

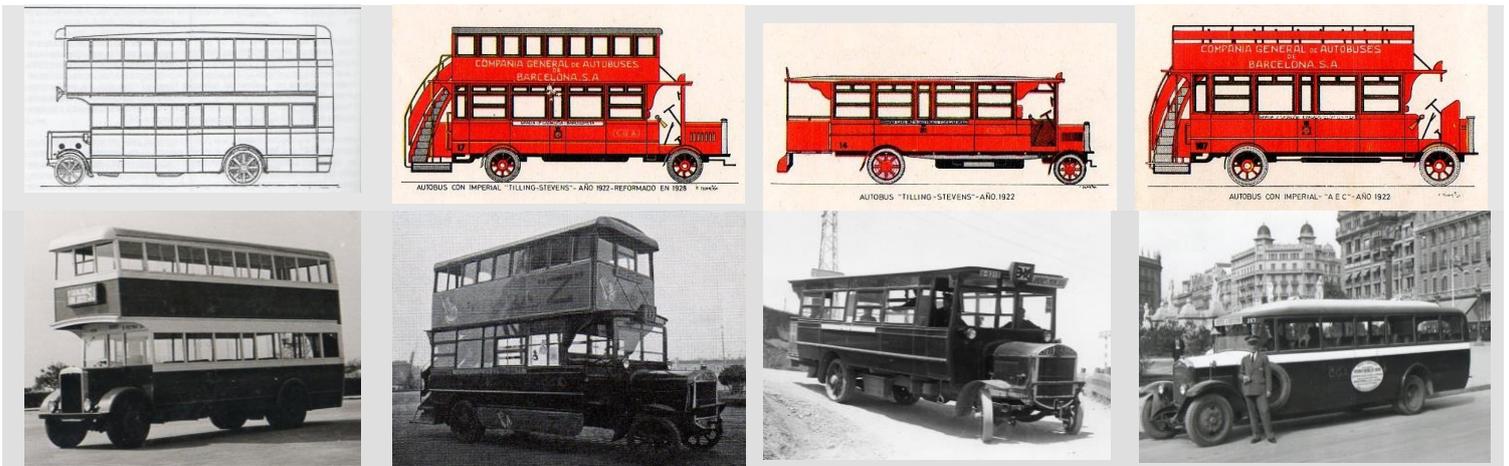


Empresa:
Extinguida

Ubicación:

CGA (Compañía General de Autobuses de Barcelona SA)

Barcelona (Barcelona)



 **HISTORIAL**

Antecedentes.- El 25-06-1921 **Antoni Antich Portella** propone la creación de 4 líneas de autobuses al Ayuntamiento de Barcelona.
El 17-10-1921 (con el visto bueno de la Comisión de Hacienda), le es concedida la explotación de las 4 líneas en monopolio.



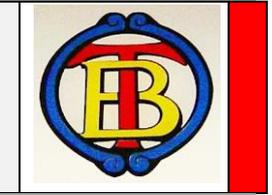
El 15-03-1922 le vuelve a ser ratificada la concesión (tras diversas dificultades legales y reclamaciones de otros afectados). Las líneas basicas son: **A-Circumvalación B-Sans-San Martín C-Atarazanas-San Andrés D-Gracia-Barceloneta** (ver líneas).
El 22-03-1922 se constituye formalmente la Sociedad Mercantil "**Compañía General de Autobuses de Barcelona SA**" (**CGA**).
El 24-03-1922 **Antoni Antich Portella** traspasa las concesiones a la **CGA** (desde el principio había sido su "hombre de paja").
El 14-10-1922 **CGA** inaugura 2 tramos de la línea **A** con coches **Tilling Stevens** rojos (sistema petrol-electric) ingleses de 2 pisos.



Paralelamente e este monopolio, la compañía de tranvías **TBSAE** (**Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones**) solicitó dos líneas al Gobierno Civil (ignorando al Ayuntamiento) que le fueron concedidas en virtud de que su itinerario transcurría por antiguas "carreteras" desestimando la consideración de "calles" y tratándolas como si se tratase de líneas suburbanas.
El 21-12-1922 **TBSAE** inaugura la línea **San Adrián - Hospitalet** con coches **AEC** ingleses de 2 pisos pintados de amarillo.
Unos meses después **TBSAE** pone en marcha la otra línea **Colón - San Sebastian** con coches **SPA** italianos de un solo piso y también pintados de amarillo.



En junio de 1924 **TdB** (**Los Tranvías de Barcelona**) se hace con 4000 acciones de la **CGA**, pasando a tener control sobre ella.
El 01-01-1925 cesa el servicio en las líneas de **TBSAE** en virtud de acuerdo, por el que también se ceden los autobuses a **CGA**. Ese mismo acuerdo conlleva que las líneas de autobuses no volverán a incidir en las de tranvías por ser parte de la misma propietaria. El mismo año cesa la clausula de Monopolio y aparecen algunas nuevas Empresas operando líneas en Barcelona capital.



El 11-03-1925 se inaugura la línea **SA PI.Universidad-San Adrián**, (heredera de la anterior de **TBSAE** que previamente se suspendió).

El 03-04-1927 se inauguran las líneas **BS Barcelona-Badalona** y la **BA** con el mismo recorrido (como refuerzo, aunque ésta última se suprime un mes más tarde), concesión obtenida mediante concurso cuya gestión inició **Jose Grau Gomà** y luego no se presentó.

Antecedentes: En 1921 **Josep Ollé Bou** obtuvo la concesión **Badalona-Barcelona** que duró muy poco seguramente por dualidad con el Tranvía.

El 24-08-1927 se presenta el coche **64** (matrícula **B-12111**) al que se le ha cubierto el imperial. Tal reforma es resultado de una propuesta del 09-02-1926 de **Alfred Arruga** (Gerente de la **CGA**) para mejorar el servicio en días de lluvia y frío (en que el pasaje no viaja en el imperial y se acumula en el piso bajo). El trabajo de la reforma se aprobó en Comité Directivo en 02-1927 (un año después). Solo se hace la cubierta para la parte de los asientos, quedando sin cubrir las escaleras y resto del coche.

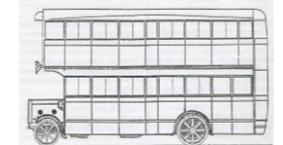


El 27-05-1928 se crea la línea **TT PI.España-Hospitalet (Torrassa)**, (otro tramo de la anterior de **TBSAE** que previamente se suspendió).

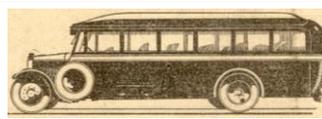
La **CGA** siguió con su proceso expansionista interesándose por la línea a **Sta.Coloma** que finalmente consiguió:

El 01-09-1928 se inaugura la línea **SC PI.Universidad-Sta.Coloma Gramanet**, que absorbe la línea **San Adrian-Sta.Coloma** de **Jose Grau Gomà** prolongándola hasta **Barcelona** (gracias a la anterior concesión de **TBSAE** y a la de **Badalona** combinada).

Durante este año 1928 y en previsión del incremento de transporte que supondrá la Exposición Universal de 1929 se adquieren coches de segunda mano a Madrid (y a algún otro particular) que se destinan al aporte de piezas de recambio inicialmente. Con los ya existentes se inicia una reforma global y se procede a una reconstrucción total de las cajas de madera de unos 50 coches cubriéndolos totalmente (incluida la escalera) y abriendo una puerta lateral trasera.



En 1929, la Exposición Universal, se adquieren coches **Laffly** y se crean 2 nuevas líneas Turísticas por Barcelona (fuera del recinto de la Expo) especiales para este evento ([Ver líneas](#)), gestionadas conjuntamente con el **Patronato Nacional del Turismo** y la **CGA**.



El servicio para el transporte en la Exposición se gestiona separadamente por la Empresa **LOTRA (Locomoción y Transportes)**, vinculada a las anteriores y creada como servicio para estos efectos. **Lotra** además del **transporte de viajeros** se cuidará de todos los demás sistemas de transporte y accesorios de la Expo-1929, así atenderá el **Ferrocarril en miniatura**, las **Escaleras mecánicas**, los **Electrocarros**, el **peaje y control de la entrada de vehículos** y algún otro servicio vinculado.

LOTRA
Locomoción y Transportes



Durante un tiempo indeterminado existió simultáneamente la competencia de la empresa **Transportes L Sala** que bajo la coordinación de la **Compañía Española de Turismo** (con sede en la plaza Cataluña), realizaba dos líneas turísticas similares.



Magí Roca Sangrà (Autobuses Roca) solicitó también establecer 3 líneas turísticas para la expo-1929, pero le fue denegado por el Ayuntamiento.



En 1930 **TB** adquiere aún más acciones pasando a ser la mayoritaria dentro del Consejo de Administración. En los años siguientes la **CGA** es gobernada y administrada por **TB** directamente. ([Ver evolución en Líneas](#)).



El 11-04-1930 se inaugura la línea **MO PI.Universidad-Mollet** procedente de la absorción (por compra) de la concesión siguiente:

Antecedentes: El 05-01-1925 **Artur Jaime Domenech** había obtenido la concesión **Mollet-Barcelona** que duró poco tiempo y fue abandonada.

El 11-04-1930 también se crea la línea **BM PI.Universidad-Moncada** procedente a su vez de la anterior línea sin explotar:

Antecedentes: El 07-04-1926 **B. Codina** había obtenido autorización para la línea **Moncada-San Andres (Barcelona)** que no duró mucho.

El 06-08-1930 la **CGA** inaugura la línea **SU PI.Cataluña-San Justo** en evidente competencia con **La Sanjustenca**. Esta será la última línea concedida por el momento ya que está en gestión lo que se detalla a continuación.

El 07-04-1933 el Ayuntamiento de Barcelona aprueba oficialmente un **Plan de Conjunto** a pesar de las reclamaciones de **TB**, **CGA** y **Magi Roca**.

El 06-05-1933 se publica el pliego de condiciones para concursar a la concesión de las líneas. Finalmente en la obertura de pliegos se desestima la propuesta de la **CGA** por haberse presentado 15 minutos tarde, y quedan incluidas en el concurso las de **Xavier Roca Baltá** y la de **Amadeu Torner**.

El 18-09-1933 la Comisión de Fomento (a pesar de haberse generado un malestar público importante porque nadie consideraba oportuno ni los plazos ni las líneas ni los trazados ni el material), adjudica a **Amadeu Torner** la concesión (con 22 votos a favor y 7 en contra).

Amadeu Torner Arquer
Autobuses Barcelona SA

En su ficha se hace un amplio detalle de todas las circunstancias de este asunto que incluía el servicio con autobuses Saurer con remolque (que se fabricarían en una nueva planta en Barcelona) y que finalizó con la pérdida de la concesión y de la fianza depositada.

El 27-09-1934 se publica en la Vanguardia que la Comisión Municipal declara caducada la Concesión del sr. **Amadeu Torner** por incumplimiento de varias cláusulas del contrato y que la fianza de 160.000 ptas se considera perdida y no se devolverá. Ese mismo día curiosamente se publica la prolongación de la línea **E** de la **CGA**, lo que prueba que ya se había levantado la prohibición de nuevas concesiones.

El 19-07-1936 estalla la Guerra y se paralizan todos los servicios. En los primeros días la empresa es incautada por un Comité de obreros y se desvincula totalmente de los tranvías. Se crea la sección de Empresa **Autobuses (G)**.

Autobuses (G)

Durante el período de la Guerra se le agregan otras líneas procedentes de otras empresas incautadas y que desaparecen: El 18-09-1936 **PI.España-Can Tunis** de **Manuel Vicens Gou** se transforma en la línea **CA**.

Antecedentes: El 14-02-1925 **Doménec Estañol Coca** solicitó una línea **PI.España** a **CanTunis** que le fue denegada. El 23-04-1925 la solicita **Artur Béquér** y es aprobada pero el 06-10-1925 la transfiere a **Josep Cao Pérez** por poca rentabilidad y éste la abandona el 06-08-1926. El 13-08-1926 **Manuel Vicens Gou** la solicita otra vez pero ante las irregularidades el Ayuntamiento la pone a concurso el 12-09-1928 y éste es ganado por el mismo. En 1934 murió el titular y la empresa pasó a su hijo con efectos de 01-1936. (Tenía 4 Hispano Suiza y el garage en la calle Encarnación nº5). Existen imágenes de un billete a nombre de **Automnibus P. Godó** del que no se ha averiguado a que época corresponde.

El 28-01-1937 **PI.Lesseps-Carmelo** y **PI.Lesspes-Maragall** de los **Autobuses -N-**, procedentes de la también incautada **ANB** se transforman en las líneas **NA** y **NE** respectivamente. (Ficha pendiente).

