



Empresa: **Extinguida**

**ABC – Autocares  
Línea Costamar SA**

Ubicación:

**Barcelona (Barcelona)**



Versión 08-2020



**HISTORIA**



**LINEAS**



**Bibliografía**



**Textos Legales**



Los autobuses de  
Barcelona



**Empresas**



## HISTORIAL

**Preambulo** – Una parte del contenido de esta ficha se ha encontrado y obtenido en la magnífica Web → De ella se tomarán diversos apuntes (filas de este color) sobre los que no ha sido posible encontrar más documentación oficial y lo complementaré con datos de aportaciones de otros archivos particulares y de los míos propios (filas en color gris). ([Ver documento](#)). (Enlace directo clicando el logo →)

Los autobuses de  
Barcelona



A finales de los 40 (primer decenio después de la Guerra) aparecen algunos emprendedores que captan las necesidades de transporte de determinadas zonas o relaciones y se aventuran a crear negocios relativos a ello, a pesar de las severas restricciones de la postguerra.

**Compañía de Transportes ABC  
Línea Costamar**

Entre ellas aparece la **Compañía de Transportes ABC**, (con sede en la Vía Layetana, 37 de Barcelona) y que es escriturada más adelante con el nombre de **Línea Costamar**, para unir **Barcelona con Palafrugell por la costa**, y cuyos fundadores fueron los Sres. **Badosa** y **Calpe** (vinculados a la Banca y Bolsa de Barcelona).

En 1946 se proyecta la construcción de un coche de “recuperación de Guerra” (en subasta) con chasis **GMC** y una carrocería muy innovadora (piso alto con la parte delantera avanzada y para **30** viajeros) construida en madera, según diseño del mecánico **Gelabert**.



En 10-1949 se **matriculó B-80214** y comenzó a dar servicio.  
(El formato es el que ilustra los ejemplos de esta ficha).

En su construcción intervino también el chofer y colaborador oficial de la Empresa **Jaume Camps**, cuya reseña se incluye a continuación (según se cita en el [artículo reproducido](#))

Desde 1947 **Jaume Camps** colabora con **ABC Autocares** aportando sus propios vehículos decorados como los de esta empresa, tal como se puede ver en las imágenes del coche **matrícula B-77300** que en 1951 se reconstruyó y decoró idéntico a los de **ABC**.



**Jaume Camps**

En 1950 **ABC autocares** inició la construcción de otro vehículo similar, sobre chasis **Renault** y para **29** pasajeros, (**matrícula ??**)  
En 1951 se construyó un tercero, este ya con estructura metálica, sobre un **GMC**, con **matrícula B-78786**.  
Poco después le siguió un cuarto, también metálico, sobre un **Ford**, con capacidad para **32** viajeros y con **matrícula V-85**.

En 1952 la línea era **Barcelona-Lloret de Mar (directo)-Palafrugell (por la costa)**. ([Ver líneas](#)).  
En esta época los servicios los gestionaba la Agencia de **Viajes Taber**, situada en la calle Caspe, 21 de Barcelona. La rotulación de los coches hacía alusión a todos los nombres y actividades, **Viajes ABC Autocares**.



En 1953 aparece una nueva empresa competidora en parte de la relación **Costa Brava Exprés** con su línea **Barcelona-Torroella de Montgrí** y que luego tendrá vehículos (Pegaso Monocasco) que recuerdan en gran manera a los de esta empresa.



El 21-02-1958 **Línea Costamar SA** recibe la concesión definitiva de la línea **Palafrugell-Barcelona** que luego será la **V-1486**, que realizará con 4 coches (los citados anteriormente). ([ver documento](#)).  
Según parece poco antes hubo una escisión entre **Viajes Taber** y **autocares ABC** que originó esta nueva titularidad oficial.

**Línea Costamar SA**

**Viajes Taber**

A principios de 1963 se puso en marcha un nuevo sistema de Transporte y Traslado de Trabajadores de las factorías **Seat** (mayoritariamente entonces de **Zona Franca**) a **Barcelona** y viceversa.

