



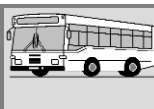
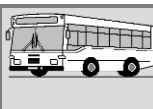
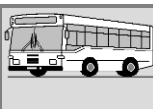
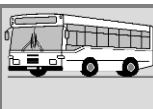
Empresas
De Catalunya

Empresa:
Extinguida

Jose Grau Gomà Antes: **Empresa Nacional de Tierras**
(Omnibus de Sta.Coloma a St.Adrián)

Ubicación:

Santa Coloma de Gramenet (Barcelona)



HISTORIAL

Hacia 1917 **Anselmo De Rius** de acuerdo con el Ayuntamiento de **Sta.Coloma** crea una línea para enlazar con el tranvía en **San Adrián**, para facilidad de quienes adquirían parcelas de la (promocionada) **Empresa Nacional de Tierras**, de quien toma el nombre. (Representa el primer **Servicio Urbano de Santa Coloma**)

Existía simultáneamente otro servicio en San Adrián (ver billetes) denominado **Autómnibus de Sant Adrà de Besós** (sin mas señas ni datos).

En 1920 la **Empresa Nacional de Tierras** se disuelve y asume el transporte **Jose Grau Gomà** tal y como se venía realizando.

En 1921 **Antoni Gibert** (o Gelabert) solicita permiso para establecer una línea entre **S.Adrián y Sta.Coloma**, y se la conceden.

La duplicidad en los servicios duró unos años con continuas incidencias hasta que el Ayuntamiento instó a poner solución.

El 30-12-1924 **Josep Grau Gomà** establece un servicio en el centro de **Sabadell**. (En aquel momento están efectuando servicios también **Feliu Vilarrubias Riera**, **Joan Puig Viñals (El Fleca)** y **Miguel Martí Adell**, este recientemente afianzado y que tiende a acapararlo todo).

El 17-03-1925 **Antoni Gibert** cede los derechos de la línea **S.Adrián-Sta.Coloma** a **Jose Grau Gomà** mediante escritura de compra-venta.

Jose Grau Gomà inicia los tramites para una nueva línea similar a la que ya explotaba y consigue la concesión el 26-08-1925.

El 10-08-1925 (ver concesión de la anterior) solicita otra nueva concesión para una línea entre **Badalona y Barcelona**. Los trámites se atascan y finalmente se resuelve convocando concurso público, al cual únicamente se presenta **CGA**, (Jose Grau Gomà desiste).

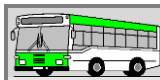
El 09-04-1926 **Miguel Martí Adel** consigue adquirir las líneas y activos de **Feliu Vilarrubias Riera**, **Joan Puig Viñals (El Fleca)** y **Josep Grau Gomà** (Empresa Nacional de Tierras) quedando solo su línea que viene a representar el **Servicio Urbano de Sabadell**.

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

Jose Grau Gomà intentó adaptar su línea para coincidir con los horarios de la de Badalona acabada de crear.

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

El 01-09-1928 la **CGA** inaugura la línea **SC PI.Universidad-Sta.Coloma Gramanet**, que absorbe la línea **San Adrián-Sta.Coloma** de **Jose Grau Gomà** con quien habían llegado a un acuerdo previamente. Desaparece por tanto la Empresa.

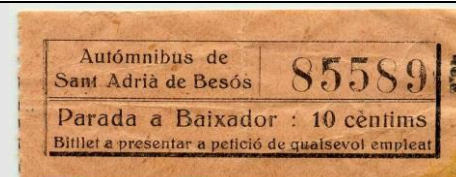


Notas / Noticias

Billetes antiguos



Colección Xavi Flórez



Colección Joan Domingo Ventura
www.ticketcity.net



Información / Bibliografía

La **Bibliografía** consultada para confeccionar esta ficha ha sido básicamente la siguiente:

Libro de Albert González Masip titulado "Els Autobuses a Barcelona (1906-1939)" publicado en 1996. (Se han reproducido algunos cuadros de datos).

