembre. Acaba la vaga dels transports. El balanç és de dos morts i 300.000 pessetes de pèrdues en desperfectes.
- Enrique Veiga substitueix Alfredo Arruga al capdavant de la companyia de tramvies.

1934

- 5 de juny. Després d'una forta polèmica queda anul·lada la concessió dels autobusos Torner.
- 23 de novembre. Ferit en atemptat el director de la companyia de tramvies Enrique Veiga.
- 22 de novembre. Neix la línia P de la CGA, embrió de l'actual 7.

1935

- 27 de juliol. Sebastià Nadal, nou director de la companyia de tramvies.

1936

- 19 de juliol. Aixecament militar i revolució a Catalunya, que paralitza els transports. El sindicat de transports de la CNT decideix col·lectivitzar totes les empreses de transports de Barcelona.
- Es crea la línia EC (Esplugues-Cornellà), precursora de les actuals 67 i 68.



Laffly de la CGA.



Vehicle de proves del tipus ACLO.

Unitat de la sèrie 400 (ACLO).



Laffly de TB.



Inauguració del primer troleibús l'any 1941.

1937

- 17 de febrer. Comencen els bombardejos sobre Barcelona, que paralitzen sovint el transport urbà.
- 4 de setembre. El govern republicà suprimeix per decret el servei de taxis i autobusos. A Barcelona continuaran funcionant, amb problemes, fins a la retirada del gener de 1939.
- Les companyies col·lectivitzades emeten vals i moneda pròpia per la manca de moneda fraccionària.

1938

- Juny. Deixen de circular els autobusos Roca col·lectivitzats.
- Desembre. Deixen de circular els últims autobusos.

1939

- 26 de gener. Les tropes franquistes entren a Barcelona.
- Es repinten els autobusos i els tramvies de color vermell i crema, respectivament.

1940

- 15 de novembre. Primeres proves de troleibús.
- 23 de desembre. Es dissol la CGA i els autobusos passen a dependre de Tranvías de Barcelona.

1941

- 7 d'octubre. Inauguració del primer troleibús, entre Paral·lel i Sant Andreu.
- 7 d'octubre. La línia 1 d'Autobusos Roca estrena vehicles de gasògen.

1942

- 11 de març. La companyia Roca, reorganitzada, restableix l'autobús entre l'hospital de Sant Pau i el passeig de Gràcia.

1944

- Es crea l'empresa d'autobusos suburbans Urbanizaciones y Transportes SA.

1948

- Setembre. S'apugen els bitllets d'autobús, troleibús i tramvia.
- Entren en servei els nous autobusos anglesos de marca Aclo.

1950

- Importats d'Anglaterra 19 bastidors BUT per a troleibusos.

1951

- 1 de març. Comença la vaga d'usuaris de tramvies. El boicot és general.
- 6 de març. Es restableixen les tarifes de tramvia anteriors al desembre del 1950 i acaba el boicot d'usuaris. Es convoca una vaga general per al dia 12.
- L'Ajuntament inicia un estudi per municipalitzar els transports col·lectius.

1952

- 30 d'octubre. El ple de l'Ajuntament aprova el projecte de municipalització dels transports.
- 5 de desembre. El govern espanyol aprova l'expedient de municipalització del transport de Barcelona.

1953

- 5 de desembre. Els autobusos Casas passen a unir Sant Gervasi amb la plaça Eivissa, a Horta.

1954

- S'aprova el Pla de Millores referent als autobusos, troleibusos i material mòbil.

1956

- 18 de juliol. Presentats els nous troleibusos de dos pisos i tres eixos, sobre xassis anglès BUT.

1957

- 15 de març. Josep Maria de Porcioles, nomenat nou alcalde en substitució d'Antoni M. Simarro, destituït després de la vaga de tramvies del gener.
- 26 de desembre. El Govern espanyol aprova la Llei d'Ordenació del Transport Urbà de Barcelona, per tal de resoldre els problemes de transport públic.
- L'Ajuntament adquireix el control de Tranvías de Barcelona SA.
- Entren en servei els nous autobusos Chausson.
- Seat presenta el 600, que es ven a 67.000 ptes.

1958

- 29 de desembre. Les dues companyies de metro, la de tramvies i ATUSA s'integren a l'entitat de coordinació Transportes Públicos Municipalizados.
- 31 de desembre. La creació de la Sociedad Privada Municipal de Tranvías de Barcelona culmina el procés de municipalització.
- Els autobusos arriben a la Verneda.
- S'elabora el pla general de transport col·lectiu de superfície de Barcelona.
- Entren en servei els nous troleibusos francesos model Vetra.

Prototip de Montral Pegaso.