**SEAT**

Para ello se cedieron temporalmente por parte de **TB 12 Pegaso 5020-A** (Seida) del **1001** al **1012**. No obstante los conductores eran de **autocares ABC** (aunque alguno se traspasó de empresa de **TB** a **ABC**) Los coches se guardaban en el patio de la escuela de formación de **SEAT** sita en Pº de Zona Franca. No se cambió ni estructura ni pintura. Cuando finalizó el periodo de cesión se devolvieron tal cual.



En 08-1963 empezaron a circular **17 Pegaso 5051-L Seida** estos ya comprados por la **SEAT**. Se pintaron de color plata (parte superior) y azul oscuro (parte inferior). Se guardaban junto a los coches propios de **ABC**, en el antiguo garage **Estruch** que estaba en la Riera Blanca, cerca de la Pl. Cerdá.



A principios de 1965 se añadieron otros 3 más **Pegaso 5051-L Seida**, totalizando 20 unidades.

En 1968 (aproximadamente) se trasladaron a un nuevo garaje mucho más grande, enfrente de la **factoría de la SEAT**.

En 1969 empiezan a circular **Pegaso 6035 (Monotrales)** 7 coches primero y después se agregaron más. También se pintaron de color plata (parte superior) y azul oscuro (parte inferior). En ese momento la flota de autobuses de la **SEAT** llegó al máximo de 27 unidades. Se disponía también de un autocar que se guardaba dentro del recinto de la factoría y lo conducía un chófer de la propia empresa.



En 1971 empiezan las sustituciones de 5051-L por nuevos 6035, 2 en 1971, 1 en 1972, 2 en 1973, 2 1975 y 2 en 1977, no se llegaron a sustituir todos los antiguos 5051-L Seida, dándose de baja paulatinamente sin sustituto, el último se dio de baja en 1984. En estas épocas los coches llevan librea blanca y azul (los nuevos entran así y los anteriores se repintan).



Hasta 1988 estuvo vigente el contrato entre la propia **SEAT** que aportaba los vehículos y **ABC** que aportaba los choferes. A partir de ese año desaparecen los clásicos autobuses que hemos visto. Se cierra esta etapa recordando que todos los datos se han obtenido en la magnífica Web → ([Ver documento](#)). (Enlace directo clicando el logo →)



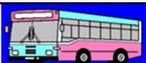
En 1971 los Sres. **Badosa** y **Calpe**, todavía propietarios de la línea **Barcelona-Palafrugell** venden ésta y sus activos a **SARFA**, aunque siguen manteniendo la parte de **Autocares ABC**. El 11-03-1971 **Línea Costamar SA** traspasa oficialmente la titularidad de la línea **V-1486** de **Barcelona y Palafrugell por Lloret de Mar y Tossa de Mar** a la empresa **SARFA**. ([ver documento](#)).



Hasta 1988 estuvo vigente el contrato entre la propia **SEAT** que aportaba los vehículos y **ABC** que aportaba los choferes. A partir de ese año desaparecen los clásicos autobuses azules y blancos que hemos visto en apartados anteriores. Para seguir atendiendo el transporte de sus trabajadores la **SEAT** concertó contratos de servicio con varias empresas entre ellas la más extensa en cuanto a recorridos y vehículos fue **Molist**. Se cierra la vinculación con la citada firma, que desde 1963 había sido una parte muy importante de esta empresa, al menos en cuanto a personal.



Después de esa fecha no se tienen más datos. Debió extinguirse. No hay informe mercantil.



Esta ficha se actualizó inicialmente en profundidad el 01-2014, posteriormente se reconstruyó en 06-2016 y en 04-2019, en versiones posteriores se ha agregado algunas notas y datos.



## Datos publicados en:

<http://historiatransportcat.blogspot.com/2011/11/autocars-carrossats-per-en-josep-vert-i-11.html>

Històries del transport per carretera de Catalunya



Publicadas por XMN2

(Xavier Maluquer)

divendres 11 de novembre de 2011

### Autocars carrossats per en Josep Vert i Planas (VI).

A la dècada del 1950, en Josep Vert i Planas tenia prou experiència i ferramenta per construir qualsevol carrosseria. Un dels encàrrecs més curiosos que els Tallers Vert van atendre fou la fabricació d'una carrosseria de dos nivells, basant-se en el disseny i concepció del Pegaso Monocasco.