Se hace una breve mención a los inicios de esta línea en:

<http://cv.uoc.es/~jmora/lineas/sc.html>

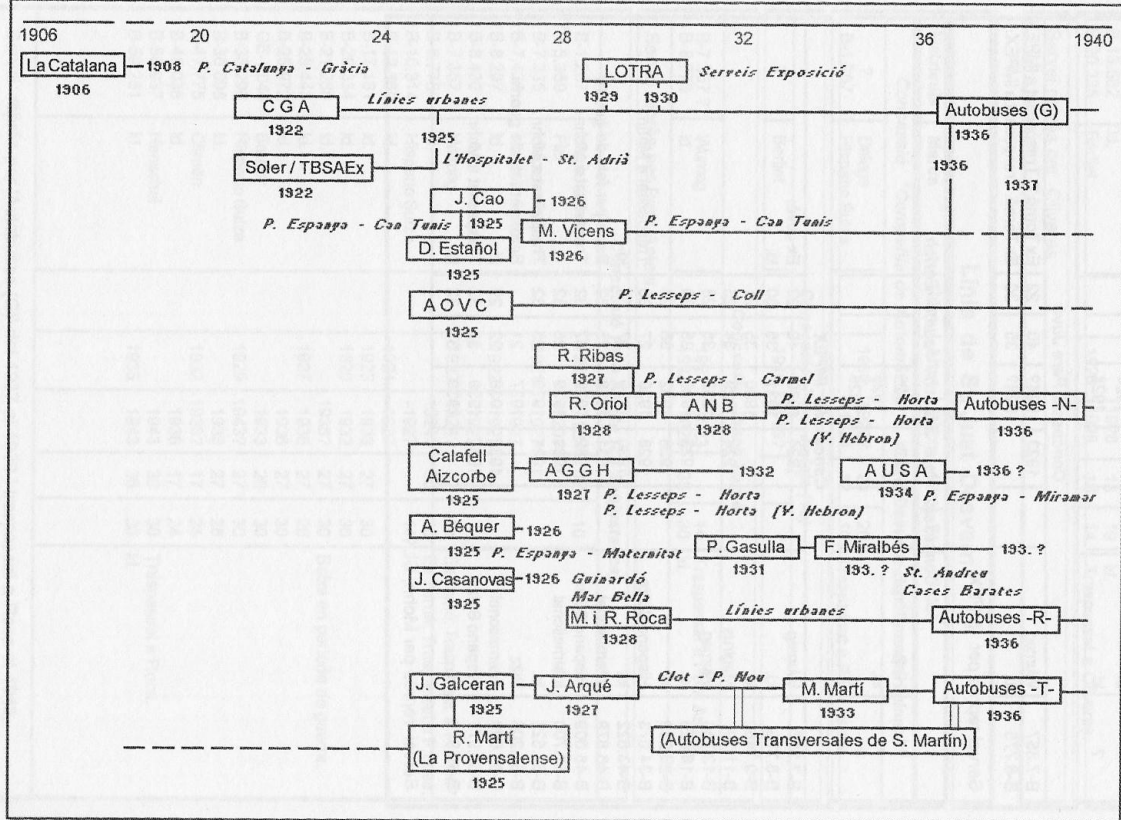


Cuadros tomados del Libro "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" de Albert González Masip, publicado en 1996
 Muestra gráficamente los diferentes nombres de las Empresas que han intervenido en la historia empresarial antes de la Guerra