ACLO reconvertit en bus curt.



Chausson d'Urbas a la terminal del carrer Trafalgar.

Presentació d'unitats Chausson a Drassanes el 1957.



Pegaso Seida 5020, en servei els anys 60.

Nevada del 25 de desembre de 1962.



1959

- S'implanta el servei nocturn de troleibusos i autobusos.

1961

- La Sociedad Privada Municipal Tranvías de Barcelona absorbeix l'empresa auxiliar ATUSA.
- Els autobusos arriben al barri del Congrés (línia S).
- 13 d'abril. Comencen a circular els nous vehicles de fabricació espanyola, els Pegaso-Seida, i es presenten en un acte oficial a la plaça de Sant Jaume.
- Culmina el procés de municipalització dels serveis de transport públic de Barcelona.

1962

- 25 de desembre. Cauen 40 centímetres de neu sobre Barcelona i tot el transport de superfície queda paralitzat.
- Autobusos i tramvies arriben als barris de Montbau i Sud-oest del Besòs.
- Comença la reconversió dels autobusos de dos pisos.

1963

- Els autobusos arriben al Carmel.

1964

- L'autobús supera el tramvia en nombre d'usuaris.



Pegaso 6035 estàndard.

1965

- 12 de març. S'aprova el Pla d'Actuació 1965-1968, per tal de potenciar el metro i l'autobús, en detriment de la xarxa de tramvies.
- Arriben els 100 primers autobusos Monotral Pegaso 6035, signe de la modernització del transport públic de superfície.

1966

- Matrícula 500.000 per a un autobús articulat Pegaso.

1967

- Maig. Es fa a Barcelona el 37è Congrés de la Unió Internacional de Transports Públics.
- Entra en servei la versió articulada dels autobusos Pegaso 6035. Se n'adquiriran 191.
- L'Ajuntament engega una campanya mediàtica a favor de la supressió dels tramvies.
- Primeres proves de microbusos i d'autobusos sense cobrador.

1968

- Deixen de circular els últims troleibusos i autobusos de dos pisos.
- 21 d'octubre. S'inaugura la primera línia de microbús, la 91, entre les Rambles i la Bordeta.

1969

- La Sociedad Privada Municipal de Tranvías de Barcelona canvia el seu nom per Transportes de Barcelona.
- 130 cruïlles de la ciutat estan semaforitzades.
- Juliol. S'inauguren les primeres autopistes a Mataró i Molins de Rei.



Primers Pegaso Monotral articulats, 1967.



La desaparageuda cotxera de l'avinguda de Borbó.

1970

- 18 d'agost. La línia 50 canvia els tramvies per busos. Els autobusos passen a circular pel lateral muntanya de la Gran Via perquè el tronc central passa a ser de sentit únic.

1971

- 18 de març. Últim viatge, en una trista festa de comiat, dels dos últims tramvies de Barcelona (49 i 51).

1972

- Es creen les línies 70 i 72 a l'eix de la ronda del Mig.

1973

- 19 de març. Es crea la 73, una altra línia perifèrica.
- Primeres màquines de pagament directe als autobusos que no tenen cobrador.

1974

- 19 de març. S'estrena el primer carril bus a la Diagonal.
- 26 de maig. Veïns de Roquetes segresten l'autobús 11 per reclamar transport. Ho tornaran a fer el 23 de juny i el 6 de juliol.



Pegaso Monotral reformats.

1975

- 15 d'octubre. L'EC d'Urbas, primera línia que arriba al barri de Sant Cosme del Prat de Llobregat.

1976

- El metro supera l'autobús en usuaris (280 a 276 milions anuals).

1977

- 4 d'abril. S'implanta la targeta rosa de transport gratuït per a jubilats.
- 11 de maig. Primeres proves d'un microbús adaptat per a persones amb cadira de rodes.
- 15 de juny. Primeres eleccions democràtiques des del 1939.
- 17 de juny. Tercer segrest en pocs dies d'un autobús a la Prosperitat per reclamar pisos per als barraquistes de la plaça Àngel Pestanya.



1978

- 7 de maig. Segrest d'un autobús per reclamar transport públic a Torre Baró.
- 26 de juliol. El govern central traspasa a la Generalitat provisional la majoria de competències sobre transports terrestres.
- Implantació de les targetes multiviatge T-1, que permeten fer 9 viatges per 100 pessetes. Cal cancel·lar-la en màquines especials al pujar al bus.

1979

- 3 d'abril. Primeres eleccions municipals democràtiques després de la dictadura.
- Es crea Transports Municipals de Barcelona (TMB) per gestionar conjuntament tots els transports de la ciutat.