Aquesta mena de carrosseria fou construïda per diversos fabricants als anys cinquanta i seixanta. A més de la coneguda carrosseria de Pegaso, Albatros-LAI i Irizar també van fabricar-ne de semblants. Tanmateix, fou un projecte que es va abandonar aviat sense tenir continuïtat.

L'empresa ABC Autocars, de Barcelona, sempre va destacar per una flota d'autocars molt espectaculars i luxosos. Un dels vehicles que li va construir en Josep Vert fou aquest autocar amb aquesta carrosseria de dos nivells:



Fotografia d'aquest autocar per il·lustrar el catàleg de Can Vert. Tenir la capacitat de construir una carrosseria d'aquesta mena era un motiu per estar cofoi:



Un altre autocar amb aquesta mena de carrosseria, també de l'empresa AUTOCARS ABC, de Barcelona:



Interior d'aquest autocar, amb les majors comoditats de l'època:



El resto del artículo es exposición de otros vehículos

## Dos imágenes más, obtenidas en Internet:



*Colección Antonio Anunciabay*



*Colección Antonio Anunciabay*

Datos publicados en:

<http://historiatransportcat.blogspot.com/2016/06/autocar-nazar-ocell-blau-del-senyor.html>

Històries del  
transport per  
carretera de  
Catalunya



Publicadas por XMN2  
(Xavier Maluquer)

divendres, 10 de juny de 2016

### L'autocar Nazar Ocell Blau del senyor Jaume Camps.

El senyor Jaume Camps nasqué a Sant Cugat del Vallès cap a l'any 1914. L'any 1936, quan esclatà la Guerra Civil, posseïa el permís de conduir de primera. Mobilitzat per l'exèrcit de la República Espanyola, conduí, en el transcurs de la guerra, un camió militar. Sempre més, fins que es jubilà, treballà en la conducció d'autocars. L'any 1947 treballava amb un autocar reconstruït amb peces de procedència diversa.



El 1951 li va canviar la carrosseria per una de nova. Aquesta mena de vehicles proliferaren en els anys 1940 i 1950 per tal de disposar d'un camió o d'un autocar quan, per les causes que fossin, no es podia comprar un vehicle de fabricació nacional.



La segona carrosseria de l'autocar que conduïa el senyor Camps fou construïda, sense cap dubte, per Carrosseries Vert de Torroella de Montgrí. A l'arxiu del senyor Vert hi ha unes fotografies del cèlebre fotògraf Josep Brangulí i Soler de dos cotxes de l'empresa Autocars ABC de Barcelona, per la qual també hi treballava el senyor Camps, amb dues carrosseries molt semblants, gairebé idèntiques quant al frontal:



L'any 1965 estrenà el senyor Camps un autocar nou Nazar Ocell Blau, versió de luxe, amb una capacitat d'unes trenta-cinc places, que estava exposat a la Fira de Mostres de Barcelona. El comprà al representant oficial de Barcelona. Muntava un motor Henschel força problemàtic.



El resto del artículo habla sobre este último vehículo, pero ya no es de la Empresa que estamos viendo.



Empresa:  
Extinguida

Ubicación:

ABC – Autocares  
Línea Costamar SA

Barcelona (Barcelona)



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

Página 153 →

L I N E A: COSTA BRAVA

EMPRESA: Autocares A.B.C.  
Duración del trayecto: 4 h. 5 m.

