



ANB
AGGH
AOVC

Empresa:
Extinguida

Ubicación:

Autobuses del Norte de Barcelona (ANB) →
Autobuses Gracia Guinardó y Horta SA (AGGH) →
Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll SA (AOVC) →
Barcelona (Barcelona)



Versión 06-2021



HISTORIA



LINEAS



Bibliografía



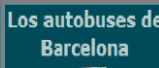
HISTORIA



Billetes



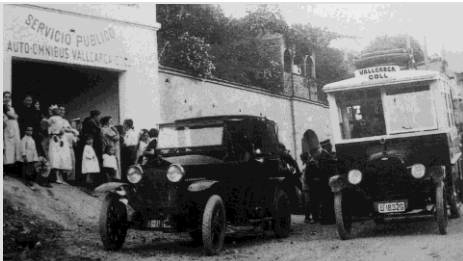
COCHES



Los autobuses de
Barcelona



Empresas



HISTORIAL

Preámbulo - Antecedentes. - Esta ficha se basa en diversos datos obtenidos en varios documentos pero para su confección se ha partido de los datos existentes en la [Web Autobuses Barcelona](#) (de José Mora) por la facilidad de acceso ([ver nota](#)). De todas formas donde se detalla en profundidad es en el libro de Albert Gonzalez Masip, cuyo contenido se ha reproducido también en un apartado para consulta ya que aquí solo se citarán los hechos más relevantes ([ver documentos](#)).

Durante los años 20 y 30 existieron una serie de líneas de empresarios particulares que unían la **Pl. Lesseps** con las zonas de **Horta**, **Guinardó**, **Vallcarca**, **El Carmelo** y el **Coll**. Eran líneas de claro aporte al **Gran Metro**, que acababa en la misma citada plaza. Con el paso del tiempo, muchas de estas líneas fueron absorbidas o asumidas por la Compañía **Autobuses del Norte de Barcelona, SA**. (que por entonces estaba presidida por el Sr. **Rafael Morcillo Bellver**) y que después de la Guerra fueron atendidas por **TB** como veremos (por ello se ha optado en unificarlas en una sola ficha diferenciadas por colores).

Línea Pl. Lesseps - Coll - **Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll SA. (AOVC)**

El 11-02-1925 **Alexandre Casas Geli** solicitó la concesión de la línea **Pl. Lesseps - Coll**, cuyo recorrido sería **Pl. Lesseps**, seguía por la **Av. República Argentina**, el **viaducto de Vallcarca** (recientemente inaugurado) y **Pº Ntra. Sra. del Coll** hasta llegar a la **ermita**.

Alexandre Casas Geli

El 31-03-1925 la Comisión Permanente Municipal le aprobó la concesión.

El 18-07-1925 se había previsto poner en marcha el servicio, pero debido a obras en el trazo se tuvo que posponer.

El 12-09-1925 se puso en marcha finalmente la línea, que estaba servida por dos autobuses Chvrolet con una capacidad de 20 viajeros sentados. El horario de la línea era de 9.15h. hasta las 22.00h, con una frecuencia de 20 minutos y de 10 minutos en horas de comer, el viaje total duraba 9 minutos. ([ver documentos](#)).

El garaje se encontraba en las confluencias de la calle Santuarios y Pº Ntra. Sra. del Coll, a este lugar se le llamó luego popularmente la "Plaza de los autobuses". En el año 2010 este garaje era el restaurante **Casa Fausto** y su anterior propietario (Sr. Albert Gros) restauró la fachada dejando los mismos rótulos que habían antiguamente. ([Ver Notas](#)).



El 22-10-1925 se constituye una Sociedad denominada **Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll SA. (AOVC)**, cuyos accionistas son el citado **Alexandre Casas Geli** y 13 personas más, con el objetivo de gestionar la mencionada línea.

Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll SA

Una vez crea da la compañía **AOVC** comienzan los problemas para el traspaso de la línea que se había concedido a **Alexandre Casas** ya que el Ayuntamiento y él mismo originan varios litigios durante los finales del 1925, el 1926 y el 1927:

El 24-11-1925 dejan de circular los vehículos (**Alexandre Casas** se querella).

El 30-11-1925 vuelven a circular (La **AOVC** solicita una nueva concesión).

El 09-12-1925 el Ayuntamiento declara caducada la primera concesión (o sea la de **Alexandre Casas**).

El 14-02-1926 se autoriza de forma provisional a **AOVC** a efectuar el Servicio (que ya venía prestando).

El 01-10-1926 la **AOVC** solicita permiso definitivo y ello conlleva el que se convoque concurso público.