1980

- Es creen les línies 76, 77 i 92 (aquesta en substitució de la que al Poblenou es coneixia com La Catalana).

1983

- 5 d'octubre. S'inaugura la línia transversal 74.

1985

- 15 de gener. Últim viatge de l'autobús 29, hereu del popular tramvia de circumval·lació.
- 20 de juny. La vaga general en defensa del sistema de pensions paralitza el transport públic.

1987

- 10 de juny. Entra en servei per primer cop el Bus Turístic.
- El Parlament de Catalunya aprova la creació de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) per tal de gestionar, planificar i coordinar el transport públic. TMB passa a ser Transports Metropolitans de Barcelona.
- Diverses entitats ciutadanes promouen una campanya per reivindicar l'accés dels minusvàlids al metro i l'autobús.

1990

- 9 d'octubre. L'Estat accepta finalment sufragar bona part del dèficit del transport públic de Barcelona.

1991

- Es privatitza el servei d'autobusos nocturns (Nitbús), del qual se'n fan càrrec les empreses TUBSAL i Mohn. Transports Ciutat Comtal crea el Tombús i l'Aerobús.



Microbús Ebro a la línia 91.



Pegasos articulats a la coxera.

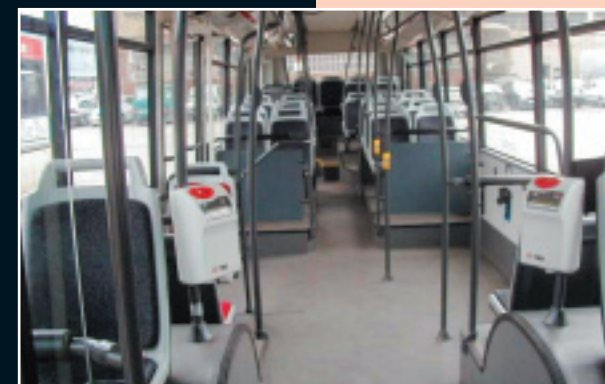


Pegaso 6038, en servei del 1980 al 1999.

Prototip de gas natural.



Interior d'un vehicle de plataforma baixa.



1992

- 23 de maig. Entra en servei l'autobús 60 o Ronda Exprés.
- 1 de juliol. Entren en servei els primers vint autobusos de plataforma baixa amb accés per a cadires de rodes de la companyia alemanya MAN.
- S'inauguren les rondes.
- 25 de juliol. S'inauguren els Jocs Olímpics de Barcelona, que duren fins al 9 d'agost. El metro i els autobusos transporten més de 23 milions de passatgers.

1993

- Entren en servei les targetes T-Mes i T-Dia.

1994

- Novembre. Alguns veïns de la Teixonera intenten segrestar un autobús per reivindicar millores al barri.

1995

- 31 de juliol. L'Estat, la Generalitat i l'Administració local signen el Contracte-Programa del transport públic metropolità.
- 11 de desembre. Veïns de Sant Genís dels Agudells segresten un autobús 19 per demanar que pugi fins al centre del barri.
- TMB cedeix tramvies i autobusos antics al Museu del Transport, de Castellar de N'Hug.

1996

- 9 de juliol. Es crea el bus 10 substituint el 401.

1997

- 19 de març. Es constitueix l'Autoritat del Transport Metropolità.
- 17 de juny. Nova línia 30 (Sants-Sarrià).

1998

- 17 d'agost. Es posa en funcionament la primera línia de Bus del Barri (212) entre l'avinguda del Jordà i Sant Genís.

1999

- 15 de gener. S'inauguren les instal·lacions dels centres de control de metro i autobusos a la Sagrera.
- 13 de setembre. Nova línia 165, anomenada Prat Exprés, com a reforç de la 65.

2000

- Març. TMB renova els pals de parada de les línies que circulen per Barcelona.
- Es creen sis línies de Bus del Barri.

2001

- 1 de gener. Entra en vigor el sistema tarifari integrat per als diferents transports públics de Barcelona i la seva àrea metropolitana.
- 30 de gener. Autobusos de Barcelona obté la certificació ISO14001 amb la qual adquireix un compromís amb el medi ambient.
- 28 de novembre. Es posen en servei 35 nous autobusos que funcionen amb gas natural comprimit, una energia alternativa que redueix l'emissió de contaminants a l'atmosfera i el nivell de soroll.
- Es renova el disseny de l'interior dels autobusos, que aporten una gamma cromàtica més variada i una millor senyalització.

2002

- El Pla de Millora d'autobusos suposa la millora de les freqüències de pas, prolongacions i modificacions de línies i l'ampliació de la xarxa de Busos de barri.
- 21 de gener. S'inaugura la cotxera del Triangle Ferroviari al districte de Sant Andreu.
- 3 de setembre. S'inaugura la línia 23, que fa el seu recorregut entre plaça Espanya i el Parc Logístic.