Km	Horario ida	Precio billetes	RECORRIDO	Horario vuelta
	18.45		S Barcelona	Ll 10.10
70	20.39	37'35	Lloret de Mar	8.22
83	21.13	44'25	Tossa	7.49
103	21.48	54'95	Llagostera	7.09
118	22.12	62'90	S. Feliu de G.	6.46
120	22.19	64'—	S'Agaró	6.37
131	22.37	69'85	↓ Palamós	6.19
138	22.52	73'60	Ll Palafrugell	S 6.—

Sitio de salida de Barcelona:  
c. Caspe, 21 - Tel. 21 95 47

Sitio de salida de Palafrugell:  
c. Torres Jonama, 17 - Tel. 139  
(Bar Tínyoi)

NOTA: Este servicio circula solamente los Martes, Jueves, Sábados y días festivos.



### Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Ant<sup>o</sup> Tartajo):

#### Adjudicación:

Línea	Prov	km	Titular	tipo	Fecha	Exped.	Vehículos	Observaciones
Palafrugell y Barcelona	GE B	138	Línea Costamar S.A.	def.	21/02/1958	1359	CUATRO 30/27/32/38 as.	-



### Información / Bibliografía

**Libro:** "Els Transports a Girona (Història dels tartaners i ordinaris de la província)" de Josep Vert Planas publicado en 1994.  
ISBN: 84-8067-040-1. Depósito Legal: GI-1.794/94

Se habla de esta empresa en las páginas 345 y 346 (La mayor parte de información de esta ficha está tomada de ahí).

**Blog** de Xavier Maluquer, se han publicado dos entradas en las que hay abundantes fotografías, se han reproducido en esta ficha en el apartado [notas](#), sus enlaces son:

[http://historiatransportcat.blogspot.com/2011/11/autocars-carrossats-per-en-josep-vert-i\\_11.html](http://historiatransportcat.blogspot.com/2011/11/autocars-carrossats-per-en-josep-vert-i_11.html)

<http://historiatransportcat.blogspot.com/2016/06/autocar-nazar-ocell-blau-del-senyor.html>

**Web** "Los Autobuses de Barcelona" Todos los datos sobre el transporte de trabajadores de la Seat que realizó esta empresa:

<http://www.autobusesbcn.es/lineas/seat.html>



**Boletín Oficial del Estado** núm. 101,  
de 28/04/1958, páginas 3649 a 3727.

**Departamento:** Ministerio de Obras Públicas  
[PDF \(Referencia BOE-B-1958-6846\)](#)

Transportes por carretera.-Resoluciones por las que se adjudica definitivamente el servicio público regular de transporte de viajeros entre las localidades que se citan.

**Nota:**

En el enlace constan 79 páginas. Hay que ir a las páginas 3713 y 3714 para obtener la vista de esta transcripción

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 21 de febrero de 1958, ha resuelto adjudicar definitivamente la concesión del servicio público, regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera, entre Palafrugell y Barcelona, provincias de Gerona y Barcelona, a Línea Costamar, S. A. (expediente 1.359), con arreglo a las siguientes condiciones:

1.º En todo lo concerniente a la concesión y explotación del servicio se cumplirán los preceptos contenidos en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 9 de diciembre de 1949, y en el de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres, de 16 del mismo mes y año, y en sus disposiciones complementarias.

2.º El itinerario entre Palafrugell y Barcelona, de 138 kilómetros de longitud, pasará por San Adrián de Besos, Badalona, Mongat, Masnou, Premiá de Mar, Vilasar de Mar, Martorel, Caldetas, Arenys de Mar, Canet de Mar, San Pol de Mar, Calella, Pineda, Malgrat, Blanes, Lloret de Mar, Tossa de Mar, Llagostera, San Feliu de Guixols, S'Agaró y Palamós, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en Barcelona, Lloret de Mar, Tossa, Llagostera, San Feliu de Guixols, S'Agaró y Palamós. El servicio se realizará sin paradas de Barcelona a Lloret de Mar, pudiendo tomar y dejar viajeros de Barcelona, para Lloret de Mar y todos los puntos comprendidos entre Lloret de Mar y Palafrugell y viceversa y no pudiendo tomar y dejar viajeros entre los pueblos comprendidos entre Lloret de Mar y Palafrugell; es decir, de y entre Palafrugell y Lloret de Mar y viceversa.