6 Esquema empresarial

Linies urbanas

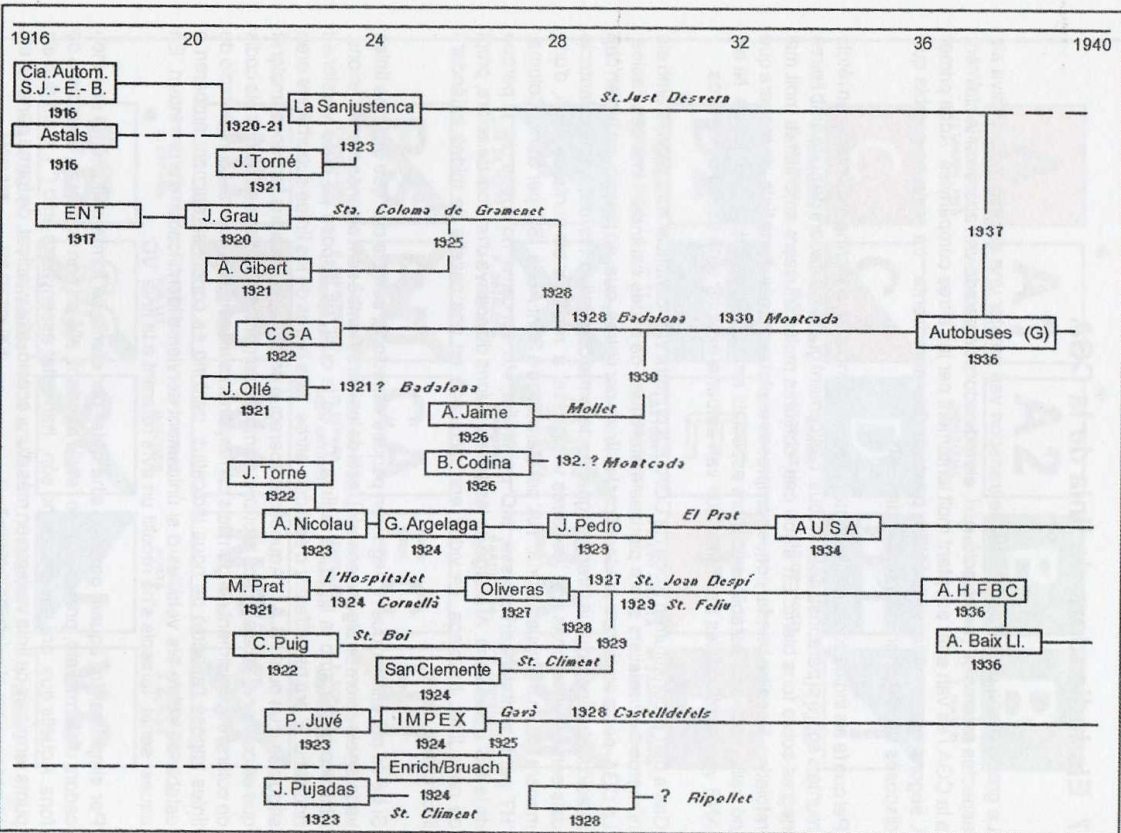
216



Els autobusos a Barcelona

Linies suburbanas

Els autobusos a Barcelona



217

ABREVIATURAS UTILIZADAS:

AGGH	Autobuses Gracia, Guinardó y Horta	CGA	Compañía General de Autobuses de Barcelona	LTDB	Les Tramways de Barcelone
ANB	Autobuses del Norte de Barcelona	CGO	Compagnie Générale des Omnibus (París)	MOP	Ministerio de Obras Públicas
AOVC	Servicio Público Auto-Omnibus Vallcarca-Coll	CGT	Compañía General de Tranvías	MZA	Cia. Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
AUSA	Auto Transportes y Colonia Puig de Montserrat	ENT	Empresa Nacional de Tierras	TB	Tranvías de Barcelona
BOP	Boletín Oficial de la Provincia	JOP	Jefatura de Obras Públicas	TBSAEx	Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones
CCT	Compañía Catalana de Tranvías	La Catalana	La Catalana, Compañía de Omnibus y Tranvías	TMB	Transports Metropolitans de Barcelona
		LOTRA	Locomoción y Transportes		



La línia de Santa Coloma de Gramenet a Sant Adrià de Besòs (1917)