El 17-01-1927 la **AOVC** presenta su solicitud oficialmente.

El 27-04-1928 el pleno municipal le adjudica a **AOVC** definitivamente la concesión de la línea.



En 1925 **Alexandre Casas** solicitó una prolongación de la línea hasta la **Font d'en Fargues** que le fue denegada.

En 02-1926, se incorporó un primer autobús Hispano Suiza 30 HP.

El 02-04-1929 la **AOVC** solicita una prolongación hasta el cruce de las calles **Cristià** y **Madrid**, a fin de mejorar las condiciones de giro de los autobuses.

El 30-07-1929 le fue concedida.

En 1936 (en tiempos de Guerra) todas las Empresas fueron incautadas por un Comité de obreros y se crea la sección de Empresa **Autobuses -N-** que engloba las empresas **ANB**→ y **AGGH**→ sus líneas pasaron a ser consideradas urbanas como otras. Por lo que respecta a la otra empresa **AOVC**→ fue también incautada pero no se incluyó en **Autobuses -N-** y su línea simplemente dejó de funcionar. Se da por finalizada la gestión de la empresa que vemos y se continúa al final.

Autobuses -N-

Línea Pl. Lesseps - Guinardó - Horta - **Autobuses Gracia Guinardó y Horta SA (AGGH)**

El 01-04-1925 **Pere Calafell** y **Francesc Aizcorbe** presentaron solicitud para establecer una línea entre la **Pl. Lesseps** y **El Guinardó**. La Comisión Municipal Permanente la aprobó en precario el 26-05-1925. ([ver documentos](#)).

Pere Calafell y Francesc Aizcorbe

El 28-06-1925 se inauguró el servicio que unía la **Pl. Lesseps** con el **Guinardó**. Tenía un horario de las 7 de la mañana hasta las 20.15h. con una tarifa de 30 céntimos y estaba servida por un solo autobús Hispano-Suiza. Partía de **Pl. Lesseps**, pasaba por la **Travesera de Dalt** y la **Av. Virgen de Montserrat** hasta la **entrada del Parque del Guinardó**. ([Ver datos](#)).

El 22-06-1926, se prolongó el servicio por la **Av. Virgen de Montserrat** y el **Pº Maragall** hasta la **Pl. Ibiza**, después de haber sido solicitada dicha prolongación por parte del Sr. **Pere Calafell**.

El 13-12-1926 se limitó nuevamente al **Guinardó** por obras de alcantarillado en varias calles que duraron hasta 07-1927.

El 10-07-1926 **Pere Calafell** cedió su participación a su socio **Francesc Aizcorbe** quien promovió la creación de una sociedad denominada **Autobuses Gracia Guinardó y Horta SA (AGGH)** que se escrituró el 18-07-1927. La línea era la ampliación citada antes que iba de **Pl. Lessep** a **Horta**.

Autobuses Gracia Guinardó y Horta SA

Pero en 07-1927 (ver los dos apuntes anteriores) el Ayuntamiento no autorizó el traspaso de la citada línea aduciendo problemas de forma en la solicitud. Según parece **Fco. Aizcorbe** por su cuenta y sin autorización estuvo atendiendo el servicio utilizando el nombre de **Automnibus de Barcelona SA**.

Automnibus de Barcelona SA

El 21-02-1928 **Ramón Oriol Cinca** recibe la adjudicación definitiva de la línea **Pl. Lesseps-Pl. Ibiza**. El trámite se había iniciado el 31-07-1926 (anterior a los dos anteriores apuntes) y siempre en connivencia con **Fco. Aizcorbe**, con quien según parece tenían algún tipo de parentesco.

Ramón Oriol Cinca

El 05-09-1928 se inaugura de nuevo la línea **Pl. Lesseps-Guinardó-Horta**. Ese día dejan de circular los autobuses de **AGGH**, (que de hecho era solo uno) y como no se dispone de ninguno en activo a nombre del nuevo titular se utiliza un coche que está a nombre de **Autobuses del Norte de Barcelona (ANB)**.

El 04-11-1928 se bendijo un nuevo coche en la **Compañía Autobuses del Norte de Barcelona (ANB)**, de la marca Minerva, que fue destinado al servicio de la línea **Pl. Lesseps-Pl. Ibiza** para ampliar dicho servicio efectuando este cada 20 minutos, desde las siete de la mañana. (Todavía no se había efectuado el traspaso, ver apunte siguiente).