El 17-02-1937 **PI.Lesseps-Coll** de **AOVC** se convierte en la línea **VC**. (Ficha pendiente).

El 02-03-1937 **Barcelona-Sant Just Desvern** de **La Sanjustenca**, convertida en línea **JD**.

El 19-07-1937, en precario (y sin haberse constituido aun la nueva Empresa) se reinicia el servicio de las líneas. (**Ver líneas**). El 18-08-1938 se constituye (en Tarragona !!) la compañía "**Autobuses (G) de Barcelona**" procedente de la extinguida **CGA**.

Autobuses (G)

En 12-1938 dejan de circular todos los autobuses.

En 01-1939 se utilizan gran parte de los autobuses en la retirada hacia la frontera y se dejan abandonados y destrozados.

En Marzo de 1939 con los pocos autobuses que se recuperan se reinician algunos servicios (**ver líneas**) y se extingue **Autobuses (G)** retomando la anterior situación jurídica de la **CGA**.

C.G.A.

En los meses siguientes aparecen problemas de faltas de suministros, sobre todo neumáticos y carburante.

Se impone la utilización prioritaria de tranvías y se preveía la adaptación de los autobuses a trolebuses (evitando así la falta de carburante).

El 04-09-1940 se firma un Convenio con el Ayuntamiento para la explotación unificada del transporte de superficie, por el que se suprimen las líneas urbanas (sustituídas por tranvías) y se reducen las suburbanas.

El 19-12-1940 se presentó oficialmente el proyecto para la transformación de autobuses en trolebuses para la línea "**G**" (que luego será la **FG**).

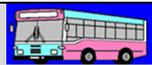
El 23-12-1940 (ante la caótica situación) por acuerdo de la Junta General Extraordinaria se decide la disolución de la **CGA**. No obstante, la liquidación definitiva y oficial no se produjo hasta el 10-12-1963 (23 años después).

El material e instalaciones existentes en diciembre de 1940 pasaron directamente a **TB**. De hecho, algunos meses antes ya se estaba trabajando en la transformación de autobuses a trolebuses, que se inauguraron el 07-10-1941 en la línea **FC**.



El 22-03-2022 se cumplen 100 años desde la creación oficial de la **Compañía General de Autobuses (CGA)** y por este motivo **TMB** (que se considera la sucesora directa) ha editado diversos comunicados (se reproducen algunos) y se ha acelerado la restauración del Tilling Stevens que **TMB** conservaba en los sótanos de la cochera Triangle. (**Ver Notas**).

C.G.A.



Esta ficha se actualizó anteriormente el 07-2016 y en la versión 07-2019 modificaron los estilos del Historial. Versiones posteriores la de 04-2020, en 03-2022 y ésta de 02-2023.



La Bibliografía consultada para confeccionar esta ficha ha sido básicamente la siguiente (además de la señalada puntualmente en los distintos apartados):

- Artículo de A. Cazabán publicado en el nº 61 del Boletín Informativo de S.P.M. Transportes de Barcelona SA., publicado en 1972 (Por ser el más abreviado, pero a su vez bastante completo, se ha optado por reproducirlo en su totalidad en esta ficha).
- Libro de Albert González Masip titulado "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" publicado en 1996. (Se han reproducido algunos cuadros de datos).
- Documentación y fotos de la colección de Xavi Flórez.
- Anotaciones sobre la historia (referida al billete) de Joan Domingo Ventura.

Los datos han sido contrastados con las siguientes publicaciones:

- Libro "Historia del Transporte Colectivo en Barcelona (1872 - 1959)" de Albert del Castillo y Manuel Riu, publicado en 1959.
- Libro "Els Transports a l'Àrea de Barcelona Diligències, tramvies, autobusos i metro" de Joan Alemany i Jesús Mestre, publicado por TB en 1986.
- Libro "Els Tramvies de Barcelona: Història i Explotació" de Albert González Masip, publicado en 1992.
- Libro "Memórias de un Peatón (Tranvías y Trolebuses de Barcelona)" de Manuel Giménez Attenelle, editado en 1997.
- Libro "La ciutat Transportada" de Marc Andreu y otros, publicado por TMB en el año 1997.
- Libros "Memorias de un Tranviario" (Años 1898 al 1971 en Cuatro Partes) de Manuel Giménez Attenelle, editados hasta 2005.
- Libro "Els autobusos de l'Àrea de Barcelona (1905-1936)" de Albert González Masip, publicado en 2007.
- Datos sobre los Tilling Stevens en el siguiente sitio: <http://perso.wanadoo.es:80/assotram/bcntilling1.htm>
- Datos sobre los Trolebuses en el sitio: <http://perso.wanadoo.es:80/assotram/bcntrolei.html>
- En la web de Los Autobuses de Barcelona también hay información (entre otros) en los siguientes sitios: <http://www.autobusesbcn.es/lineas/a.html> y en <http://www.autobusesbcn.es/misc/cga.html>

En la confección de esta ficha se ha pretendido unicamente hacer un resumen muy abreviado y mostrar algunas cosas significativas de ese resumen, los billetes dan idea de los precios y recorridos, por ello se han incluido como complemento, en cuanto a fotos se han limitado (aparte de las incluidas en el artículo) a las de un coche con imperial de los de la primera generación, pero con la escalerilla modificada y otro coche de los de la última generación (precursor de la estructura de los trolebuses) para líneas suburbanas. No se ha considerado oportuno repetir un sinfín de fotos que ya han sido publicadas suficientemente en otros medios, entre ellos todos los citados en los párrafos anteriores.

Para mantener homogeneidad con otras fichas de otras Empresas, se han mantenido los apartados de Coches (inventario de vehículos) y Líneas (detalle de las diferentes líneas con sus abatares históricos), pero en este caso se ha aprovechado el trabajo de Albert González Masip directamente, mediante los cuadros publicados en su libro citado.



Desarrollo de las diferentes Compañías de Tranvías que conformaron TB

Cuadro extraído del libro "Les línies de Tramvies de Barcelona (1872-1971)", de los autores Jordi Ibàñez y Xavier Flórez, editado en el año 2001 →

Se agregan en este otro apartado al margen los principales acontecimientos relativos a **Autobuses**:

La Catalana años 1906 a 1908 →

Compañía General de Autobuses (CGA) 1922 creación →

TBSAE=Tranvías=TB → 1922 crea 2 líneas **Bus**

TdB controla a **CGA** → 1925 cesan líneas **Bus**

1930 control total **TB** →

1936 separación **Bus** →

1939 unificación **Bus** →

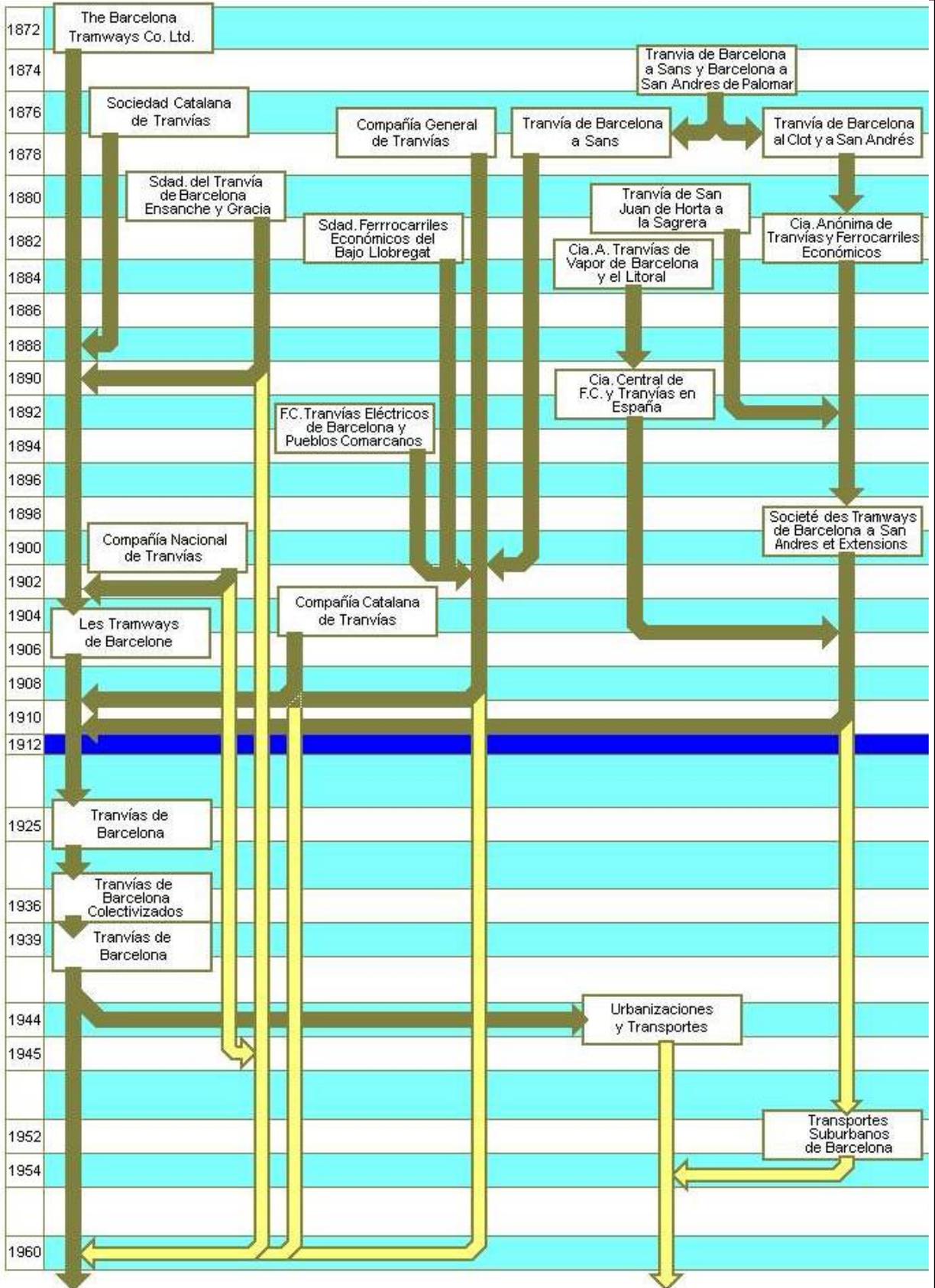
CGA pasa a **TB**

1940 liquidación →

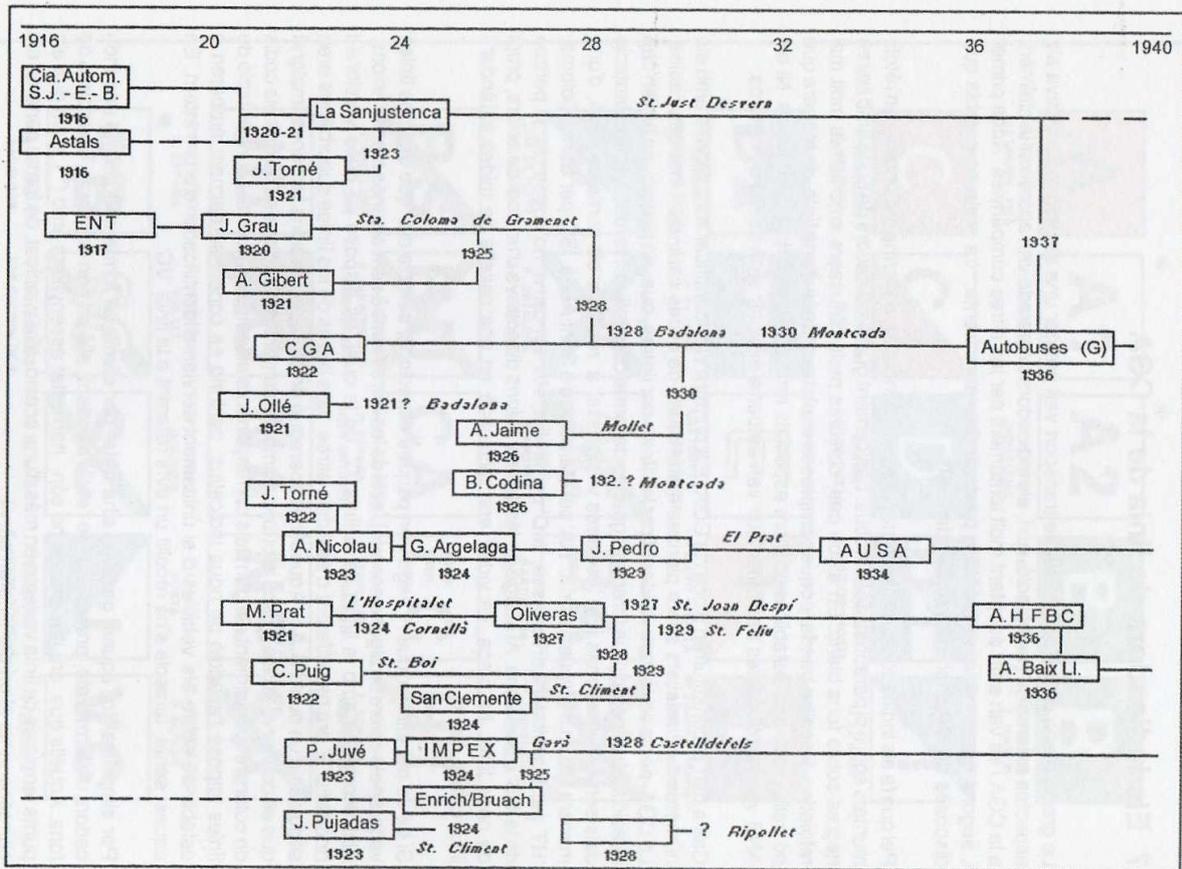
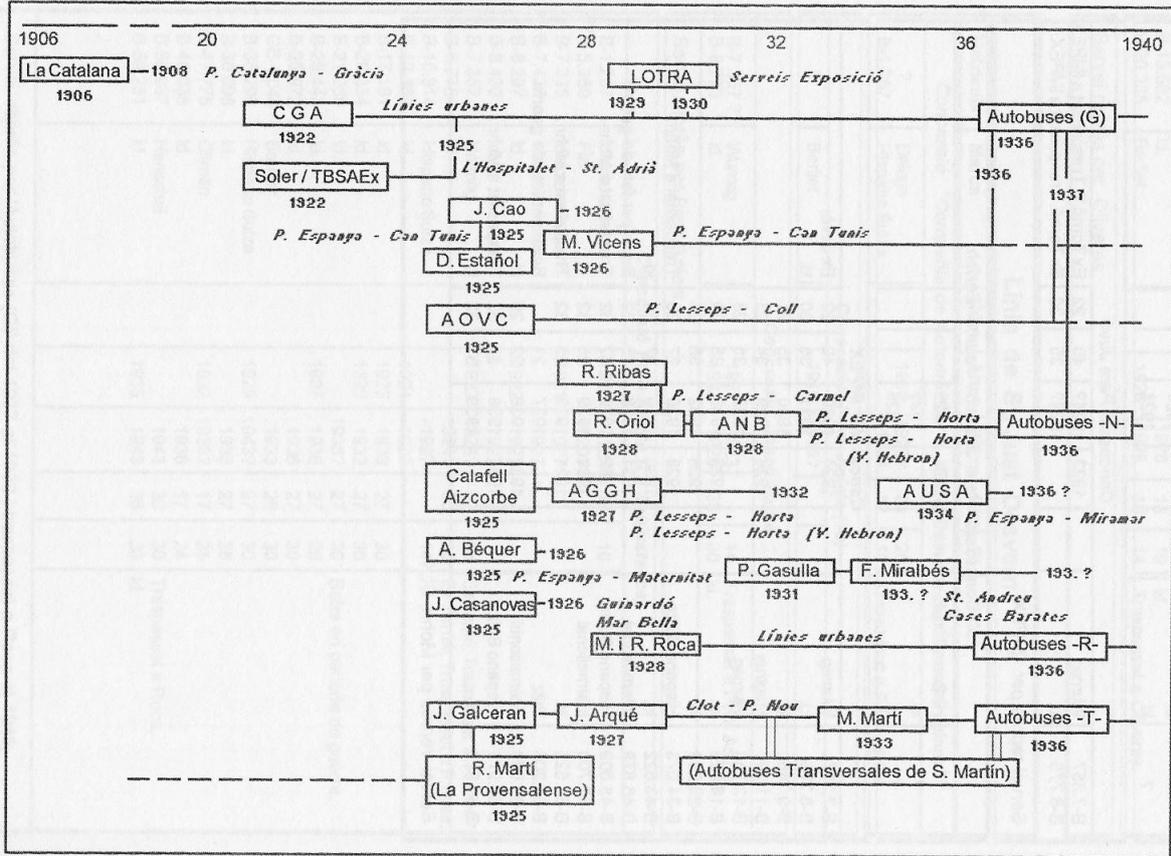
1941 inicio **Trolebuses** →

1963 liquidación definitiva de la **CGA** →

Únicamente subsisten: **TB** y **URBAS**



Símbols Utilitzats: → Segregació ↪ Absorció o fusió ↓ Continuitat legal de la Companyia amb control accionarial de l'altre



Muestra gráficamente los diferentes nombres de las distintas Empresas que han intervenido en la historia de la CGA y Autobuses (G).



C.G.A.

Empresa:
Extinguida

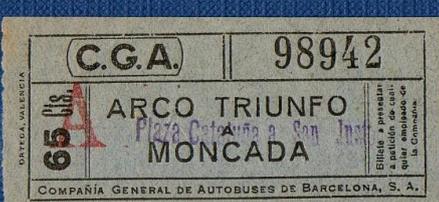
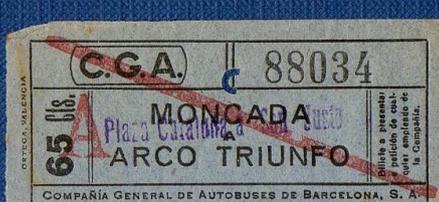
CGA (Compañía General de Autobuses de Barcelona SA)

Ubicación:

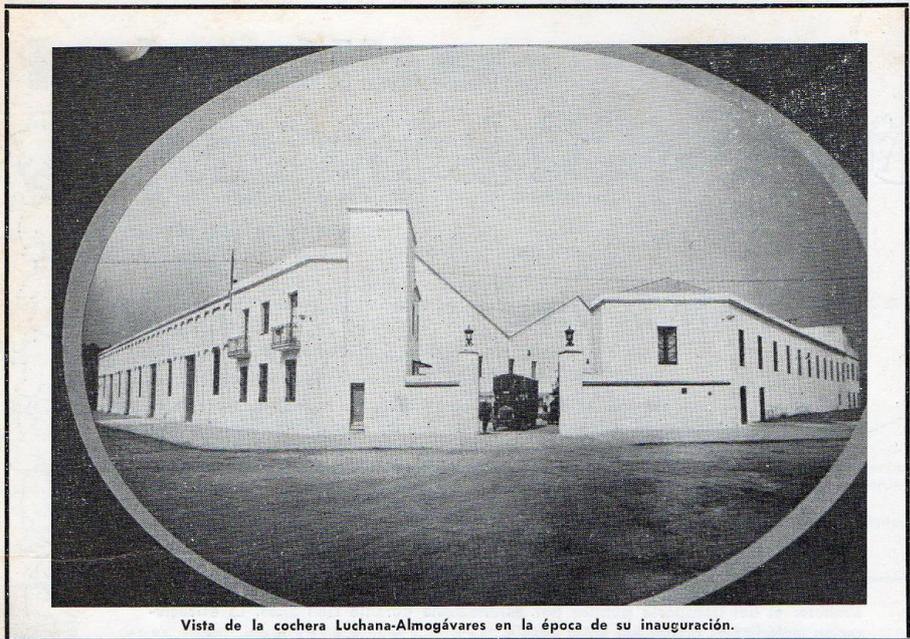
Barcelona (Barcelona)

Billetes colección Xavi Flórez:

Billetes utilizados en diversas épocas:



Artículo extraído del nº 61 del Boletín Informativo de TB, publicado en Abril 1972:.



Vista de la cochera Luchana-Almogávares en la época de su inauguración.

DE COMO NACIO LA "COMPAÑIA GENERAL DE AUTOBUSES DE BARCELONA" HACE CINCUENTA AÑOS



Don Alfredo Arruga Liró, fundador y principal organizador de la Compañía General de Autobuses.

Los autobuses urbanos hicieron su primer ensayo en las calles barcelonesas en el año 1906, cuando la Compañía Catalana de Omnibus, queriendo competir con los entonces recién electrificados tranvías, adquirió en Pa-

rís siete autobuses para establecer una línea desde la plaza de Cataluña a la de Trilla, en Gracia. Pero el material no resistió la prueba y antes del año de su inicio se terminó el ensayo. (Véase el BOLETIN INFORMATIVO de marzo de 1970.)

Desde entonces hasta los años veinte, el transporte público en nuestra ciudad estuvo casi exclusivamente en manos de la compañía de tranvías, llamada la "Anónima", la cual, bajo la eficiente dirección de don Mariano de Foronda y González-Vallarino, logró adquirir el control de las otras dos empresas tranviarias barcelonesas: la Compañía General de Tranvías, de capital alemán, y la del Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones, de capital belga, como lo era también Los Tranvías de Barcelona.

Conviene señalar que durante los años de la gran guerra (1914 a 1918) no fueron tiempos pro-

picios para establecer nuevos medios de transporte que, como los autobuses, constituían y consumían productos de importación, pues hasta 1930 los motores de todos los autobuses funcionaban exclusivamente con gasolina o con mezclas, ya que el motor Diesel no se hallaba suficientemente perfeccionado para ser instalado en vehículos.

En París, donde ya se había iniciado la sustitución de algunas líneas tranviarias por autobuses, sufrieron durante aquella guerra las consecuencias del cambio por la falta de carburantes y finalmente, porque el ejército les requisó todos los coches para enviarlos con tropas al frente de Verdún.

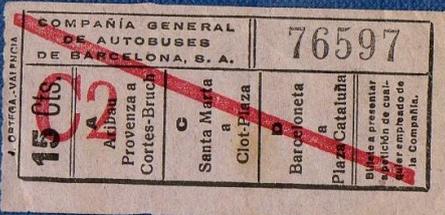
Los tranvías tampoco se libraron de las escaseces derivadas del conflicto bélico. Los de nuestra ciudad pasaron momentos difíciles por falta de materias primas y pudieron salvar la situación gracias a la extraordinaria

labor del entonces jefe de sus talleres, un alemán llamado Roberto Merkel, que evitó la paralización del servicio.

Pero si la guerra nos había producido dificultades, también trajo riqueza y el desarrollo industrial fue tan importante que la ciudad experimentó un gran aumento demográfico. Los transportes urbanos tuvieron que evolucionar y ponerse a tono con las circunstancias y así nacieron los metropolitanos, cuya construcción y puesta en servicio supusieron para Barcelona el espaldarazo de gran ciudad europea. En 1921, el Gran Metropolitano de Barcelona inició sus actividades y el 30 de diciembre de 1924 pudo inaugurar su primera línea, Lesseps a Cataluña. Y el F. C. Metropolitano de Barcelona (Transversal), empezó sus obras el 3 de



Los primeros autobuses que circularon en 1922 realizaron un servicio especial entre Plaza de Cataluña y el Salón de Automóviles.



"L'Esquella de la Torratxa", siempre mordaz, publicó en marzo de 1922 este dibujo, en el que aparece un autobús de la concesión Antich, pasando sobre sus oponentes, la minoría radical en el Ayuntamiento y la Compañía de Tranvías.



Aspecto del despacho de la gerencia cuando las oficinas estaban en el Paseo de Gracia.

los vocales Pedro Bartolí y José Ponsa, recayendo la presidencia en Beltrán T. Rumble; la gerencia en Alfredo Arruga y la secretaría en Luis Puig de la Bellacasa y Deu.

Como distintivo del cargo, la empresa hizo troquelar unas artísticas medallas en oro, que se entregaron a los primeros consejeros.

En la constitución de la empresa se interesaron las firmas inglesas Vickers Ltd., The British & Allied Investments Corp. Ltd., y la Tilling Stevens Motor Ltd., fabricantes de los coches.

Al año siguiente de creada la Sociedad, el domicilio social fue trasladado a un piso del Paseo de Gracia núms. 8 y 10, donde quedaron instaladas las oficinas.

La concesión comprendía las siguientes líneas:

Línea A. — De circunvalación en ambos sentidos: Provenza, esquina Aribau; derecha Ensanche a Arco del Triunfo; Paseo de Pujadas: Plaza Antonio López, Granvía Layetana, Plaza Cataluña y Aribau-Provenza.

Línea B. — Sans: Plaza Cataluña: Ronda San Pedro, Arco del Triunfo: Pedro IV y San Martín.

Línea C. — Atarazanas, por Marqués del Duero: Brecha

junio de 1922 y puso en marcha el tramo de línea Cataluña a Bordeta el 10 de junio de 1926.