A l'altre extrem de la ciutat, l'Ajuntament de Sta. Coloma de Gramenet disposà també, durant un cert temps, de dos serveis d'autoòmnibus. Efectivament, són diverses les cites que es refereixen a aquest fet,¹² assignant diferent tarannà política cadascun dels serveis. Pel que sembla, els pactes que l'Ajuntament de Santa Coloma signà amb Anselm de Riu, dintre del procés d'urbanització engegat per l' "Empresa Nacional de Tierras" contemplaven la creació d'un servei de transport des de Sant Adrià de Besòs, a fi de relacionar la nova urbanització amb la línia del tramvia. Sense que consti la data, aquest servei d'autoòmnibus per a la gent benestant que havia comprat solars per a edificar, sembla haver-se inaugurat cap el 1917. Posteriorment, a la dissolució de l'empresa el 1920,¹³ el servei fou assumit per Josep Grau Gomà, encarregat o gerent del servei dels autobusos, en representació d'Anselm de Riu.¹⁴

Per altra part, Antoni Gibert (o Gelabert) sol·licitava a primers d'agost del 1921 una autorització per a un servei d'autoòmnibus entre les dues poblacions. El dia 10 següent, l'alcalde autoritzà el nou servei i se li assignà un lloc diferent de parada, a la plaça de la Vila. Aquest nou servei sembla que comptà amb el favor de capes socials menys benestants i s'allargà un parell d'anys, segons algunes informacions.¹⁵ La duplictat de servei sembla que generà alguns conflictes. Així, l'Ajuntament de Sta. Coloma admetia que calia posar ordre en el tema, ja que cadascun dels cotxes se situava on volia i no pas als indrets assignats per a la parada.¹⁶ Per altra banda, la gent sembla que esperava el cotxe de la "seva" línia, encara que l'altre fos buit i a l'espera de clients.¹⁷

Finalment, en Josep Grau arribà a un acord amb Antoni Gibert i aquest li cedí els drets sobre la línia. El traspàs fou escriturat el 17 de març del 1925 i valorat en 2.000 Ptes. El mateix Grau sol·licità una nova concessió davant de la *Junta Provincial de Transportes de Barcelona* el primer de gener del 1925, la qual fou autoritzada de forma provisional el 27 de març, pocs dies després d'haver-se'n fet càrrec. La concessió definitiva vingué el 26 d'agost¹⁸ següent i el servei es feia amb 4 autobusos que funcionaven des de 2/4 de 7 del matí fins a les 9 del vespre, amb una freqüència de 30 minuts i una tarifa de 15 cèntims per al recorregut total.

Amb motiu de la posada en servei de la línia d'autobusos de Barcelona a Badalona, el concessionari decidí, el novembre del 1927, adaptar el seu horari i freqüència, de manera que es facilités el transbordament dels passatgers. El servei es feia des de dos quarts de 7 del matí fins a les 9 del vespre, amb una tarifa de 30 cèntims, encara que, al matí, s'expenia un bitllet econòmic de 20 cèntims. Segons el nou horari, es feien 41 circulacions diàries.

La "Compañía General de Autobuses de Barcelona, S.A." (CGA), dintre del seu procés d'expansió, es va interessar per l'esmentada línia fins que, arribat a un acord amb el concessionari a finals de maig del 1928, va sol·licitar el trasllat de la concessió al seu favor, cosa que obtingué el 10 de juliol següent. Aquest fet permetia posar en servei una nova línia directa des de Barcelona fins a Sta. Coloma de Gramenet, amb el distintiu 'SC', basant-se en la concessió de Sant Adrià a L'Hospitalet de Llobregat que havia quedat limitada a la plaça de la Universitat. La nova línia quedà oberta a l'exploració el dia u de setembre del 1928 i les tarifes foren fixades en 55 cèntims per al recorregut total i en 15 cèntims des de St. Adrià a Sta. Coloma, amb trajectes parcials diversos des de 10 cèntims.