3.º Se realizarán las siguientes expediciones:  
De 1 de octubre al 31 de marzo: Una expedición diaria de ida y vuelta, excepto domingos, que se harán dos.

De 1 de abril a 30 de septiembre: Dos expediciones diarias de ida y vuelta.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura de Obras Públicas.

4.º Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Cuatro autobuses con capacidad para 30, 27, 32 y 38 viajeros sentados con clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura de Obras Públicas, antes de la fecha de inauguración del servicio.

Estos vehículos deberán ser propiedad del adjudicatario, figurando expedido a su nombre los respectivos permisos de circulación, sin reservas respecto a la propiedad y sin que estén adscritos a ningún otro servicio, debiendo reunir las condiciones que se fijan en el capítulo VI del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

5.º No son necesarias instalaciones fijas afectas a la concesión, pero se utilizarán los despachos de billetes y lugares de espera que se determinen, utilizándose despachos y locales adecuados para la administración y garaje en Barcelona y Palafrugell.

6.º Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única: 0.405 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0.06 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicándose sobre las tarifas-base incrementadas con el canon de coincidencia.

7.º El adjudicatario queda obligado a transportar correspondencia en cada una de las expediciones por un peso de 600 kilogramos, con un volumen aproximado de 2.580 metros cúbicos, con arreglo a las normas fijadas en la Orden ministerial

de 29 de mayo de 1950 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 6 de junio siguiente).

8.º Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril como coincidente grupo b).

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (R. E. N. F. E.) y Compañía del F. C. de San Feliu de Guixols a Gerona y Línea de Flaçá a Palamós, Gerona a Bañols, con ramal a Flaçá Explotación de Ferrocarriles por el Estado, un canon de coincidencia de nueve con setenta y siete (9,77) por ciento (100).

9.º La explotación del servicio comenzará en el plazo máximo de tres meses, contados a partir del día de publicación de la adjudicación definitivamente de la concesión en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, debiendo el adjudicatario comunicar a la Jefatura de Obras Públicas de Barcelona y Gerona la fecha en que se propone inaugurar el servicio, a los efectos de levantamiento del acta de inauguración correspondiente.

10.º El incumplimiento por parte del adjudicatario de sus obligaciones, dentro de los plazos señalados, dará lugar a la anulación de la adjudicación definitiva, con pérdida de la fianza depositada.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 27 de marzo de 1958.—El Director general, por delegación, M. Lamana.

Sr. Jefe de la Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera.  
1.147.

**Ministerio de Obras Públicas**

**(BOE de 14/05/1971 - Sección III)**

Resolución por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Barcelona y Palafrugell por Lloret de Mar y Tossa de Mar (V-1.486)**.

[Más... \(Referencia BOE-A-1971-38842\)](#)

**RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Palafrugell por Lloret de Mar y Tossa de Mar (V-1486).**

«Línea Costamar, S. A.», solicitó el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona y Palafrugell por Lloret de Mar y Tossa de Mar (V-1486), en favor de la Entidad «Ribot, Pont y Artigas, S. A.» (SARFA), y esta Dirección General, en fecha 11 de marzo de 1971 accedió a lo solicitado, quedando subrogada dicha Entidad en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 del vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

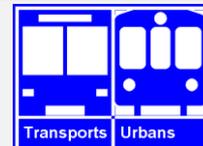
Madrid, 20 de abril de 1971.—El Director general, Jesús Santos Rein.—2.887-A.



Datos en: <http://www.autobusesbcn.es/lineas/seat.html>

Tema: Servicio Trabajadores de SEAT

Descargado el: 13-07-2020



## SEAT Servicio a la factoría SEAT

Fuera de servicio



Terminal en Barcelona, en la calle Diputación junto al Matadero, julio 1984. Foto Pere París



Terminal en Barcelona, julio 1986. Foto Pere París



Terminal en Barcelona, julio 1986. Foto Pere París



Pegaso Monotral 6035 que prestaba el servicio especial de plaza España a la factoría SEAT de la Zona Franca, años 70. Foto publicada en la página 171 del libro Carrers de Barcelona



Pegaso 5051 de SEAT para el traslado de trabajadores por el paseo de la Zona Franca, años 60. Archivo Histórico de Montjuïc, escaneada por Jaume Susany

En las décadas de los 60, 70 y 80 existió un servicio de lanzadera para los empleados de la SEAT en Zona Franca. Los autobuses eran de la propia empresa y partían desde la calle Diputación entre Llansá y Tarragona (enfrente del Matadero) para llegar sin paradas hasta la factoría SEAT.

