



Empresa Pasarell

Empresa: **Extinguida**

Empresa **Pasarell (María Pasarell Padrós)**
Antes: **Dolores Llimós Guitart**

Ubicación:

Cerdanyola (Barcelona)



Versión 05-2020



HISTORIA



LINEAS



Bibliografía



Textos Legales



Empresas



Los autobuses de Barcelona



La Cía de Automóviles de la Granja



HISTORIAL

Servicio Urbano de Cerdanyola. Antecedentes – Antecesores:

El 13-05-1922 se publica en el BOPB la petición de **Juan Alfonso Bru** para establecer un Servicio Público de Automóviles desde **Sardañola** a **la Granja Flor de Mayo** y a **Ripollet**. (Ver documento). No se tiene constancia de ninguna reclamación, por tanto debe entenderse que se estuvo realizando. Esta línea puede considerarse la pionera del **Servicio Urbano de Cerdanyola** como tal y del **Servicio Suburbano de Ripollet** que desarrollará junto con otras líneas de otros empresarios.



Juan Alfonso Bru

En 1928 **Juan Hennuy** recibe la concesión para establecer una línea desde la **Estación** al Centro de **Cerdanyola** y al barrio de **Montflorit (Granja Flor de Mayo)**. Inicia el servicio con un coche SPA con carrocería cerrada. (Ver documento). (Se supone que la anterior se ha abandonado).

Juan Hennuy

En 1930 **Jaume Garriga** establece también otra línea con principio y final idénticos pero con el recorrido diferente por el pueblo.

Jaume Garriga

En 1933 aparece una tercera empresa haciendo servicios similares: **Sociedad Matabosch, Milà i Mimó**, (que seguramente es continuadora de la anterior). Esta última es la que sigue implantada después de la Guerra (según parece) y su nombre ha cambiado a **Matabosch-Viñas** (el Viñas es de **Fortian Viñas Parera**).

Matabosch, Milà i Mimó
Matabosch - Viñas

El 26-02-1935 **Juan Viñas Cotrinas** tramita autorización ante (RENFE) para su línea coincidente **Cerdanyola-Estacio-Flor de Maig** con dos vehículos (ver Líneas).

Juan Viñas Cotrinas

En 1943 la concesión de la línea es adquirida por la empresa **Dolores Llimós Guitart**. (Esta misma empresaria entre los años 1946 a 1948 atiende la **Línea Urbana Transversal de Sabadell** (ver fichas de la **ATM SA** y de **La Sportiva Sabadellense**).

Dolores Llimós Guitart

En 1952 hay constancia de la línea **Sardanyola Estación – Flor de Mayo (Sanatorio)** atendida por **Dolores Llimós Guitart**. Sigue considerándose la operadora del **Servicio Urbano de Cerdanyola**.

Poco después **Dolores Llimós Guitart** traspasa la línea a **María Pasarell Padrós** quien además aprovecha para prolongarla oficialmente hasta **Barcelona** a partir de **Montflorit** por la **carretera de Horta a Cerdanyola**.

María Pasarell Padrós

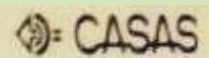
El 23-03-1954 **María Pasarell Padrós** obtiene la concesión definitiva (por convalidación) de la línea **Barcelona a Sardañola** y su extensión **Sardañola a Granja Flor de Mayo**. Esta concesión será después la **V-713 B-22**.

En sus billetes la denominación de la empresa es **Empresa Pasarell**, (ver billete).

Empresa Pasarell

A tener presente que el recorrido de esta línea discurre por la **carretera de Horta a Cerdanyola** (actualmente BV-1415) y no por la **Carretera de Montcada** (actualmente desdoblada como autopista) que luego solicitará la empresa **Renom (Martí&Renom= Sarbus)** en 1961 (ver líneas). El barrio de **Montflorit** es el primero que se encuentra viniendo de **Barcelona** y pasando por **Collserola**.

El 15-09-1962 la concesión anterior **V- 713 B-22 Sardanyola-Barcelona** es traspasada oficialmente a **Francisco Casas Estrada (Empresa Casas)** incluyendo la extensión al **Sanatorio** situado en el barrio de **Montflorit**, (ver documento).

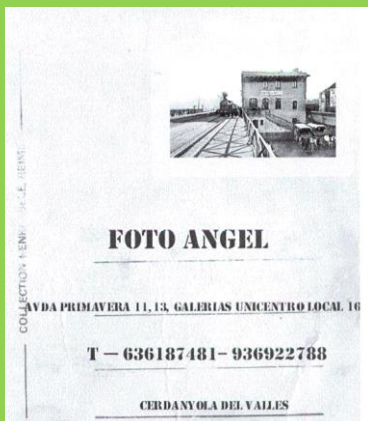


Respecto al **Servicio Urbano de Cerdanyola**, que también es asumido por la **Empresa Casas**, se continúa el seguimiento y resto de datos en la ficha correspondiente, (ver ficha).