Faltaba, sin embargo, un nuevo medio de transporte en la superficie. Percatados de ello, en el año 1921 el Ayuntamiento, entonces de mayoría regionalista, otorgó a un industrial barcelonés llamado Antich la concesión de una red de autobuses urbanos con carácter de "monopolio".

Como la Compañía de Tranvías, a través de un llamado Turner, había solicitado también unas líneas de autobuses y le fueron denegadas, se entabló recurso contra el citado monopolio, recurso que fue fallado más tarde anulando dicha exclusiva.

Detrás del concesionario Antich estaban Alfredo Arruga Liró, competísimos en el ramo del automóvil y hombre metódico y organizador, y el eminente abogado Luis Puig de la Bellacasa y Deu, los cuales, con la colaboración de importantes hombres de negocios barceloneses, llevaron adelante la creación de una sociedad anónima para la explotación de la red de líneas concedida a Antich. Fue, pues, el 22 de marzo de 1922 (hace ahora cincuenta años), que se constituyó la Compañía General de Autobu-

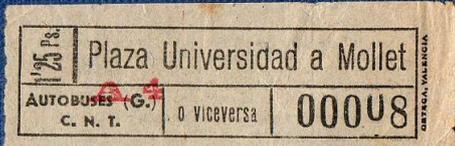
ses con un capital escriturado de diez millones de pesetas, fijando su primer domicilio en la Plaza de Cataluña núm. 9, 3.º.

El Consejo de Administración estaba compuesto por los siguientes señores: Luis González de Rivera Montoro, vicepresidente; Ignacio Fuster Otero, Heremegildo Arruga Liró, Alfred A. Vere Baker, Beltrán T. Rumble, Luis Mayol y Montalvo, Alfredo Arruga Liró y Luis Puig de la Bellacasa y Deu.

Poco más tarde se completó el Consejo con el nombramiento de



Medallas que se entregaron a los primeros consejeros de la Compañía como distintivo de su cargo.



Reversos de estos mismos billetes:

Este billete sólo podrá ser utilizado en la sección en que haya sido expendido. El pasajero que se hallare sin billete al tiempo de la revisión, abonará el importe del viaje desde el principio de línea aunque hubiese subido en otro punto cualquiera.
 Billete a presentar a petición de cualquier empleado de esta Compañía.

20 Cts. Aribau a Providencia
 P. Universidad a San Pedro
 P. San Martín a San Adrián
 P. Cataluña a A. Triunfo
 P. Estación a Estación (Sagrada)
 P. Gracia a Provenza
 P. Ángel a Urgel
 P. Corts a Corts
 P. Castellón a Castellón
 (C.G.A.) Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

20 Cts. Aribau a Providencia
 P. Universidad a San Pedro
 P. San Martín a San Adrián
 P. Cataluña a A. Triunfo
 P. Estación a Estación (Sagrada)
 P. Gracia a Provenza
 P. Ángel a Urgel
 P. Corts a Corts
 P. Castellón a Castellón
 (C.G.A.) Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

Este billete sólo podrá ser utilizado en el trayecto en que haya sido expendido. El pasajero que se hallare sin billete al tiempo de la revisión, abonará el importe del asiento desde el principio de línea aunque hubiese subido en otro punto cualquiera.
 BILLETE A PRESENTAR A PETICIÓN DE CUALQUIER EMPLEADO.

Otros Billetes:



San Pablo; Rondas de San Pablo y San Antonio; Plaza Universidad; Ronda San Pedro; Carretera de Ribas y San Andrés.
 Línea D. — Gracia a la Estación del Norte. De Gracia por la Granvía Layetana a Estación M.Z.A. De Gracia por la Granvía Layetana a la Barceloneta.
 Además, autoriza servicios extraordinarios a toros, baños, foot-bal, carreras de caballos, exposiciones, etc.
 Los directivos de la Compañía se apresuraron a traer de Inglaterra los primeros coches, los que tan pronto fueron desembarcados en nuestro puerto empezaron a recorrer nuestras calles, incluso con rótulos en inglés, llamando poderosamente la atención. Como los vehículos eran similares a los que circulaban en Londres, el estribo de acceso a la



Vista de la Vía Layetana, desde la Plaza del Angel, por la que circularon profusamente en 1922 los recién llegados autobuses ingleses.



Periodistas y directivos de la Compañía de Tranvías durante la inauguración del servicio que, en competencia con los de la Compañía de Autobuses, se estableció entre San Adrián y Hospitalet en 1922.

tric, con imperial descubierto, para 48 plazas todas sentadas. No se permitían viajeros de pie, ni en la plataforma ni en los pasillos, especialmente en el imperial, donde un exceso de carga podía comprometer la estabilidad del vehículo en los virajes.
 Esto dio motivo a que, cuando en 1930, se cubrieron los imperiales, alguien señaló el peli-

En el día de la inauguración de la línea de Gracia a Barcelona, los coches destinados a la misma se congregaron en la futura Avenida del Príncipe de Asturias.

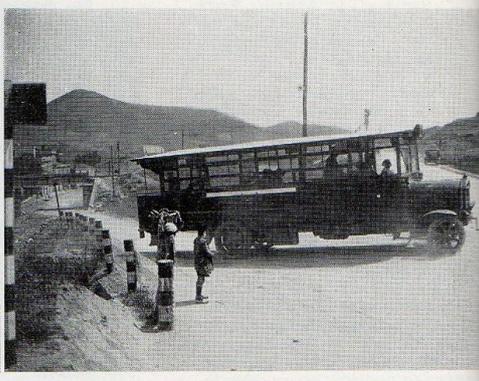
plataforma estaba situado en la parte izquierda, lo que se tuvo que modificar posteriormente cambiándolo de lado.

El color rojo de los coches (que sería el que adoptaría para siempre la nueva Compañía) contrastaba con el amarillo clásico de los tranvías barceloneses.

Los coches eran de la marca Tilling-Stevens, tipo Petrol Elec-



Un autobús bajo, de la línea Aribau, esperando para cruzar las vías del ferrocarril de Sarria en Ronda Universidad-Balmes.



Un autobús bajo, de los llamados "Burras", saliendo de Moncada, en cuya línea prestaba servicio.

Billetes que no llegaron a circular:

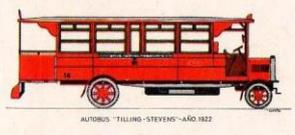
Serie Centenario





BILLETE ORDINARIO
26763

Serie Centenario





BILLETE ORDINARIO
26763

Serie Centenario





BILLETE ORDINARIO
16788

Otras imágenes:



gro de que tal aumento de peso pudiera provocar un vuelco y, para tranquilizar a la opinión, la Compañía construyó una plataforma sobre la cual situó un autobús y se hacían demostraciones, inclinandolo hasta los 30 grados, sin que volcase.

El sistema de propulsión era electromecánico, consistente en que el motor de gasolina accionaba una dinamo, cuya corriente pasaba a un motor eléctrico que propulsaba las ruedas traseras. Con este procedimiento se evitaban el cambio de marchas y el embrague. Además, los arranques, tan repetidos y fatigosos en un servicio urbano, eran suaves y silenciosos, pero el rendimiento del sistema era bajo y el gasto grande, pues como hemos dicho, los motores consumían gasolina solamente.

En otras empresas, como la de París, habían empezado a mezclar con la gasolina, benzol y alcohol, llegando a utilizar este último hasta en una proporción del 50 por 100.

Al ingresar Sebastián Nadal en la Compañía como jefe de talleres, el 15 de enero de 1924, se dedicó de lleno a realizar economías en el consumo de carburante. En 1926 ya había logrado poner a punto un carburador que permitía el empleo de una mezcla de gasolina y gasoil. Su sistema constituyó una novedad por la cual se interesaron mucho los

directores de otras empresas de transportes cuando vinieron a Barcelona, en octubre de 1926, para asistir al vigésimo congreso de la Unión Internacional de Tranvías y Transportes Públicos Automóviles, ya que en aquellas fechas todavía estaba sin resolver la aplicación de los motores Diesel a los vehículos.

Nadal construyó y patentó, años después, un motor para consumo exclusivo de gasoil, motores que la Compañía empezó a colocar en sus autobuses a partir de 1933.

Tanto los autobuses como los camiones de aquel tiempo, únicamente utilizaban bandajes de goma maciza o semineumáticos (sin cámara). Los neumáticos sólo equipaban vehículos ligeros, y hasta el año 1939 la Compañía no empezó a montar las ruedas con neumáticos y esto lo tuvo que hacer al no poderse procurar macizos o semineumáticos.

Descritas las principales características del material, volvamos a los inicios de la empresa.

Llegados que fueron los coches se aprovechó que en aquellas fechas se estaba celebrando en los palacios de Montjuich una exposición internacional de automóviles, y se organizó un servicio especial de Plaza de Cataluña a la Exposición, costando el billete 50 céntimos, y 80, si era de ida y vuelta.

La primera línea de la red concebida que se puso en marcha fue la "A" y las restantes se fueron inaugurando a medida que se disponía de coches suficientes.

Como quiera que el nuevo sistema de transporte constituía una seria competencia para la Compañía de Tranvías, ésta se aprestó a la lucha e hizo que un tal señor Soler pidiese a Obras Públicas la concesión de una línea de autobuses por carreteras del Estado, la cual iba desde San Adrián a Hospitalet, pasando por Pedro IV, Arco del Triunfo, Ronda San Pedro, Plazas de Urquinaona y Cataluña, Universidad, Cortes y Plaza de España, trazado que era precisamente el de la carretera de Madrid a Francia. También obtuvo otra concesión por la zona portuaria, que iba de Colón a la Barceloneta (Escolera).

Para la primera de dichas líneas la Compañía de Tranvías trajo de Inglaterra siete autobuses con imperial descubiertos, marca A.E.C., pintados de amarillo, como lo estaban los tranvías. Y para la línea de la zona portuaria adquirió tres autobuses S.P.A., italianos, de una sola planta y plataforma central.

La presencia y circulación por nuestras calles de coches distintos a los de la Compañía General de Autobuses fue pronto observada por el público, pues con ello se entablaba una competen-

cia no prevista en la concesión del monopolio. Pero fue de corta duración, ya que en el curso del año 1924, la Compañía de Tranvías adquirió una importante participación en la de Autobuses para asegurarse su control.

Consecuencia de ello fue la modificación del Consejo, en el que cesaron los vocales Fuster, Bartolí y Ponsa, nombrándose nuevos consejeros, como representantes de la Compañía de Tranvías a los señores marqués de Foronda, Reuben H. Harvey, Pablo Haas, Enrique Veiga, León Schul, Miguel Gómez de Uribarri, Joaquín Marsans, José María Bassols, Joaquín Rubio, Roberto Grinnell, José Ayxelá y Fidencio Kirchner.

Los servicios de San Adrián a Hospitalet y de Colón a la Barceloneta se suprimieron y los siete autobuses A.E.C., importados por la Compañía de Tranvías, fueron adquiridos por la de Autobuses a razón de veinte mil pesetas coches, incluidos los recambios. (Eran pesetas del año 1924...)

En aquellos momentos, la Compañía de Autobuses disponía del siguiente material: 42 coches de 48 plazas, con imperial; 12 coches de 31 plazas en el interior y 12 en la plataforma, sin imperial, y 10 coches de 64 plazas, con imperial.

Como el nuevo Consejo tenía por misión la de realizar economías, empezó por cambiar el domicilio, pasando las oficinas a ocupar el piso segundo de la casa núm. 31 de la Ronda de la Universidad.

Mientras tanto, se habían habilitado para garaje y talleres los locales de Luchana-Almogávares. Hasta años después no se construyó, en la parte recayente a Luchana, el edificio destinado a oficinas de tráfico y técnicas. Por esta razón, cuando de nuevo cambió el domicilio social y se fijó en la calle de Balmaes número 17, principal, sólo pasaron a este piso la gerencia y los servicios administrativos.

Aunque las líneas de autobuses no precisaban la previa colocación de vías, postes ni cables



Uno de los principales promotores de la Compañía de Autobuses, don Luis Puig de la Bellacasa, aparece en esta foto asistiendo a la bendición de unos coches.

fue preciso sin embargo realizar diversos trabajos en las calles por donde debían pasar. Era éstos los de la poda o corte de ramas de los árboles que podía herir a los viajeros y dañar el imperial de los coches, y la señalización de las paradas.

Para la "itala" se formó una brigada que cada día debía recorrer toda la red, cortando cuantas ramas podían suponer un peligro.



El primer coche con el imperial cubierto que fue presentado como modelo en 1930.



Como puede suponerse, los uniformes tuvieron que diferenciarse de los que usaban los tranviarios. La gorra no fue del tipo quepis, ni el rayadillo clásico de los uniformes de verano fue adoptado. Se empleó un dril de color liso para verano y una pana, sin canalé, y de color oscuro, para el invierno. Y como en los primeros modelos de coche, el chófer no tenía ni la protección de un parabrisas, se les facilitaban chaquetones de cuero durante el invierno.