2003

- 2 de maig. Barcelona prova un nou autobús elèctric amb una turbina alimentada per gas natural comprimit.
- 22 de setembre. TMB presenta tres autobusos Mercedes d'hidrogen que circularan per la ciutat dins del projecte CUTE. Els vehicles no generen emissions de fums contaminants ni sorolls i són respectuosos amb el medi ambient.
- 15 de desembre. Després de més d'un segle, deixa de funcionar la cotxera de Borbó.
- 19 de desembre. TMB posa en funcionament la nova cotxera d'Horta.



Mercedes Sprinter a la línia 211.



Articulat MAN prestant servei a la línia 36.



Rampa per a cadires de rodes.



Autobús de gas natural comprimit.

Autobús de TMB donat a una ONG de Guinea, 2005.



Bus Mercedes de pila d'hidrogen.

2004

- 4 de maig. Comença a circular el CicloBus, un nou servei de transport públic per fomentar l'ús de la bicicleta a la ciutat. Està gestionat per TMB i Turisme de Barcelona.
- 7 de maig. Es crea la tercera ruta del Bus Turístic, que arriba fins a la zona Fòrum.

2005

- 18 de maig. TMB incorpora els 50 primers autobusos articulats que funcionen amb gas natural.
- 29 de setembre. Comença a funcionar l'innovador sistema iBus, que permet als usuaris, a través del mòbil o d'Internet, conèixer el temps aproximat que falta perquè arribi el bus. En una primera fase funciona en 8 línies.

2006

- Entra en vigor un nou pla de millores que preveu crear 2 línies d'autobusos urbans, 2 interurbanes, 3 del Bus del Barri, prolongar-ne 5 d'urbanes, 2 del Bus del Barri i reforçar el servei de 14 línies més. S'amplia el servei els caps de setmana i a l'estiu. Aquest pla suposa l'adquisició de 215 vehicles, amb els quals tota la flota serà accessible a persones de mobilitat reduïda.
- Maig. S'afegeixen 13 línies més al sistema iBus. Totes les línies de Bus del Barri ja circulen en festiu.
- 23 de juny. La línia del Parc de Montjuïc s'integra a la xarxa regular i passa a circular de dilluns a diumenge.
- 27 de juny. Es crea la línia 21 Paral·lel - El Prat, en substitució de la 38.
- Agost. S'arriba als 102,9 quilòmetres de carril bus a Barcelona.

Bitllets



Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA)



La Catalana



Autobusos Roca

Transportes Suburbanos de Barcelona (Urbas)



Transports de Barcelona



Authosa



BIBLIOGRAFIA

ALEMANY, Josep M. i MESTRE, Jesús:
Els transports a l'àrea de Barcelona. Diligències, tramvies, autobusos i metro. TMB, Barcelona, 1986.

ANDREU, Marc; HUERTAS, Guillem; HUERTAS, Josep M; FABRE, Jaume: *La ciutat transportada. Dos segles de transport col·lectiu al servei de Barcelona.*, TMB, Barcelona, 1997.

DEL CASTILLO, Alberto i RIU, Manuel: *Historia del transporte colectivo en Barcelona (1872-1959).* Seix Barral, Barcelona, 1959.

FERNÁNDEZ I VALENTÍ, Ricard:
Cien años de autobuses en Barcelona (1906-2006). Publicació elèctronica, 2006.

GONZÁLEZ MASIP, Albert: *Els autobusos de Barcelona. 1906-1939.* Albert González Masip, Barcelona, 1996.

MERIGÓ, Toni: *Los autobuses de Barcelona y el metro.* Cuadernos Cívicos de La Vanguardia, número 6, Barcelona, 2004.

Edita: Transports Metropolitans de Barcelona

Setembre 2006

Disseny gràfic: Estudi Guasch, SL

Fotografies: Arxiu de TMB, Arxiu Nacional de Catalunya, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona

Col·laboració especial: Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos (ARCA), Associació de Col·leccionistes Empleats de Metro i Autobusos (ACEMA)

© Transports de Barcelona, SA

C. 60 núm. 21-23, Sector A. Zona Franca

08040 Barcelona

www.tmb.net

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.



100
 anys
 de **Bus** a Barcelona
 1906-2006

Transports Metropolitans de Barcelona

100 anys de Bus a Barcelona 1906-2006



100
 anys
 de **Bus** a Barcelona
 1906-2006



Transports Metropolitans
 de **Barcelona**



Patrocina:



Mercedes-Benz



Transports Metropolitans
 de **Barcelona**