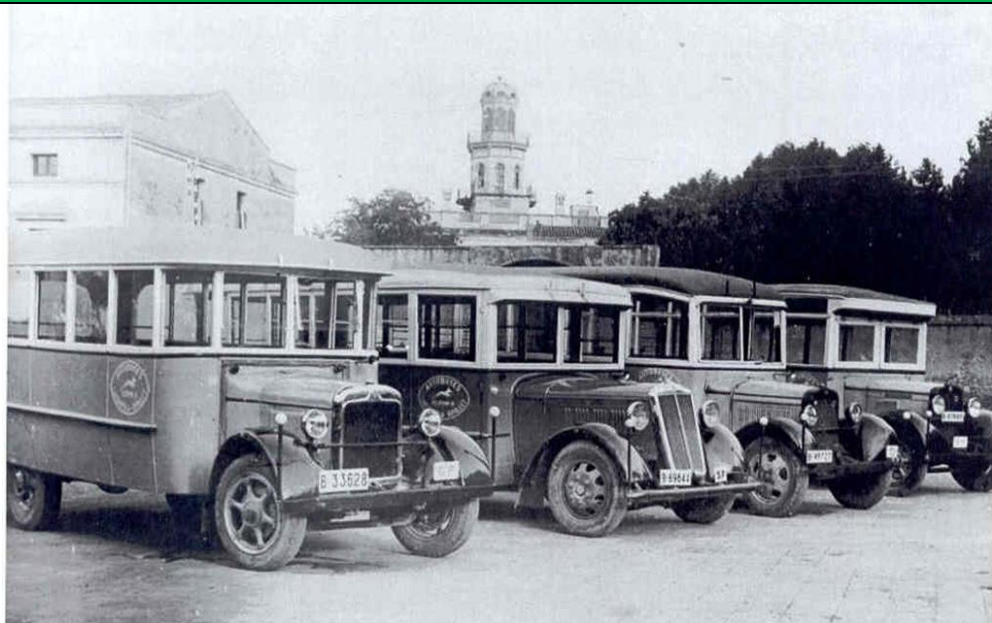


Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 10-2017 y en esta nueva versión se han modificado los estilos del Historial y se ha agregado alguna nota posterior.

Reproducción de una postal publicitaria, editada por :



(Información e imagen escaneadas por Pedro Salmerón).



En el sitio de Internet:

<https://www.soleryllach.com/soler4/fichaLote/VD/1028519>

puede observarse esta imagen (reproducida aquí a efectos ilustrativos únicamente).

Forma parte de varias postales en venta de la firma:

SOLER y LLACH
subastas internacionales, s.a.

cuyas señas son:

Lote: 1028519

SARDAÑOLA. BARCELONA.
ESPAÑA. AUTOMOVILES.

Cooperativa LA FLOR DE MAYO.

Servicio de Automóviles de la Granja (B/C).

(Se recomienda la visita a esta web por el interesante muestrario de autobuses antiguos existentes en postales en stock).



12. SARDAÑOLA - Granja de la Cva de "La Flor de Mayo" - Servicio de automoviles de la Granja

Imágenes del libro: Cerdanyola del Vallès - recull gràfic 1890-1965 reseñado en el apartado [Bibliografía](#):



Conductors i vehicles de l'empresa Pasarell a l'estació, cap al 1956.



Nota: El coche de la derecha pertenece a Renom (no a Pasarell).

Correo: Marcel Estadella
de 31- 08-2012 19:08
Historia de los autobuses
urbanos (y suburbanos) de
Cerdanyola

... se publicó un libro
por fascículos
"Cerdanyola del Vallés,
recull gràfic 1890-1965",
con cuatro páginas
dedicadas a los
autobuses (convertidas
en el pdf adjunto) →
que van a aclarar más de
una cosa:

- La postal que mandó
Miquel debería
corresponder al SPA que
se menciona en la
primera página.

- Aparece por aquí la
fecha de inicio y fin en el
urbano de Dolors Llimós

- Aparece Pasarell,
aunque el redactor no
conoce el mundo del
transporte y la mezcla
con Casas. Por lo que
dice, el traspaso
entrambos debería
suceder a inicios de los
60.

- Aparece un coche de
Renom del que no tenía
constància, matrícula de
Valencia

- La última foto de la
tercera página muestra
un Chausson y otro
coche, B-68220, que por
listado es el 12, un GMC
pero que claramente es
un reconstruido de guerra
con frontal bajo de
Chausson y motor
Henschel (la estrellita de
cinco puntas lo delata).