En el emblema adoptado por la Compañía figuraba el enlace

vieron gran importancia para la Compañía. Las líneas eran: S.A., a San Adrián; B.S., a Badalona; H.T., a Collblanch y la Torrasa; S.C., de Universidad a Santa Coloma de Gramanet; B.M., a Moncada; M.O., a Mollet; S.J. a San Justo Desvern; A.C., de San Andrés a Santa Coloma, y P., de Cataluña a Cuarteles de Pedralbes.

Estos servicios se prestaban con los coches sin imperial, a los que los empleados motejaron con el nombre de "las burras".

Durante la Exposición Internacional de 1929, la Compañía de



Demostración de que los autobuses podían inclinarse hasta treinta grados sin volcar.

de sus letras iniciales sobre el escudo de la ciudad, rematado por una corona condal. En los años treinta se cambió por un sencillo rectángulo, que los empleados llamaban "la gilet", dentro del cual figuraban las letras iniciales de la Compañía.

Desde el momento en que se unificó la política de autobuses y tranvías, las líneas y los servicios se fueron adaptando a las conveniencias de la explotación de ambas empresas.

Los servicios de extrarradio tu-

Autobuses atendió el servicio de viajeros en el interior del recinto con unos coches marca Laffly. Terminado el certamen internacional, dichos coches se dedicaron a visitas de la ciudad y a las líneas de extrarradio.

Todo el material se fue transformando al construirse los coches en los talleres de la propia Compañía. A los vehículos antiguos se les cubrió el imperial, el primero de los cuales se presentó de tal guisa en diciembre de 1930.

Las graves perturbaciones de orden social iniciadas en 1931, tomaron como blanco de sus ataques a los tranvías y a los autobuses. Las imposiciones de tipo económico, las huelgas continuadas y la competencia incontrolada de los taxis, arruinaban sus explotaciones, mientras los sabotajes destruían parte de su material. Pero lo más sensible y doloroso eran los atentados personales con pérdida de vidas humanas.

Al dimitir de sus cargos el Marqués de Foronda, en abril de 1931, la dirección conjunta de Tranvías, Autobuses y Gran Metropolitano había sido confiada a Alfredo Arruga Liró, consejero y gerente desde su fundación de la Compañía General de Autobuses, cargo que desempeñó hasta noviembre de 1933 en que presentó su dimisión. Fue entonces cuando ocupó la gerencia de la Compañía de Autobuses, Sebastián Nadal Martiarena, al cual se le nombró también director de la explotación de la Compañía de Tranvías en 27 de julio de 1934.

Hubo entonces un nuevo cambio de domicilio social, que sería el último. La dirección y el personal administrativo se trasladaron a las oficinas de Tranvías de la Ronda de San Pablo.

En julio de 1936 la Compañía fue incautada por los elementos extremistas, cuya impericia hizo que tuvieran que irse retirando los servicios a medida que el material se averiaba y era arrinconado. Los escasos coches que todavía podían rodar en enero de 1939 fueron utilizados en la huida, dejándolos abandonados y destrozados en los caminos hacia la frontera francesa.

Tras ese funesto período, al liberarse Barcelona, no quedaba en las cocheras más que chatarra. Las mejores máquinas-herramientas de los talleres habían desaparecido. Era preciso rehacer el material, ya que no podía pensarse en importarlo, sometido como estaba nuestro país a un injusto bloqueo. Se logró, no obstante, recuperar algunos coches que se pusieron en servicio, aunque no fue por mucho tiempo, ya que empezaron a fal-



Considerado éste como materia prima para la guerra, a nuestro país no le llegaba ni un kilo. Pero he aquí que los submarinos alemanes hundían muchos de los barcos de los aliados que transportaban fardos de caucho virgen con destino a sus fábricas en Europa y que muchos de estos fardos quedaban flotando en el Atlántico. Pescadores de Canarias y de nuestras posesiones africanas se dedicaron a su pesca, con cuya venta obtenían mayores beneficios que con el pescado.

Al tener noticia de ello, el director Nadal, ante la imperiosa necesidad de disponer de caucho, envió a las islas afortunadas al secretario de la dirección, César Mur, quien con su peculiar habilidad y diplomacia, fue adquiriendo algunos de aquellos fardos y enviándolos a la Península para que "Pirelli" los transformase en neumáticos, de los que tan faltos estaban autobuses y trolebuses.

Estas y otras muchas medidas no disminuyeron la gravedad de la situación, ante la cual las compañías de tranvías y autobuses estimaron indispensable establecer nuevos planes sobre los medios de transporte más convenientes en aquellas circunstancias, orientándose hacia los tranvías y trolebuses, que no precisaban de carburantes.

La Compañía de Autobuses se

Un autobús "Laffly" de los que prestaron servicio en el recinto de la Exposición Internacional de 1929. El fotógrafo captó el momento en que un "Zeppelin" sobrevolaba la ciudad.

tar el gasoil y los neumáticos. Hubo que suprimir las líneas urbanas para poder atender, en lo posible, las de extrarradio.

Si precisos eran los carburantes, el caucho no lo era menos.



encontraba en la imposibilidad de rehacer su flota y, como quiera que en el convenio con el Ayuntamiento, de 4 de septiembre de 1940 para la explotación de la red unificada de transportes de superficie de la ciudad, se suprimían varias de las más importantes líneas de autobuses, la citada Compañía General de Autobuses tomó el acuerdo de disolverse, acuerdo que ratificó su Junta General extraordinaria en 23 de diciembre de 1940, aunque la liquidación total no se llevó a efecto hasta el 10 de diciembre de 1963.

He aquí un resumen de lo que, según mis recuerdos y mis notas, fue la Compañía General de Autobuses de Barcelona, la que tan importante papel jugó en el transporte público barcelonés.

ALFREDO CAZABAN

Fotos de Manuel González Márquez del Museo de Londres de la "London Transport", en Covent Garden en el año 2003, donde puede verse un autobus Tilling Stevens en todas sus partes mecánicas:





Compañía General de Autobuses

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
B-8.300	Tilling Stevens 3A	1	1922	-1939	45		Baixa en període de guerra.
B-8.301	ld.	2		-1939	48		ld.
B-8.302	ld.	3		-1939	48		ld.
B-8.303	ld.	4		-1939	51		ld. Originalment de color verd.
B-8.304	Tilling Stevens 4X	5		1935	32		Baixa en període de guerra.
B-8.305	ld.	6		+1939	32		
B-8.306	ld.	7		-1939	32		Baixa en període de guerra.
B-8.307	ld.	8		+1939	32		
B-8.308	ld.	9		-1934	32		
B-8.309	ld.	10		1930	32		
B-8.310	ld.	11		+1939	32		
B-8.311	ld.	12		-1939	32		
B-8.312	ld.	13		-1935	32		
B-8.313	ld.	14		+1939	32		
B-8.314	ld.	15		1936	32		
B-8.315	ld.	16		+1939	32		
B-9.978	Tilling Stevens 3AX	17	1923	-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-9.979	ld.	18		-1939	48		ld.
B-9.980	ld.	19		-1939	48		ld.
B-9.981	ld.	20		-1939	48		ld.
B-9.982	ld.	21		-1939	48		ld.
B-9.983	ld.	22		-1939	48		ld.
B-9.984	ld.	23		-1936	48		
B-9.985	ld.	24		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-9.986	ld.	25		-1939	48		ld.
B-9.987	ld.	26		-1935	48		
B-9.988	ld.	27		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-9.989	ld.	28		-1935	48		
B-10.259	ld.	29		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-10.260	ld.	30		-1935	48		
B-10.261	ld.	31		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-10.262	ld.	32		1934	48		
B-10.263	ld.	33		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-10.264	ld.	34		-1939	48		ld.

Els autobusos a Barcelona

203

Compañía General de Autobuses

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
B-10.535	Tilling Stevens 3AX	35	1923	1934	48		Incendi
B-10.536	ld.	36		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-10.537	ld.	37		-1935	48		
B-10.538	ld.	38		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-10.539	ld.	39		-1939	48		ld.
B-10.540	ld.	40		-1935	48		
B-10.858	ld.	41		-1935	48		
B-10.859	ld.	42		-1935	48		
B-10.860	ld.	43		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-10.861	ld.	44		-1939	48		ld.
B-10.862	ld.	45		-1939	48		ld.
B-10.863	ld.	46		-1939	48		ld.
B-10.864	ld.	47		-1939	48		ld.
B-10.997	ld.	48		-1939	48		ld.
B-10.998	ld.	49		-1939	48		ld.
B-10.999	ld.	50		-1935	48		
B-11.000	ld.	51		-1939	48		Baixa en període de guerra.
B-11.001	ld.	52		-1939	48		ld.
B-11.002	ld.	53		-1939	48		ld.
B-11.003	ld.	54		-1939	48		ld.
B-12.102	Tilling Stevens 7B	55		1936	64		
B-12.103	ld.	56		-1939	64		
B-12.104	ld.	57		-1935	64		
B-12.105	ld.	58		1935	64		
B-12.106	ld.	59		-1935	64		
B-12.107	ld.	60		1935	64		
B-12.108	ld.	61		1935	64		
B-12.109	ld.	62		-1935	64		
B-12.110	ld.	63		-1939	64		Baixa en període de guerra.
B-12.111	ld.	64		-1935	64		
B-10.239	AEC 403	101	1925	1929	54		
B-9.616	ld.	?		-1939	54		
B-9.617	ld.	?		-1939	54		
B-9.618	ld.	?		-1939	54		Ex-LTDB 3
B-9.619	ld.	?		-1939	54		
B-10.238	ld.	?		-1939	54		
B-10.826	ld.	?		-1939	54		(*)
B-36.435	Tilling Stevens	-	1929	--			Camió cisterna
B-36.436	Tilling Stevens 4X	151		1938	32		
B-36.912	CGA España	201		+1957	90		
B-37.112	Laffly	253		+1950	18		(*)
B-37.113	ld.	252		+1950	18		
B-37.114	ld.	251		+1957	18		
B-37.226	CGA España	241		+1939	90		
B-37.227	Laffly	254		+1957	18		
B-37.228	ld.	255		+1950	18		
B-37.257	CGA España	202/44		+1957	90		
B-37.258	ld.	203		+1957	90		
B-37.259	ld.	208		+1957	90		
B-37.260	ld.	209		+1941	90		
B-37.261	ld.	213		+1957	90		
B-37.262	ld.	220		+1939	90		
B-37.263	ld.	221		+1939	90		
B-37.264	ld.	237		1933	90		Incendiat.
B-37.265	ld.	238		+1950	90		
B-37.266	ld.	239		+1939	90		
B-37.267	ld.	240		+1957	90		
B-37.268	ld.	242		+1957	90		

204

Els autobusos a Barcelona

Compañía General de Autobuses

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
B-37.269	CGA España	244	1929	+1957	90	60	
B-37.270	Laffly	256		+1950	18	25	
B-37.271	ld.	257		+1945	18	25	
B-37.310	ld.	258		+1945	18	25	
B-37.637	ld.	260		+1950	18	25	
B-37.671	ld.	259		+1937	18	25	Baixa en període de guerra.
B-37.687	CGA España	222/					
"	"	235?		+1957	90	60	
B-37.688	ld.	236		+1939	90	60	Incendiat el 1935.
B-38.987	ld.	231		+1957	90	60	
B-38.988	ld.	230		+1945	90	60	
B-39.035	ld.	232		+1957	90	60	
B-39.197	ld.	233		+1957	90	60	
B-39.947	ld.	228		1939	90	60	Baixa en període de guerra.
B-40.905	ld.	226		+1957	90	60	
B-41.229	ld.	227		+1957	90	60	
B-41.259?	ld.	230?		+1945	90	60	
B-41.441	ld.	229	1930	1939	90	60	Incendiat el 1933.
B-42.094	ld.	235		+1949	90	60	
B-42.368	ld.	205/		+1949	90	60	Incendiat el 1935.
"	"	232?		+1957	90	60	
B-43.221	ld.	206		+1957	90	60	
B-43.463	ld.	275		1940	90	64	
B-43.921	ld.	204		+1945	90	60	Transformat en troleibús.
B-44.100	ld.	207		+1957	90	60	
B-44.455	ld.	210		1939	90	60	
B-44.564	ld.	261		1936	90	27	Carrosseria 1 pis. Incend. el 1935
B-44.725	ld.	234		+1957	90	60	
B-45.251	ld.	243		1939	90	60	Incendiat el 1933.
B-45.504	ld.	225		+1957	90	60	
B-45.695	ld.	276		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-45.855	ld.	277		1940	90	64	ld. Incendiat el 1936.
B-45.982	ld.	278		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-46.084	ld.	279		-1939	90	64	Recuperat posteriorment ?
B-46.184	ld.	280	1931	1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-46.651	ld.	281		1940	90	64	ld.
B-48.168	ld.	283		1940	90	64	ld.
B-48.280	ld.	282		1940	90	64	ld.
B-48.991	ld.	284	1932	1940	90	64	ld.
B-48.992	ld.	285		1940	90	64	ld.
B-49.324	ld.	286		1940	90	64	ld.
B-50.446	ld.	287		1940	90	64	ld.
B-50.764	ld.	288		1945	90	64	Renumerat 330 el 1940.
B-51.332	ld.	325	1933	-1938?	90	?	Prototipus. Baixa períod. guerra
B-51.333	Hispano Suiza	324		1935	?	64	
B-51.488	CGA España	289		1940	90	64	Incend. el 1935. Transf. troleibús
B-51.668	ld.	290		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-51.762	ld.	291		1940	90	64	ld.
B-51.822	ld.	292		1940	90	64	ld.
B-52.543	ld.	293		1940	90	64	ld.
B-52.782	ld.	294		1940	90	64	ld.
B-53.399	ld.	295		1940	90	64	ld.
B-53.770	ld.	296		1940	90	64	ld.
B-55.571	ld.	262	1934	+1957	90	?	Carrosseria 1 pis.
B-57.833	ld.	297		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-60.309	ld.	298	1935	1940	90	64	ld.
B-62.002	ld.	299		1940	90	64	ld.