El material mòbil

Hi ha una certa confusió respecte del que fou el primer material. Així, mentre un autor¹⁹ esmenta que es tractava d'autobusos elèctrics, res no permet confirmar la seva asseveració. Una fotografia datada del 1917 presenta un típic vehicle marca Hispano Suiza, evidentment molt més fiable que els vehicles elèctrics, la primera cita dels quals sembla ser d'uns anys després a L'Hospitalet de Llobregat. Totes les fotografies i dades localitzades, presenten cotxes de la marca esmentada. Concretament, el servei d'en Josep Grau posà en servei el 1923 dos vehicles nous de 30/40 HP i 26 places, seguits per dos més l'any següent, de 15/20 HP i 17 places, que permeteren assegurar una explotació fiable fins a l'absorció per la CGA.

La línia de Badalona a Barcelona (1921)

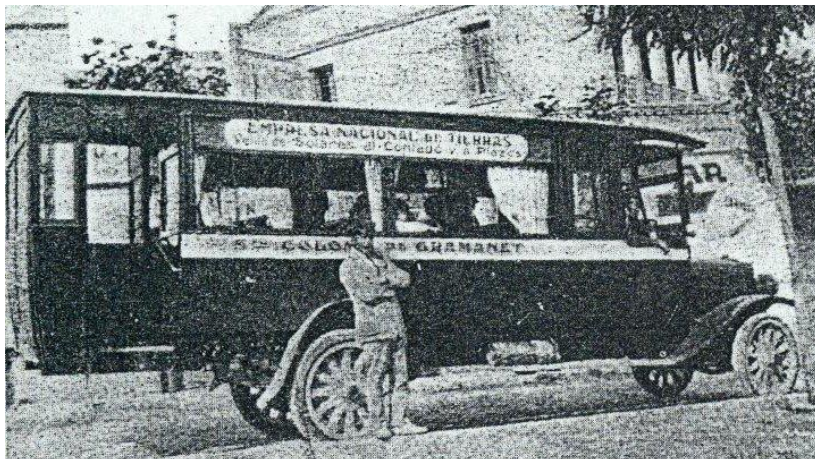
Josep Ollé Bou obtingué una autorització de l'Ajuntament de Barcelona per a instal·lar el cap de línia a la plaça de Catalunya davant del quiosc Colón. Pel que sembla, el servei començà el mes de juliol. Simultàniament, es proposava traspasar l'origen de la línia al començament del passeig de St. Joan.²⁰ De totes maneres, cap referència a la línia no ha estat trobada als arxius de Badalona i de St. Adrià de Besòs. En qualsevol cas, si el servei arribà a funcionar ho deuria fer poc temps.

Per la seva banda, Josep Grau Gomà, concessionari que era de la línia de Sant Adrià a Santa Coloma, sol·licitava a la *Junta Provincial de Transportes* amb data 10 d'agost del 1925, la concessió d'una línia entre Badalona i Barcelona al llarg del carrer de Pere IV i amb parada final a la plaça d'Urquinaona. La tramitació administrativa s'allargà considerablement i, el maig del 1926, l'Ajuntament de Barcelona demanava que es proposés un nou punt com a cap de línia, ja que es considerava que la dita plaça quedaria molt congestionada de vehicles. Finalment, la Junta Provincial decidí obrir un període d'informació pública, al que concorregué la CGA, fent una proposta de millora.²⁴

Celebrat el concurs, només hi concorregué la CGA, a qui fou atorgat un permís provisional d'exploració el 29 de gener de 1927 i la concessió de forma definitiva el 29 de març. La companyia començà l'explotació, des de la plaça de la Universitat, el dia 3 d'abril del 1927. La inauguració del servei revestí caràcter de solemnitat a Badalona, on tingué lloc un acte oficial a la Pça. de la Vila,²⁵ en el transcurs del qual foren beneïts els cotxes que havien de fer el trajecte. El bitllet costava, per al recorregut complet, 50 cèntims. L'escriptura de concessió definitiva no fou signada fins el 25 d'abril del 1929.²⁶ Una informació més detallada respecte de la gestió d'aquesta línia per part de la CGA apareix al capítol 4.



Fig. 9 Inauguració de la línia 'BS' a la Pça. de la Vila de Badalona. (Arxiu TMB)



Bus_(Anselmo Clave)___1920-00(WBusesBCN).jpg