Xavi, me parece que
ahora puedes "apañar" la
ficha mejor.

Por ahora, esto es todo.
Continuará.....



Les línies regulars d'autobusos, modernització dels transports al municipi

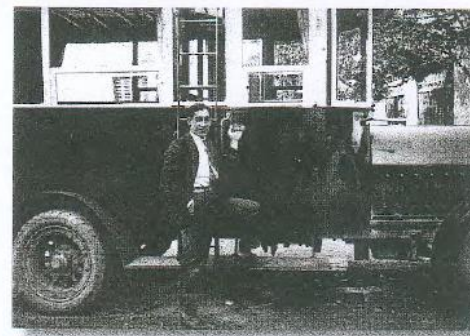
Les dades amb certesa més antigues que es tenen sobre la presència de vehicles automòbils de transport col·lectiu a Cerdanyola són de l'any 1928. Llavors, Juan Hennuy, mecànic del carrer de Sant Ignasi, va obtenir la concessió de l'Ajuntament per a l'explotació de la primera línia regular, que possibilitaria desplaçar passatgers des de l'estació del tren fins a l'interior del poble fent diverses parades als carrers principals i arribant fins a Montflorit i la Granja. Era una època de gran expansió de la demografia local, especialment durant els estius, quan arribaven els «senyors» de Barcelona i les famílies obreres associades a la Cooperativa Flor de Maig. Per a aquest negoci disposava d'un omnibus de la marca S.P.A. amb carrosseria tancada, vidres i cortines.

Poc després, el 1930, Jaume Garriga va establir pel seu compte una altra línia de tipus urbà que coincidia en els punts de partida i arribada amb els de Hennuy, però variava les parades intermèdies. En aquest cas, en comptes de la carretera de Sant Cugat fins a l'encreuament amb la de Flor de Maig, es desviava per recórrer una part diferent de la Cerdanyola de Dalt: carretera de Cordelles, Sant Casimir, etc. El 1933 començà a treballar una empresa més de petits autobusos que seguien un traçat similar a les anteriors: la Societat Matabosch, Milà i Mimó. Potser aquesta eclosió dels autobusos es

Petita estació de gasoil de la carretera de Barcelona fotografiada durant la nevada de 1962. El segon punt d'abastiment de combustible per als vehicles motoritzats del municipi fou la benzinera de l'empresa Renom, inaugurada l'any 1965 al final del carrer de Sant Ramon.

A dalt, Bartomeu Teixidó, taxista conegut del municipi, fou conductor d'una de les primeres línies d'autobusos urbans que feien el trajecte de l'estació a la Granja Flor de Maig, tal com mostra la imatge dels anys trenta.

deu al fet que cada una de les empreses disposava d'un vehicle o de dos, com a màxim, amb una capacitat per a uns setze passatgers de mitjana; també a l'augment demogràfic de l'època, en què es duplicaven les cases i les torres, i s'obrien alhora nombrosos comerços i indústries amb considerables plantilles de treballadors. A més, no s'ha d'oblidar la proximitat de Cerdanyola a les grans ciutats de Barcelona i Sabadell. D'aquí que el punt de partida principal de tots aquests transports fos l'estació de ferrocarril.



A baix, autobús de l'empresa de transport discrecional Hispano Hilariense en una imatge de la parada d'autobusos de l'estació de Cerdanyola, l'any 1956, on tenien el pun de partida principal. Entre els conductors de l'empresa hi havia Pere Aguilà, vet de Montflorit.

El període de la postguerra, aparició de les empreses Pasarell i Renom

Les línies d'autobusos que havien circulat en el període de preguerra van deixar de funcionar en acabar el conflicte, amb excepció de Matabosch-Viñas. Així i tot, aquesta empresa fou adquirida l'any 1943 per Dolors Llimós i cap al 1950 per Maria Pasarell, també veïna del poble. A més del manteniment del transport urbà des de l'estació fins a Flor de Maig, Pasarell engegà el



626 | L'Abans



Conductors i vehicles de l'empresa Pasarell a l'estació, cap al 1956.



Pere Aguilà al costat d'un Chausson de l'empresa Casas, cap al 1959.

transport d'autobusos entre Barcelona i Cerdanyola tot aprofitant la carretera d'Horta. Aquest segon recorregut s'explica per diversos factors. En primer lloc, perquè era el trajecte més curt per al trànsit rodat, amb els avantatges consegüents de temps i de localització, perquè, a diferència del tren, arribava a la part alta de la ciutat. A més, el seu trajecte passava pel barri de Montflori i el sanatori de Flor de Maig, de forma que les persones que es trobaven en aquests indrets allunyats del centre del poble i l'estació disposaven d'un mitjà de desplaçament útil. Aquesta asseveració la mostra el fet que, tot i l'evolució temporal, l'empresa Pasarell —coneguda popularment des dels anys seixanta com empresa Casas—, s'ha mantingut en funcionament fins a temps molt recents.