Compañía General de Autobuses

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
B-62.003	CGA España	300	1935	1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-63.224	ld.	301		1940	90	64	ld.
B-64.006	ld.	302	1936	1940	90	64	ld.
B-64.882	ld.	303		1940	90	64	ld.
B-65.837	ld.	304		1940	90	64	ld.

Incorporacions al parc d "Autobuses (G)"

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
B-51.488?	CNT España	218	1937	+1939	90	60	Matrícula intercanviada ?
B-66.942	ld.	307		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-66.943	ld.	305		1940	90	64	ld.
B-66.944	ld.	219/		+1939	90	60	Baixa en període de guerra.
"	"	401?		1939	?	?	Tipus autocar. Incautat ?
B-66.945	CNT España	306		1940	90	64	Transformat en troleibús
"	CNT	402?					Prototipus imperial ?
B-66.947	CNT España	308		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-66.953	ld.	309		1940	90	64	ld.
B-66.970	ld.	310		1940	90	64	ld.
B-66.988	ld.	214		+1939	90	60	
B-66.989	ld.	211		+1939	90	60	
B-67.023	ld.	215		+1939	90	60	
B-67.024	ld.	217		+1939	90	60	
B-67.025	ld.	216		1938	90	60	Baixa en període de guerra.
B-41.441	Commer	250	1936/7	1939			Incautat
B-55.145	Stewart	259		1939			ld. Ex San Pancracio
B-60.354	Chevrolet	263		1939			Incautat.
B-32.091	Minerva	264		1939			ld. Ex ANB
B-57.426	?	265		1939			Incautat.
B-60.606	Minerva	266		1939			ld. Ex ANB ?
B-47.345	Chevrolet	267		1939			Incautat.
B-45.982	Henschel	268		1939			ld.
B-50.937	"	269		1939			ld. Ex La Sanjustenca
"	Ford	270		1939			Incautat.
SS-8.072	Citroën	271					



C.G.A.

Empresa: Extinguida

CGA (Compañía General de Autobuses de Barcelona SA)

Ubicació:

Barcelona (Barcelona)

Cuadros tomados del Libro "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" de Albert González Masip, publicado en 1996

Table: EL SERVEI D'AUTOBUSOS DE LA CGA . Període 14.10.1922 - 31.12.1924. Columns: Data, Línies, Modificacions. Rows include dates from 14.10.1922 to 17.04.1924 and various line numbers (A1, A2, B, C, D1, D2, TOTES, C, D1, A2).

Table: EL SERVEI D'AUTOBUSOS DE LA CGA . Període 1.1.1925 - 31.12.1929. Columns: Data, Línies, Modificacions. Rows include dates from 16.01.1925 to 13.11.1929 and various line numbers (A1, B, C, SA, D1, B, SA, A1, B, C, SA, C, BA, BS, BA, D1, A1, B, C, D, D2, BS, SA, A1, B, C, D, D2, BS, SA, HT, D, D2, SC, A1, B, C, BS, SA, SC, HT, A1, D2, A, E, B, BS, SA, SC, B).

Table: EL SERVEI D'AUTOBUSOS DE LA CGA A MONTJUÍC. Període 25.5.1929 - 15.7.1930. Columns: Data, Línies, Notes. Rows include dates from 19.05.1929 to 15.07.1930 and line numbers (P. España - Miramar, P. España - Palacio Nacional, P. España - Estadi, Visita ciudad, P. España - Palacio Diputaciones, P. España - Estadi, TOTES, Visita ciudad).

* Respecto a las visitas a la ciudad y a Montjuic: Ver documentos al final

Table: EL SERVEI D'AUTOBUSOS DE LA CGA . Període 1.1.1930 - 17.7.1936. Columns: Data, Línies, Modificacions. Rows include dates from 07.03.1930 to 19.07.1936 and various line numbers (E, F, E, D, D, E, F, A, B, D, A, B, C, E, C, D, E, A, C, D, E, B, E, B, TOTES, TOTES, E, P, E, HT, B, TOTES).

Table: EL SERVEI INTERURBÀ D'AUTOBUSOS DE LA CGA . Període 1.1.1930 - 17.7.1936. Columns: Data, Línies, Modificacions. Rows include dates from 11.04.1930 to 19.07.1936 and various line numbers (BM, MD, SJ, AC, AC, AC, BM, BS, SC, TOTES, TOTES, TOTES, SJ, BS, SC, BS, SC, SJ, BS, SC, SJ, AC, BM, MC, SA, HT, AC, AC, TOTES, BM, BS, MO, SC, SJ, AC, SA, HT, HT, TOTES).

Lineas Urbanas

EL SERVEI D' "AUTOBUSES (G)" . Període 19.7.1936 - 25.1.1939		
Data	Línies	Modificacions
19.07.1936	TOTES	Suspenen el servei. La línia 'B' funcionà una estona (recorregué 21 Km) fins que fou suspesa.
25.07.1936	A, B, C, D, E	Reprenen el servei.
01.09.1936	P	Reprèn el servei.
18.09.1936	CA	P. España - Casa Antúnez. Nova línia per incautació de la línia preexistent.
02.11.1936	CA	Modifica l'itinerari d'anada per la carretera nova del Port.
17.12.1936	A	Prolongada a Av. 14 de Abril/Urgel per Av. 14 d'Abril.
01.01.1937	I	Av. Sabino Arana - P. Angel Ganivet. Nova línia des de Sardenya/ Providència pels Pgs. de García Hernández, de la República, Arc de Triomf i Avgda. E. Maristany.
28.01.1937	NA	P. Lesseps - Carmelo. Nova línia per incautació de la línia preexistent.
17.02.1937	NE, VC	P. Lesseps - Maragall. Nova línia per incautació de la línia preexistent. Possiblement prolongada a Colònia Taxonera.
15.03.1937	VC	Limitada a Coll.
04.05.1937	TOTES	Suspenen el servei.
07.05.1937	A, B, C, D, E, I, P, CA, NA, NE, VC	Reprenen el servei.
1937?	J	Dos de Mayo - Av. Icaria. Possible nova línia per Dos de Maig, Rosselló Marina, Pg. Dr. Robert i Av. Bogatell i Icaria.
1937?	J	Suprimida.
02.01.1938	VC	Suspèn el servei.
03.01.1938	VC	Reprèn el servei.
04.01.1938	VC	Suspèn el servei.
05.01.1938	NE, VC	Suspèn el servei.
07.01.1938	VC	Reprèn el servei.
23.01.1938	NE	Reprèn el servei.
24.01.1938	A, D	Suspenen el servei.
24.01.1938	A, D	Reprenen el servei.
26.01.1938	A	Suspensió definitiva del servei.
26.01.1938	B	Modifica l'itinerari de tornada per Pere IV a Pg. Pujadas des d'Almogàvers/Llacuna.
01.02.1938	D	Suspensió definitiva del servei.
03.02.1938	NA	Suspèn el servei.
04.02.1938	NA	Reprèn el servei.
06.02.1938	NA	Suspèn el servei.
07.02.1938	NA	Reprèn el servei.
20.02.1938	VC	Suspèn el servei.
21.02.1938	NA	Suspèn el servei.
22.02.1938	VC	Reprèn el servei.
22.02.1938	P	Suspensió definitiva del servei.
22.02.1938	NA	Reprèn el servei.
23.02.1938	NA	Suspensió definitiva del servei.
25.02.1938	VC	Suspèn el servei.
27.02.1938	B	Suspèn el servei.
28.02.1938	VC	Reprèn el servei.
02.03.1938	VC	Suspèn el servei.
03.03.1938	VC	Reprèn el servei.
05.03.1938	VC	Suspensió definitiva del servei.
12.05.1938	NE	Suspensió definitiva del servei.
13.05.1938	E	Suspèn el servei.
18.05.1938	E	Reprèn el servei.
08.06.1938	E	Suspensió definitiva del servei.
09.01.1939	C, I, CA	Suspensió definitiva del servei.
21.01.1939	B	Reprèn el servei, limitada a P. Catalunya - Sans.
21.01.1939	B	Suspensió definitiva del servei.

Els autobusos a Barcelona

175

Lineas Suburbanas

EL SERVEI D' "AUTOBUSES (G)" . Període 19.7.1936 - 4.5.1937		
Data	Línies	Modificacions
19.07.1936	TOTES	Suspenen el servei.
25.07.1936	AC, BM, BS, HT, SC, SJ, SC	Reprenen el servei.
28.07.1936	BS	Suspèn el servei.
30.07.1936	MO	Reprèn el servei.
17.12.1936	BS, SA	Reprenen el servei.
01.01.1937	EC	Esplugas - Cornellà. Nova línia per la carretera de Cornellà.
01.01.1937	AC	Prolongada a Paseo Verdum per Pg. Fabra i Puig, P. Salvat Papasseit, Pgs. Pi i Molist i Verdum.
02.03.1937	JD	Justo Desvern - P. España. Nova línia per incautació de la línia preexistent.
04.05.1937	TOTES	Suspenen el servei.

EL SERVEI D' "AUTOBUSES (G)" . Període 7.5.1937 - 31.12.1938		
Data	Línies	Modificacions
07.05.1937	AC, BM, BS, EC, HT, JD, MO, SC, SJ, SA	Reprenen el servei.
08.05.1937	SA	Reprèn el servei.
02.07.1937	SA	Suspèn el servei.
05.07.1937	SA	Reprèn el servei.
07.07.1937	SA	Suspèn el servei.
04.10.1937	AC	Limitada a Cuartales per mal estat carretera a causa riuada del Besòs.
06.10.1937	BS, SC	Servei suspès a causa d'enfonsament del pont del Besòs.
06.10.1937	SA	Limitada a Obras Pùblicas per enfonsament del pont del Besòs.
06.10.1937	BS, SC	Reprenen el servei limitat a Obras Pùblicas. Creació dels trams Pla de Besòs - Badalona i Pla de Besòs - Gramanet de Besòs.
07.10.1937	SC	Suspèn el servei.
08.10.1937	SC	Reprèn el servei limitat.
18.11.1937	AC	Reprèn l'itinerari complet.
18.11.1937	BU	P. Universidad - Badalona. Nova línia per St. Andreu i Sta. Coloma a causa de l'enfonsament del pont sobre el Besòs a St. Adrià.
15.01.1938	EC	Prolongada a Pedralbes.
23.01.1938	HT	Suspensió definitiva del servei.
26.01.1938	SJ	Suspensió definitiva del servei.
26.01.1938	BS, SC	Modifiquen l'itinerari de tornada per Pere IV a Pg. Pujadas des d'Almogàvers/Llacuna.
21.02.1938	JD	Prolongada a P. Catalunya per la Gran Via.
21.02.1938	BS, SC	Reprenen l'itinerari complet.
21.02.1938	BU	Suprimida.
23.05.1938	AC, EC	Suspenen el servei.
24.05.1938	AC	Reprèn el servei.
25.05.1938	AC	Suspèn el servei.
27.05.1938	AC, EC	Reprenen el servei.
30.05.1938	AC	Suspensió definitiva del servei.
01.06.1938	EC	Suspèn el servei.
02.06.1938	EC	Reprèn el servei.
02.06.1938	EC	Suspensió definitiva del servei.
19.09.1938	BS	Suspèn el servei.
20.09.1938	BM	Suspèn el servei.
21.09.1938	BM	Reprèn el servei.
26.09.1938	SC	Suspèn el servei.
27.09.1938	SC	Reprèn el servei.
28.09.1938	BS	Reprèn el servei.
28.09.1938	SB	Pla de Besòs - Badalona. Nova línia per la carretera.
28.09.1938	SC	Suspèn el servei.
06.10.1938	BS	Suspèn el servei.
06.10.1938	SB	Suspensió definitiva del servei.
06.10.1938	SC	Reprèn el servei.
07.10.1938	BM	Suspèn el servei.
08.10.1938	BM	Reprèn el servei.
13.10.1938	BM	Suspèn el servei.
16.10.1938	BM	Reprèn el servei.
26.10.1938	BM, JD	Suspenen el servei.
27.10.1938	JD	Reprèn el servei. Limitacions esporàdiques a Collblanc - P. Catalunya
22.11.1938	JD	Suspèn el servei.
23.11.1938	JD	Reprèn el servei.
06.12.1938	JD	Suspèn el servei.
07.12.1938	MO	Suspèn el servei.
18.12.1938	BM	Reprèn el servei.
? .12.1938	MO	Reprèn el servei.