El servicio del traslado de los trabajadores de SEAT hasta empezó con los autocares de la empresa ABC, de Barcelona. A principios del año 1963, se cedieron temporalmente 12 Pegasos 5020-A (Seida) de TB., del 1001 al 1012, pero los conductores eran de autocares ABC, aunque alguno procedía de TB pero se quedó a trabajar en ABC; se guardaban en el patio de la escuela de formación de SEAT sita en el Pº de Zona Franca.

A partir del mes de Agosto de 1963 empezaron a llegar 17 Pegasos 5051-L Seida, ya comprados por la SEAT, a los que se añadieron otros 3 más a principios de 1965, totalizando 20 unidades de este modelo. Eran más largos que los 5020-Seida de TB, que medían casi 11 mts. y en cambio los 5051-L eran de 12 mts., con motor delantero y cambio manual. Ya por entonces se guardaban junto a los autocares propios de ABC, en el antiguo garage Estruch que estaba en la Riera Blanca, cerca de la Pl. Cerdà.

A finales de los 60, sobre el 67-68 se trasladaron a un nuevo garaje mucho más grande, enfrente de la factoría de la SEAT. En 1969 empezaron a llegar los Pegaso 6035 (Monotrales), 7 unidades, 4 + 3 a posteriori. En ese momento la flota de autobuses de la SEAT llegó al máximo de unidades, 27, más 1 autocar, este se guardaba dentro del recinto de la factoría y lo conducía un chófer de la propia SEAT.

A partir de 1971 empiezan las sustituciones de 5051-L por nuevos 6035, 2 en 1971, 1 en 1972, 2 en 1973, 2 en 1975 y 2 en 1977, no se llegaron a sustituir todos los antiguos 5051-L Seida, dándose de baja paulatinamente sin sustituto.

El último se dio de baja alrededor de 1984, el cual se había reparado y repintado entero por el año 1977, más o menos, por eso duro más que los otros. Por lo que le he comentado al principio aunque los autobuses eran de la SEAT, los chóferes eran de autocares ABC, el mantenimiento y quien los guardaba también era ABC. El contrato entre SEAT y ABC acababa en 1988, y es cuando desaparecieron definitivamente.

Estaban pintados de color azul noche (casi negro) y plata la parte superior en un principio (al igual que las furgonetas y microbuses de servicio de la empresa) y posteriormente, al final, se repintaron con los colores corporativos del nuevo logo SEAT (azul y blanco).

A parte de esta línea existió otra entre las Viviendas de la Seat, con origen en un principio en la c/Mecánica y posteriormente en c/Energía entre c/Fonería y Ctra. del Prat.

El final de ambas líneas se encontraba en los aparcamientos que existían en la Factoría frente a la entrada principal, entre los talleres 4 y 7 (en la calle "2") y junto al taller de fundición en la calle 3. El servicio se efectuaba a la entrada y salida de los turnos de trabajo, esto es a las 6h, 14h y 22h, así como con los horarios de las oficinas 9h y 17h.

Agradecimiento a Jordi Bros y David Boqué por las informaciones a esta ficha.



Autobus de la línea SEAT en la calle Diputación.  
Foto de J.A.Solsona. Colección: Miguel Segura



Autobus de la línea SEAT, con los colores nuevos,  
en un desguace de Martorell, 15/5/1988. Foto de  
J.A.Solsona. Colección: Miguel Segura



Pegasos 6020 y 6035 de la SEAT en la calle  
Diputación, detrás de la Plaza de Toros de Las  
Arenas