De totes maneres, el poble de Cerdanyola començà a esdevenir una ciutat des de la meitat dels anys cinquanta, quan es va aprovar el pla d'expansió metropolitana de l'àrea de Barcelona i el nombre de fàbriques i habitatges s'incrementaven amb una progressió geomètrica. Per aquesta raó, la Corporació

A dalt, dos vehicles de transport de passatgers que pertanyien a l'empresa Pasarell passant per la carretera d'Horta, fotografats cap al 1956, quan ja es feia el primer trajecte entre Cerdanyola i Barcelona. A baix, un vehicle de la mateixa empresa Pasarell, coneguda posteriorment com empresa Casas.

L'Abans | 627

local demanà l'any 1955 al governador civil de la província l'autorització per inaugurar una nova línia d'autobusos que en reforçés l'existent, tant en els trajectes pel mig del municipi com en l'accés a Barcelona i des d'aquesta. En l'autorització esmentada es ressaltava com a argument d'aquesta l'expansió demogràfica citada i s'inclouia una queixa pel mal funcionament del transport ferroviari.

A l'esquerra, Pere Aguilà al costat d'un autobús de la marca Bedford. Com es pot observar, aquest vehicle, pel fet de procedir d'Anglaterra, té la particularitat de portar el volant a la dreta. A la fotografia de la dreta, Llorenç Teixidó —a la dreta de la imatge— amb l'uniforme de cobrador del primer autobús de l'empresa Renom. Era l'any 1957 i feia la ruta de Cerdanyola a Fabra i Puig per la carretera de Barcelona a Sabadell.

Així, l'any 1957 van començar a circular els vehicles de l'empresa propietat d'Antoni Renom i Poch. El projecte original era crear un trajecte entre la plaça dels Marquesos de Cerdanyola —la situada davant de l'Ajuntament—, les estacions de metro i tren de Fabra i Puig, i un altre que es desviés als Quatre Cantons i arribés al mig de Ripollet. Com que en el moment de presentar la sol·licitud, l'empresa Font del municipi veí també va demanar la concessió d'aquest segon trajecte, les dues companyies van haver de compartir el camí des de Sant Andreu fins a l'entrada de les poblacions respectives i després continuar el trajecte a dins de cada municipi. Cal esmentar que aquest traçat definitiu creà en el cas de Cerdanyola un altre conflicte d'interessos entre la Renom i la Pasarell, però se solucionà en benefici de totes dues, ja que totes dues empreses locals han conviscut fins fa ben pocs anys. I si bé la Pasarell Casas ha desaparegut, la popular Renom —avui anomenada Sarbus— es troba en un gran moment d'expansió.



Datos en el sitio:

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=800017250172351&id=345681115605969

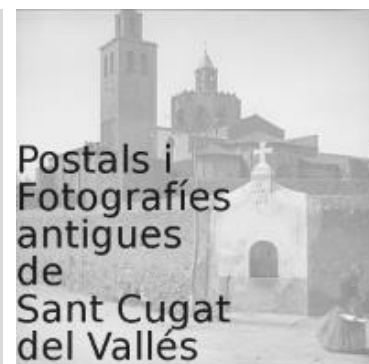
Album Transports



Postals i Fotografies antigues de Sant Cugat del Vallés ha afegit una foto nova.

Data i hora: 4 octubre 06:00 ·

Històries de la Rabassada.-



En la fotografía uno de los autobuses que hacían el recorrido Sant Cugat a Barcelona estacionado en la plaza de Octaviano en 1928.



La construcción del camino vecinal entre Gracia y Sant Cugat permitió un trajín más fácil de mercancías, y representó un antes y un después en la vida santcugatena de finales del siglo XIX porque abrió la villa a la modernidad.

El nombre oficial de la carretera que une Barcelona con Sant Cugat atravesando Collserola es BP 1417- Carretera de Gracia en Manresa. Si buscamos en la Enciclopedia Catalana, encontraremos las siguientes definiciones: "Rabassada. Sierra del municipio de Sant Cugat del Vallès"; y por otro lado, "La Arrabassada. Vecindario de Sant Cugat del Vallès situado en la vertiente septentrional de Collserola por el que pasa la carretera de Barcelona a Sant Cugat llamada carretera de la Arrabassada".

Hasta mediados del siglo XIX Sant Cugat era un pequeño pueblo de apenas 2.000 habitantes y absolutamente aislado de su entorno. Según cuenta el historiador Miquel Domingo, todos los caminos que salían de Sant Cugat eran de segundo o tercer orden y de los llamados de herradura, es decir, sólo aptos para circular a caballo o en mulas. Había exclusivamente un camino que permitía el tránsito de carros en dirección a Molins de Rei, y para ir a Cerdanyola tenía que hacer por el arroyo, que no era transitable la mayor parte del tiempo a causa de las lluvias y el barro que se formaba.