EL SERVEI D' "AUTOBUSES (G)" . Període 1.1.1939 - 25.1.1939		
Data	Línies	Modificacions
08.01.1939	SC	Suspèn el servei.
09.01.1939	SA	Reprèn el servei.
11.01.1939	SC	Reprèn el servei.
12.01.1939	BM	Suspensió definitiva del servei.
20.01.1939	MO, SA, SC	Suspensió definitiva del servei.



Líneas especiales con motivo de la Exposición Universal del año 1929

Documentos y billetes facilitados por Joan Domingo Ventura, pertenecientes a su colección particular.

SERVICIO DE AUTOBUSES DE LA EXPOSICION

TARIFAS - TARIES - FARES - TARIFE
Secciones - Sections - Sections - Teilstrecken

LÍNEA A ESTADIO-MIRAMAR

Plaza de España	a	Miramar	1' - Pesetas
id.	a	Estadio	0'60 "
id.	a	Parque Atracciones	0'35 "
Parque Atracciones	a	Estadio	0'30 "
Estadio	a	Estación Funicular	0'20 "
id.	a	Miramar	0'40 "

ó viceversa

LÍNEA A PALACIO NACIONAL

Plaza de España	a	Palacio Nacional	0'35 "
Parque Atracciones	a	Font del Gat	0'20 "
Palacio Nacional	a	Plaza de España	0'35 "

VISITE V. EL STAND DE LA (C.G.A.) EN EL PALACIO DE COMUNICACIONES

Se ruega a los señores pasajeros tengan la amabilidad de llevar preparado el importe del billete al subir a los coches a fin de facilitar el rápido acceso a los mismos, por ser el mismo conductor quien cuida del cobro del pasaje

Compañía General de Autobuses de Barcelona, S. A.

Visitas a Barcelona

GRAN CIRCUITO DE LUJO

CIRCUITO INTERIOR

Publicado el 25-5-1929 en La Vanguardia:

GUARDIA

COMPANIA GENERAL DE AUTOBUSES DE BARCELONA, S. A.

C.G.A.

Bajo los auspicios, con el apoyo y colaboración del Patronato Nacional del Turismo, Subdelegación de Cataluña, Aragón y Baleares, esta Compañía establecerá, a partir del próximo día 27 de los corrientes, un servicio público diario de «VISITAS A BARCELONA», destinado a facilitar al turista un amplio paseo en automóvil por la ciudad, visitando sus principales avenidas, monumentos y alrededores.

El servicio comprenderá dos circuitos:

GRAN CIRCUITO DE LUJO, efectuado en coches-salón, con todo confort y cicloron-intérprete. Precio del billete: 12'50 pesetas.

Hora de salida, a las 9'30. Hora de regreso, a las 13'15.

CIRCUITO INTERIOR, más reducido, prestado con autobuses apropiados para este servicio. Precio del billete: 3'75 pesetas.

Hora de salida, a las 10. — Hora de regreso, a las 12.

Expiden billetes con plaza reservada para estos servicios, las Agencias de Viajes, los principales Hoteles y en:

Patronato Nacional de Turismo, Subdelegación de Cataluña, Aragón y Baleares, calle de Cortes, 668, cerca del Hotel Ritz, Atracción de Forasteros (Syndicat d'Initiative), Rambla del Centro, 30, y en las OFICINAS DE LA COMPANIA GENERAL DE AUTOBUSES DE BARCELONA, S. A., Ronda de la Universidad, 31, segundo, primera.

Se facilitan gratuitamente prospectos ilustrados y con plano del recorrido de este servicio, en los mismos lugares de expedición de billetes.

LA GERENCIA

Anuncio de la época:

COMPANIA GENERAL DE AUTOBUSES DE BARCELONA, S. A.

C.G.A.

VISITAS A BARCELONA

Servicios turísticos organizados bajo los auspicios del PATRONATO NACIONAL DE TURISMO. Permiten la visita general de la ciudad, sus principales monumentos y edificios importantes, prestandose con dos recorridos distintos:

GRAN CIRCUITO DE LUJO: Precio del billete, Ptas. 12'50

Amplo recorrido en coches salón, con guía-intérprete, efectuándose la ascensión a la cumbre del Tibidabo (532 metros) miranda incomparable sobre la ciudad. Hora de salida: 9'30 h.

CIRCUITO INTERIOR: Precio del billete, Ptas. 3'75

Más reducido que el anterior. Hora de salida: 10 h.

Los coches salen diariamente de **PLAZA CATALUÑA, esquina RONDA SAN PEDRO.**

Para informes y billetes: Agencias de Viajes, Hoteles, Delegaciones del Patronato Nacional de Turismo, Oficinas de la Compañía y en su Stand del «Palacio de Comunicaciones», Exposición Internacional de Barcelona.



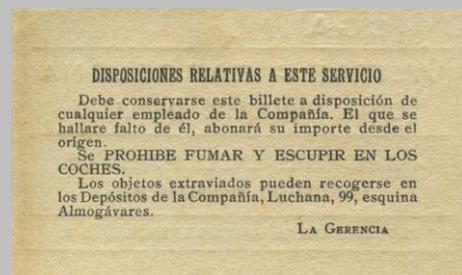
Billetes de las líneas especiales con motivo de la Exposición Universal del año 1929



Estos billetes no tienen numeración porque se trata de los diseños iniciales o pruebas de imprenta.

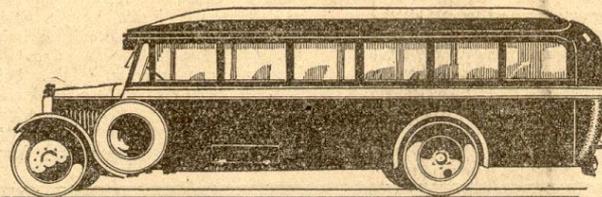
Documentos facilitados por Juan Domingo Ventura.

www.ticketcity.net



Magníficos autobuses, que con carácter exclusivo prestarán servicio en el recinto de la Exposición Internacional de Barcelona

MARCA - LAFFLY - MARCA



adquiridos por la «Compañía General de Autobuses», de Barcelona, concesionaria de este servicio

«BARCELONA - AUTO, S. A.»

Director Gerente: **ALFONSO LLOBET**

Aragón, 208 Teléfonos 32.776 - 32.762 Barcelona



Notas → La Exposición Universal de 1929

Se abre este apartado por considerar que este evento (aunque efímero) tuvo unas especiales connotaciones y efectos secundarios, antes, durante y después de su celebración.
Solo se tratarán aquí sus elementos de **Transporte** en todas sus vertientes, pero solo aquellos que se crearon de forma expresa para la Expo, con intención de desmontarlos una vez acabada la misma.
Por tanto se excluyen los dos **Funiculares** (el del **Pararelo** y el del **Castillo**), así como el **Aereo del Puerto**.

Se incluyen los datos en esta ficha por entender que en aquel momento la **CGA** tenía la exclusiva Municipal del Transporte Urbano en la ciudad de Barcelona.



El servicio para el transporte en la Exposición se gestiona separadamente por la Empresa **LOTRA (Locomoción y Transportes)**, vinculada a las anteriores y creada como servicio para estos efectos. **Lotra** además del **transporte de viajeros** se cuidará de todos los demás sistemas de transporte y accesorios de la Expo-1929, así atenderá el **Ferrocarril en miniatura**, las **Escaleras mecánicas**, los **Electrocars**, el **peaje y control de la entrada de vehículos** y algún otro servicio vinculado.

LOTRA
Locomoción y Transportes



gestionaven tots els transports provisionals expressos de l'exposició. Excepció feta, com dic, del funicular del Paral·lel i l'aeri perquè eren de gestió privada i no eren provisionals. Les entrades de persones van per un altre camí.

Datos en:

Carmen Barcelona
Sobre raïles y asfalto antes
de los 90
· 08-10-2018

bona tarda..

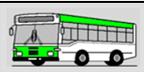
El tren de l'Exposició
Universal de Montjuïc de
1929.

foto Quim Ibañez.

**Se incluye este cuadro
con los enlaces como
ejemplo de donde se
han obtenido las
imágenes.**



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1892267937561256&set=gm.697149800655741&type=3&theater&ifg=1>



Antecedents. - El 25-06-1921 **Antoni Antich Portella** proposa la creació de 4 línies de autobusos al Ajuntament de Barcelona. El 17-10-1921 (con el visto bueno de la Comisión de Hacienda), le es concedida la explotación de las 4 línies en monopolio.

El 15-03-1922 le vuelve a ser ratificada la concesión (tras diversas dificultades legales y reclamaciones de otros afectados). Las línies basicas son: **A-Circumvalación** **B-Sans-San Martín** **C-Atarazanas-San Andrés** **D-Gracia-Barceloneta**.

El 22-03-1922 se constituye formalmente la Sociedad Mercantil "**Compañía General de Autobuses de Barcelona SA**" (CGA).

El 24-03-1922 **Antoni Antich Portella** traspasa las concesiones a la **CGA** (desde el principio había sido su "hombre de paja").

El 14-10-1922 **CGA** inaugura 2 tramos de la línea **A** con coches **Tilling Stevens** rojos (sistema petrol-electric) ingleses de 2 pisos.

Antoni Antich Portella



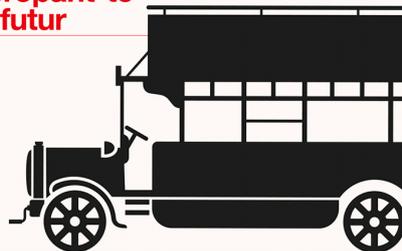
Centenari de la Xarxa de Bus



Con este motivo de la celebración del centenario se han editado diversos comunicados (se reproducen algunos a continuación) al tiempo que además se ha acelerado y concluido la restauración del Tilling Stevens que **TMB** conservaba en los sótanos de la cochera de Triangle.



100 anys apropant-te al futur



de bus

TMB celebra el Centenari del Bus amb "book-trucks" d'època als Jardins de Gràcia i a l'Arc de Triomf
Els tres busos clàssics:



L'Aclo 410

Construït per la firma britànica AEC l'any 1948, l'ACLO Regent III és un autobús de dos pisos que es va carrossar als tallers de l'empresa *Cardé y Escoriaza* de Saragossa. Pertany al primer lot de 50 unitats de la sèrie 400. L'ACLO Regent III va matricular el 1949 i va donar servei a la majoria de línies urbanes. Es va retirar de la circulació el 1965, després de dues dècades de servei.

Estarà ubicat per visitar-lo i per a la venda de llibres del Centenari del Bus als Jardins de Gràcia, de 9 a 20 h.



El Chausson Urbas 59

El francès Chausson Urbas núm. 59 és l'únic model que es conserva a Barcelona. Va ser matriculat l'1 de juny de 1955 i es va destinar originàriament a la societat *Transportes Suburbanos de Barcelona, SA*, i, més endavant, a *Urbanizaciones y Transportes, SA* (Urbas), on va prestar servei a les línies que unien la capital amb Badalona, Santa Coloma i Cornellà i Sant Adrià de Besòs.

Estarà ubicat per visitar-lo i per a la venda de llibres del Centenari del Bus a l'Arc de Triomf, de 9 a 20 h.



El Dodge Brothers 240

La firma nord-americana *Dodge Brothers* va fabricar l'any 1935 aquest vehicle, que va iniciar la seva vida com a camió. Va arribar a Espanya durant l'any 1936, probablement adquirit per les tropes del bàndol nacional.