La gran parte de los cultivos de Sant Cugat eran viñedos y los excedentes, muy importantes. Por otra parte, la gran extensión dedicada a los viñedos hizo reducir considerablemente otros cultivos que debían importarse para cubrir las necesidades del pueblo. Era, por tanto, imprescindible contar con unas comunicaciones que permitieran el trajín de mercancías. Por este motivo se construyeron diferentes caminos de herradura que atravesaban la sierra de Collserola. Los más utilizados eran el del valle de Gausac y lo que salía del Santo Cristo de Llaceres, que llegaba a Gracia por la riera de Malla.

Los agricultores envasaban el vino en odres de cuero, y formando una recua de mulos iban hasta Barcelona. Esto

representaba un gran esfuerzo si tenemos en cuenta que un mulo podía cargar como máximo cien kilos, pero arrastrando un carro podía transportar más de cuatrocientos. Todo ello propició diferentes intentos de construcción de carreteras para unir las ciudades de Gràcia y Sarrià con Sant Cugat.

Por un motivo u otro, todos los proyectos fueron rechazados por la Diputación o por el Ayuntamiento hasta que en 1868 se aprobó la construcción de un camino vecinal que atravesaba la sierra de Collserola. Las obras se inician el verano de ese año con el primer golpe de pico del alcalde de Sant Cugat. La mala suerte hizo que pocos meses después se detuvieran durante más de tres años por los constantes cambios políticos. La Diputación relanza las obras, que acaban siendo una realidad en 1877, nueve años después de que comenzaran.

El Ayuntamiento había pedido a los santcugatenses su ayuda, fuera en jornales de trabajo o con carros y herramientas para sacar adelante el proyecto. Sobre este tema hay diferentes versiones. Tomás Grau, escritor santcugatense, explica que fueron los mismos propietarios de los terrenos favorecidos por el trazado de la carretera quienes ofrecieron la mano de obra y los pocos medios técnicos de manera voluntaria, pero también dice que el Ayuntamiento exigió a los campesinos del pueblo esta colaboración como un impuesto. Al tratarse de un camino vecinal y no de una carretera se construyó bordeando los diferentes obstáculos de la cordillera, lo que conllevaba un trazado muy revirado y sin grandes desniveles. La alegría en Sant Cugat fue enorme, al disponer definitivamente de un camino que les permitiera llegar a Barcelona con un ahorro de dos horas en cada sentido como mínimo. Los agricultores comenzaron a vender directamente el vino a los particulares barceloneses. Los años 80 del siglo XIX son como una época dorada para los agricultores, sobre todo para los vinateros, época que desgraciadamente una vez más se interrumpe con la plaga de la filoxera de finales de la década, que acaba con todas las viñas de la villa.

Dentro del Plan provincial de carreteras de la Diputación de Barcelona de 1878, desarrollado por Melcior de Palau, se da carácter prioritario en la carretera de Gracia en Manresa. En la memoria explicativa se dice que esta carretera unirá Barcelona y Terrassa atravesando "

El camino que llevaba los agricultores santcugatenses en Barcelona era lógicamente de doble sentido y eso propició el descubrimiento por parte de los barceloneses del bosque de Collserola y también de Sant Cugat.

Jaume Espina - TotSantCugat
Fotografía Família Monção.



<https://www.facebook.com/345681115605969/photos/a.447690902071656.1073741866.345681115605969/606580189516059/?type=3&theater>

Autobús de la Compañía Casas que cubria el trayecto entre la plaça Octaviano de Sant Cugat y la de Lesseps en Barcelona, atravesando el Collcerola por la carretera de la Rabassada en 1964.

Autor: Josep Ferraté (Col. Jaume Fernández)



<https://www.facebook.com/345681115605969/photos/a.447690902071656.1073741866.345681115605969/447348482105898/?type=3&theater>
Cotxe de línia fotografiat per Joan Cabanas Alibau en la dècada dels anys 40, davant de la porta del garatge Salles de Cal Ciutadà, més tard la Citroën d'Albert Vilarasau, a la cantonada entre la Rambla del Celler i Francesc Moragas. Aquest cotxe era el que feia el trajecte entre l'estació dels ferrocarrils i la Plaça del Coll, passant per la... [Mostra'n més...](#)