Un cop acabada la Guerra Civil, es va carrossar a Igualada (Barcelona) per l'empresa *Carrocerias Mayoral* i es va servir com a vehicle de transport dels treballadors de la fàbrica tèxtil de Cal Font d'Igualada entre 1940 i 1980. Estarà ubicat per a la venda de llibres del Centenari del Bus a Arc de Triomf, de 9 a 20 h.

Els tres llibres del centenari:



Els autobusos a Barcelona, 100 anys fent xarxa (1922-2022)

Escrit per **Ricard Fernández i Valentí** i publicat per l'editorial Efadós en una coedició de TMB amb els serveis editorials de l'Ajuntament de Barcelona. Recull la trajectòria de la xarxa de bus de Barcelona des dels seus orígens a l'actualitat.

L'autor firmarà el llibre de 16:00 17:00 h. a Jardins de Gràcia i de 17:30 a 19:00 h. a Arc de Triomf.



Petita història de la xarxa d'autobusos de Barcelona

Il·lustrat per **Pilarín Bayés** i escrit per **Daniel Venteo**, amb edició de Mediterrània, la *Petita història de la Xarxa de Bus de Barcelona* explica com en Gabi, un nen de 13 anys apassionat pel transport públic, descobreix que aquesta xarxa fa 100 anys a través d'una exposició que visita amb l'escola.

L'autor firmarà el llibre d'11:00 a 12:00 h. a Arc de Triomf i de 13:00 a 14:00 h. a Jardins de Gràcia.



Història de la C.G.A. 1922-1940

Escrit per **Albert González Masip** i publicat per l'editorial Efadós, explica la història de la *Compañía General de Autobuses*, que va operar entre els anys vint i trenta del segle passat i va introduir els autobusos *Tilling Stevens*, els busos més antics de Barcelona.

L'autor firmarà el llibre Jardins de Gràcia d'11:30

Algunas imágenes históricas:



AUTOBUS CON IMPERIAL "TILLING-STEVENS" - AÑO 1922
(REFORMADO EN 1928)

Bus_(esquema)_ (Tilling Stewens)_ Postal==IMG_20220324_173513



Foto Arxiu José Antonio Solsona (negativo 106-4)
Colección Xavi Flórez (documento escaneado)
Primeros coches de la C.G.A. (año 1922).

Bus_(Primeros)_ (J A Solsona) año 1922==IMG_20220324_170356



Foto Arxiu José Antonio Solsona (negativo 105-15)
Colección Xavi Flórez (documento escaneado)
Primeros coches de la C.G.A. (año 1922).

Bus_(Primeros)_ (J A Solsona) año 1922==IMG_20220324_170429



Foto Arxiu José Antonio Solsona (negativo 105-29)
Colección Xavi Flórez (documento escaneado)

Bus_1_(B-8300)_ (J A Solsona) año 1922==IMG_20220324_173528



Foto Arxiu Cuyás
(negativo Barcelona-1615)
Colección Xavi Flórez
(documento escaneado)
Crullia Aribau-Provença
Coche 2 (B-830-1) Tilling Stewens

**Bus_2_(B-8301)_ (Arxiu Cuyas) crullia Aribau-Provença
==IMG_20220324_173541**



Foto Arxiu Jose Ant. Solsona
(negativo 168-10)
Colección Xavi Flórez
(documento escaneado)

Bus_3_(B-8302)_ (J A Solsona) año 1922==IMG_20220324_170308



Bus_48=R-00.385 h1924 SGA Barcelona=(Freixenet+MGM)



Bus_(Tilling)_ (BCN antigua)==



TMB @TMB_Barcelona · 22h

100 anys de la CGA, l'avantpassat de Transports de Barcelona. La societat es va crear el 22 de març del 1922 amb la finalitat d'explotar 4 línies de servei de bus a la ciutat en règim de monopoli #100AnysBus (📷 Arxiu TMB).

ow.ly/CpRt50lp2KW



2 9 26



TMB @TMB_Barcelona · 22h

L'aparició de la CGA ara fa un segle es considera cabdal en la implantació d'una xarxa d'autobusos a la capital catalana i antecedent de l'actual societat pública Transports de Barcelona, una de les que formen el grup TMB. #100AnysBus



1 2 3



TMB @TMB_Barcelona · 22h

El 14 d'octubre de 1922, la CGA posava en funcionament el primer servei regular urbà d'autobusos, una línia de circumval·lació que passava per l'Estació de França i la Via Laietana, que en aquell temps estava vetada a la circulació de tramvies. #100AnysBus



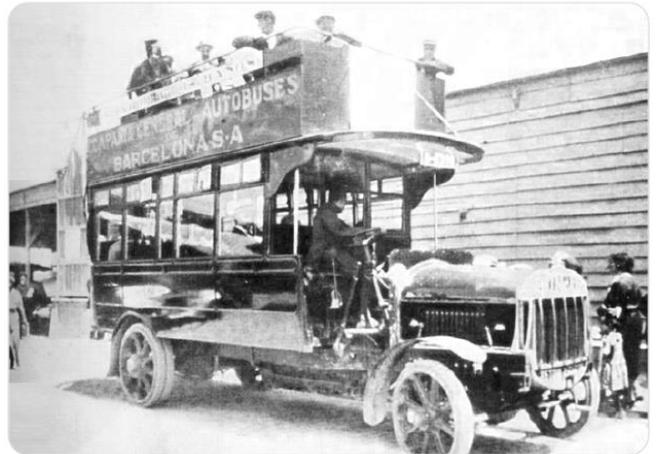
1 2 8



Històries de Barcelona @historiesdebcn · 12 ene.

El 2022 es celebra el centenari de la primera xarxa de bus de Barcelona #100AnysBus

Els autobusos, de la casa Tilling Stevens, van ser portats d'Anglaterra. Eren vermells, tenien dos pisos i duïen el volant a la dreta.



TMB

@TMB_Barcelona

El desembre del 1940, per acord d'una junta general extraordinària, es decidia la dissolució de la CGA. Tot i això, la liquidació definitiva i total de la companyia no es produiria fins 23 anys més tard, el 10 de desembre del 1963. #100AnysBus.

[Traducir Tweet](#)



11:54 a. m. · 22 mar. 2022 · Twitter Web App

Así era el primer bus que circuló por Barcelona

La red de autobuses de Barcelona celebra el centenario

Escrito por [Eugènia Güell](#)
martes 22 marzo 2022

Ahora hay 'contactless', wifi y pantallas, pero antes había una **carrocería imperial, el conductor se sentaba a la derecha y no había parabrisas**: los autobuses de Barcelona han cambiado mucho, y el emblemático **Tilling Stevens** fue uno de los primeros que circuló por la ciudad en 1922, **hace 100 años**. Es el único que existe en España y, para celebrar el centenario de la red de autobuses de Barcelona, lo han restaurado. Con las fotografías, los cambios y la evolución son indiscutibles. Aparte del precio del billete -ahora uno sencillo vale 2,40 €, y antes 0,50 ptas (0,030 €)- han cambiado muchas más cosas.

En ese momento, el vehículo fue muy innovador. Ahora se recupera como un elemento clave del patrimonio cultural e histórico de la ciudad. De hecho, su **motor es petrol-eléctrico** y es precursor de los actuales híbridos. Estaba montado sobre ruedas macizas y con su carrocería tipo imperial, era de color rojo. Además, también tiene la escalera exterior en curva para subir, y la colocación del motor de gasolina en el compartimento delantero.

Para evitar posibles problemas de estabilidad, por ejemplo, **no estaba permitido viajar de pie ni a la plataforma ni a los pasillos, y tampoco al imperial** (la parte superior). Tenía una capacidad de **48 plazas**, 22 en el interior y 26 en el imperial. En ese momento, costó 52.967 pesetas, y como venía de Inglaterra llegó con el acceso y la escalera al imperial a la izquierda, tal y como le correspondía según las normas de circulación allí. Después, se modificó el acceso a la derecha para que los pasajeros pudieran acceder desde la acera y no tuvieran que hacerlo desde el centro de la carretera. Fabricado por la empresa Tilling-Stevens Motor Ltd. de Maidstone llegó en un primer lote de tres autobuses a Barcelona el 20 de mayo de 1922, por carretera, cruzando Francia.

La **matrícula B-8302** vuelve a lucir después de que con la restauración hayan juntado el chasis y la carrocería, y hayan recuperado sus principales elementos. Tenía el motor original en buen estado y conservaba los mandos y otros elementos funcionales de fábrica, como manitas y retrovisores. Próximamente, está previsto que el bus pueda exhibirse



Foto: TMB Tilling bus



Foto: TMB

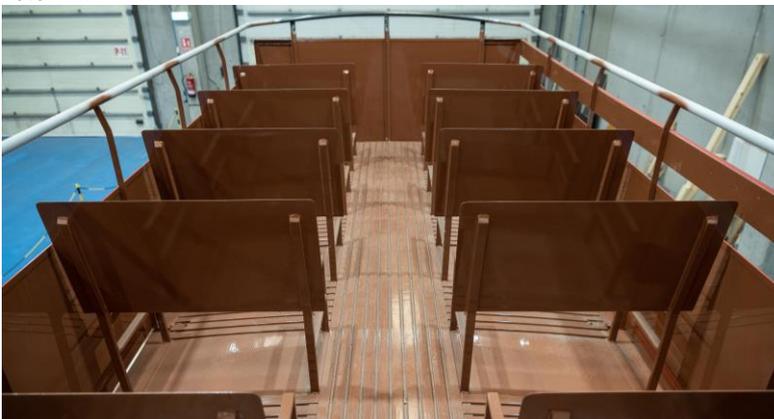


Foto: TMB



Foto: TMB

El coche se ha reconstruido a partir de un vehículo comprado en Inglaterra por la Fundación TMB que había sido un camión (no un autobús) al que se agregó una caja de un antiguo autobús, pero no guardaba exactamente las medidas de los que se habían fabricado para Barcelona, aunque podía servir para ver como se ensamblaban las maderas de vigas, plafones y demás elementos.

En una visita organizada el 26-11-2016 por la Asociación ACEMA a las cocheras de Triangle se pudo comprobar este material en su estado de entonces, recién traídos de Inglaterra las dos piezas.



Publicado en:

[Sobre raíles y asfalto antes de los 90](#)

[Carmen Barcelona](#)

18-05-2022

Molt bon Dimecres!!!

Estructura de la red urbana

La red urbana de la C.G.A. disponía de una estructura radial donde las líneas, al no tener el origen y final en la plaza de Cataluña, efectuaban relaciones transversales hasta entonces inexistentes y que no atendían a los tranvías, en algunos casos debido a las diferencias de ancho de vía (como era la relación de Sants a Sant Martí) y evitaban el transbordo de líneas debiendo pagar doble billete (como por ejemplo, la relación entre Gràcia y la Barceloneta), lo cual favoreció a barrios populares como Sants, Poble Sec, Raval, Barceloneta, Poble Nou, Clot, la Sagrera y Sant Andreu. Por primera vez se dotaba de transporte público a la Vía Layetana y se atendía mejor un importante núcleo como era la Dreta del Eixample.

Tras la adquisición de la C.G.A. por Tranvías de Barcelona, la red de autobuses pasó a ser complementaria de la red de tranvías y aportadora al metro y al ferrocarril. Ello permitió una mejor coordinación de los servicios con los tranvías y el metro al eliminar así la competencia y aumentar los rendimientos económicos.

El Tranvía 48



<https://www.facebook.com/photo/?fbid=5069883896466295&set=g.548998545470868>

El título y la dirección del enlace al Blog citado son:

[La Compañía General de Autobuses de Barcelona \(C.G.A\): aspectos técnicos y de explotación](#)

<https://eltranvia48.blogspot.com/2022/04/la-compania-general-de-autobuses-de-25.html>

Publicado en:

[BARCELONA EN FOTOS DESDE 1870 - 1998](#)

[Maite Herrada Hernandez](#)

18-02-2023 ·

Plaça Espanya i l'Exposició - Al centre l'Urbá. Anys 20

[Xavi Florez](#)

Los primeros Tilling Stewens entraron en servicio en 1922, pero tenían todos el imperial (piso superior) descubierto. Los de la foto lo tienen ya cubierto. Puede que ese desfile sea el de presentación y que tenga algo que ver con la feria internacional de 1929. La cabecera del mensaje está bien pero es de los años 1920, no de los 2020s...



<https://www.facebook.com/photo/?fbid=722607152746152&set=q.986859958067962>
[Bus_\(para expo1929\)_\(BCNFotos\)_\(2023-02-18\)](#)==