<https://www.facebook.com/345681115605969/photos/a.447690902071656.1073741866.345681115605969/628792553961489/?type=3&theater>
En julio de 1923 se inició un servicio de autobús entre la estación de Sant Cugat y Valldoreix. El servicio, regentado por Enric Poch Quintana, fue concesionado a Manuel Borrás Ventura tres años más tarde. Daba un servicio de 8 viajes diarios, cuatro de ida y cuatro de vuelta, y duró hasta el 3 de mayo de 1931, fecha de inicio de la estación de Valldoreix.
En 1944 la Asociación de Propietarios de Valldoreix creó el servicio urbano de autobús, gestionado por Agustín Calafell y Andrés. El recorrido, de unos 3'5 km iba desde la estación hasta el Monmany, pasando por el Paseo de Rubí, el Casino (actual residencia Villa Valldoreix, antes Hotel Ruiseñor), la plaza de los Pájaros, plaza Mas Roig, Mas Fusté, La Miranda

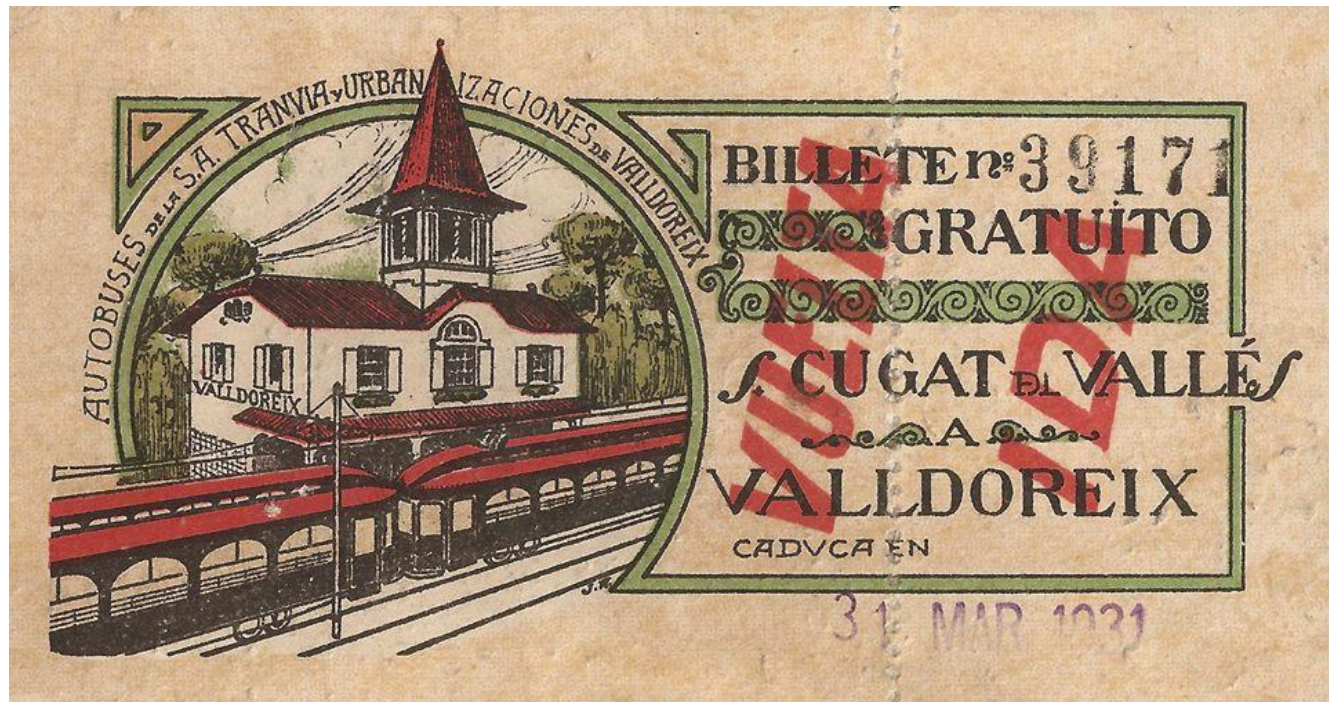
y el Sol. El primer vehículo fue un Ford, matrícula B-46526, de 27 asientos y 17 caballos. Matriculado en 1931, de segunda mano, había prestado servicio a la Exposición Universal de Barcelona de 1929.

Desde el año 1940 hasta el año 1956 el servicio se prestó sin concesión administrativa escrita. El 9 de enero de 1956 el Ministerio de Obras Públicas concedió la prestación del servicio a Agustín Calafell. En 1943 el Sr. Calafell adquirió dos autobuses más, un DOTGe de 25 asientos y 21 caballos con matrícula B-72070 y un Nag de 18 asientos y 17 caballos con matrícula B-72100

El Sr. Agustín Calafell y Andreu transfirió el día 30 de julio de 1958 la concesión del servicio a su hermano, Pedro Calafell y Andrés, el que la transfirió dos años después, el 30 de abril de 1960, al Sr. Joan Puig Rovira. El 27 de mayo de 1981 la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB) autorizó la transmisión de la concesión administrativa de Joan Puig Rovira a Autocares Puig SL, formada por él mismo y su hermano Amadeo, que la gestionaron hasta 1991. Desde esta fecha la concesión está en manos de Saiz Tour.

En 1968 entró en funcionamiento la línea de autobús de Mirasol, regentada por Martín Márquez y su hijo, de mas Gener. Este autobús prestaba servicio hasta Sant Cugat y cruzaba una parte de Valldoreix, circulando por Paseo de Rubí y la estación de Valldoreix.

Juanjo Cortés, 08/11/2012 - Associació de veïns Ca N'Enric La Miranda de Valldoreix



<https://www.facebook.com/345681115605969/photos/a.447690902071656.1073741866.345681115605969/629294450577966/?type=3&theater>

Autobusos a Valldoreix.-

Bitllet gratuït d'autobús per fer el viatge entre l'estació de Sant Cugat i Valldoreix mentre no hi havia estació a Valldoreix.

Al juliol de 1923 s'inicià un servei d'autobús entre l'estació de Sant Cugat i Valldoreix.

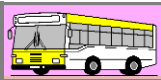
El servei, regentat per Enric Poch Quintana, va ser concessionat a Manel Borrás Ventura tres anys més tard. Donava un servei de 8 viatges diaris, quatre d'anada i quatre de tornada, i va durar fins al 3 de maig de 1931, data d'inici de l'estació de Valldoreix.

L'any 1944 l'Associació de Propietaris de Valldoreix creà el servei urbà d'autobús, gestionat per Agustí Calafell i Andreu. El recorregut, d'uns 3'5 km anava des de l'estació fins al Monmany, passant pel Passeig de Rubí, el Casino (actual residència Vila Valldoreix, abans Hotel Rossinyol), la plaça dels Ocells, plaça Mas Roig, Mas Fusté, La Miranda i el Sol. El primer vehicle va ser un Ford, matrícula B-46.526, de 27 seients i 17 cavalls. Matriculat l'any 1931, de segona mà, havia prestat servei a l'Exposició Universal de Barcelona de l'any 1929.

Des de l'any 1940 fins a l'any 1956 el servei es va prestar sense concessió administrativa escrita. El 9 de gener de 1956 el Ministeri d'Obres Públiques concedí la prestació del servei a Agustí Calafell. L'any 1943 el Sr. Calafell adquirí dos autobusos més, un Dodge de 25 seients i 21 cavalls amb matrícula B-72.070 i un Nag de 18 seients i 17 cavalls amb matrícula B-72.100

El Sr. Agustí Calafell i Andreu va transferir el dia 30 de juliol de 1958 la concessió del servei al seu germà, Pere Calafell i Andreu, el qual la va transferir dos anys després, el 30 d'abril de 1960, al Sr. Joan Puig Rovira. El 27 de maig de 1981 la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) autoritzà la transmissió de la concessió administrativa de Joan Puig Rovira a Autocares Puig S.L., formada per ell mateix i el seu germà Amadeu, que la gestionaren fins al 1991. Des d'aquesta data la concessió està en mans de Saiz Tour.

En 1968 entrà en funcionament la línia d'autobús de Mira-sol, regentada per Martín Márquez i el seu fill, de mas Gener. Aquest autobús prestava servei fins a Sant Cugat i creuava una part de Valldoreix, circulant pel Pg. de Rubí i l'estació de Valldoreix.



BOPB de 17-05-1922



25 céntimos

Miércoles 17 de Mayo de 1922

Núm. 117

BOLETIN
DE LA PROVINCIA



OFICIAL
DE BARCELONA

GOBIERNO CIVIL

Núm. 5740

Jefatura de Obras públicas
Negociado de Automóviles

De orden del señor Gobernador, y en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 3.º C) del Reglamento de 23 de Julio de 1918, se anuncia al público que

don Juan Alfonso Bru, solicita autorización para establecer un servicio público de automóviles desde la estación de Sardanyola a la Granja Flor de Mayo y a Ripollet, señalándose el plazo de ocho días para presentar reclamaciones por escrito en el Gobierno civil, estando de manifiesto los horarios y tarifas correspondientes al servicio pedido en la Sección de Fomento de la Jefatura de Obras públicas (Pelayo, 11, 3.º).

Barcelona, 13 de Mayo de 1922. — El Jefe de la Sección, Blas Sorribas.

Ministerio de Obras Públicas
(BOE de 26/11/1962 - Sección III)

Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera sobre cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Sardanyola y Barcelona (Barcelona).

[Más... \(Referencia BOE-A-1962-23004\)](#)

RESOLUCION de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera sobre cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Sardanyola y Barcelona (Barcelona).

Habiendo sido solicitado por doña María Pasarell Parfós el cambio de titularidad a favor de don Francisco Casas Estrada de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Sardanyola y Barcelona (expediente número 4.149), V-713, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 del vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera se hace público que con fecha 15 de septiembre de 1962, esta Dirección General tuvo a bien acceder a lo solicitado por los interesados, quedando subrogado el señor Casas Estrada en los derechos y obligaciones que correspondían a la titular del expresado servicio.

Madrid, 7 de noviembre de 1962.—El Director general.—5292.



Información / Bibliografía / Enlaces

Información sobre el servicio urbano de Cerdanyola

<http://www.autobusesbcn.es/misc/cerdanyola.html>



Publicación: L'Abans: Cerdanyola del Vallès : **recull gràfic** 1890-1965

Autor: Antonio J. Olea i Morillas

Editado: El Papiol : Efadós, 2002

ISBN: 8495550105



Empresa Pasarell

Empresa: **Extinguida**

Empresa **Pasarell (María Pasarell Padrós)**
Antes: **Dolores Llimós Guitart**

Ubicación:

Cerdanyola (Barcelona)



Datos de Autorizaciones de (RENFE) para Líneas Coincidentes (de Marcel Estadella)

Marca	CVF	Matricula	plazas	Observaciones	recorrido	Clase y grupo	fecha
Juan Viñas Cotrinas (antes Jaime Garriga)							
Ford	16	B 49727	22		Cerdanyola - Estacio - Flor de Maig	B	26/02/1935
Chevrolet	21	B 47489	13		Cerdanyola - Estacio - Flor de Maig		

La Referencia a (RENFE) debe entenderse que inicialmente se presentó en la Administración Ferroviaria de la Zona de Barcelona que correspondiera (generalmente MZA) y que años después fué integrada en RENFE, empresa de quien se obtuvo esta documentación.



Datos de la Guia Barem-Lines (del año 1952 aproximadamente)

Existe una anotación en la página 103:

L I N E A: SARDANYOLA ESTACION - FLOR DE MAYO (Sanatorio)

Precios desde cada trayecto: EMPRESA: Dolores Llimós
Duración del trayecto: 15 m.
Kilómetros: 4

Km	Horario	Destino	Salidas
3	11:50	MONTEPLORIT	
4	11:55	FLOR DE MAYO (Sanatorio)	8.45, 13.45 y 19.- h.

NOTA: Domingos y días festivos hay servicio a todos los trenes, de acuerdo con el horario de estos.
Salidas de Flor de Mayo: 9.05, 15.05 y 19.30 h.

Durante los meses de Julio a Septiembre ambos inclusivos, hay servicio a todos los trenes hasta Montplorit.



Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Antº Tartajo):

Adjudicación:

Línea	Prv	km	Titular	tipo	Fecha	Expd.	Vehículos	Observaciones
Barcelona y Sardeñaola E Sardeñaola a Barcelona E Sardeñaola a Granja Flor de Mayo	B	17,5	María Pasarell Padrós	def.	23/03/1954	4149	B-32.619 Ford 22 as. B-73.558 3.H.C. 16 as. UNO 20 as.	.
Barcelona y Sardanyola por Santa María de Moncada.	B	9,5	Antonio Renom Foch	def.	10/02/1961	6849	2	V-2030; B-108 Corrección en BOE 28/8/1963

Cambio de Titular:

Línea	Prov	Expediente	Anterior_Titular	Nuevo_Titular	Fecha
Sardanyola y Barcelona	B	V-713;4149	María Pasarell Padrós	Francisco Casas Estrada	15/09/1962

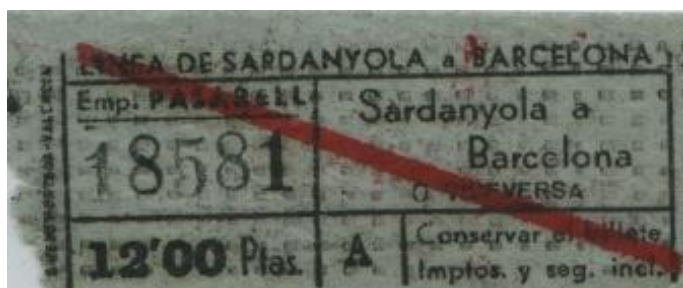
General:

V	provincial	Itinerario	Concesionario
V-713	B-22	Sardanyola - Barcelona	Francisco Casas Estrada

Nota.- Las casillas sombreadas en gris no corresponden a esta Empresa pero tuvieron su relación indirecta con su historia.



Billetes antiguos. Colección Joan Domingo Ventura. www.ticketcity.net



Líneas Urbanas
Índice

Cerdanyola

Los autobuses de Barcelona