El 01-01-1929 se puso en funcionamiento una nueva línea que partía de la **Pl. Lesseps** seguía por la **Av. República Argentina (cruce Craywinckel)**, carretera de **Cornellà** a **Fogars de Tordera (Colonia Taxonera)** y las calles **Campoamor**, **Palafox**, **Horta** y **Vicente Chapí**. ([Rfa. Los Autobuses BCN](#)).

Nicolás Martín

Circulaba desde las 07hs hasta las 21hs con una frecuencia de 1 hora y de 30 minutos durante las horas puntas.

Durante un periodo indeterminado, el servicio acababa en el cruce de las **calles Campoamor y Palafox**, a causa del mal estado del pavimento en el interior de Horta. La concesión estaba a nombre del **Sr. Nicolás Martín**.

La línea tan solo duró 3 años. Se sitúa en este apartado de esta ficha porque era a quien más directamente afectaba la competencia y acabó siendo absorbida, como veremos (ver apunte de 1932).

En 02-1929 ANB→ alquiló la línea PI. Lesseps-Guinardó-Horta a AGGH→ (de Ramón Oriol y de Francisco Aizcorbe) por una tarifa mensual de 100 Ptas. cuyos coches ya la atendían (como se ha visto) por lo que no representó grandes cambios para el pasaje. (ver documentos). (ver nota en→).	Autobuses del Norte de Barcelona
El 28-04-1929, domingo a las 12.00h, se inauguró una nueva línea complementaria que partía desde la PI. Lesseps y seguía por Av. Virgen Montserrat, Guinardó, calles de Garriga y Roca, de Montserrat Casanovas, Pº Fuente de Fargas, calle Pedrell y Rambla Carmelo. Además amplió su horario de servicio hasta las 21.45h. y aumentó su frecuencia a los 15 minutos. (Rfa. Los Autobuses BCN).	
Según las fuentes se describen otras fechas y otras circunstancias (aunque parecidas) pero lo que parece más evidente es la descripción que se hace en las páginas 128 y 129 del citado libro de Albert González Masip en donde especifica que la compañía AGGH→ atravesaba una aguda crisis por la falta de pasaje y la competencia ejercida por la nueva línea vista anteriormente así como por el resto de vicisitudes, ello había hecho que se endeudase por encima de sus posibilidades. El 12-09-1931 un Juez del distrito de Sant Gervasi ordena el embargo y posterior subasta del Lancia B-15820 único vehículo que le quedaba en activo. Ello ocasiona que la empresa presente suspensión de pagos con un activo de 133.109 ptas y un pasivo de 90.101 ptas. El 30-09-1931 se puede considerar extinguida la empresa AGGH→ . Pero respecto a la línea no está claro el cese, ya que el Ayuntamiento parece que intervino en cierta forma la línea para evitar que los usuarios se quedasen sin transporte, en una zona tan emblemática como Horta. (Para las siguientes notas se mantiene este color→ no como continuación de la Empresa sino como continuación de la línea o relación).	
El 08-01-1932 el Ayuntamiento aprobó la caducidad de la concesión PI. Lesseps-Taxonera-Horta de Nicolás Martín por abandono del servicio, que ya había sido interrumpido poco antes por suspensión de pagos del concesionario. (Rfa. Los Autobuses BCN). (Ver Líneas Renfe).	Nicolás Martín
El 19-02-1932 ANB→ recibió permiso provisional para establecer de nuevo la línea PI. Lesseps-Valle Hebrón-Horta, pero se suspendió el 22-02-1932 (a los tres días) por causa de las alegaciones de perjuicios de algún interesado.	
El 20-01-1932 Nicolás Martín solicitó autorización para la línea PI. Lesseps-Colonia Taxonera-Horta coincidente con el Tren. (Ver Líneas Renfe). No coinciden las fechas pero dan idea del tema. En todo caso según la misma fuente el 02-07-1932 renunció a la concesión sin haberla puesto en servicio.	Nicolás Martín
El 02-07-1932 Autobuses García (curiosamente la misma fecha vista en el apunte anterior) solicitó autorización para la línea PI. Lesseps-Horta-San Andrés coincidente con el Tren. (Ver Líneas Renfe). Su recorrido pasaba por Horta. Este también renunció a la concesión sin haberla puesto en servicio.	Autobuses García
La Comisión de Propietarios y Vecinos de Vallcarca, San Ginés, Teixonera, Penitents, Horta y Fundación Alba se reunieron con el Ayuntamiento para expresar su malestar y sus deseos de la pronta reanudación de la línea PI. Lesseps-Valle Hebrón-Horta, que la consideraba vital. El 04-07-1932 (cinco meses después) ANB→ estableció de nuevo la línea plaza Lesseps-plaza Ibiza (Horta), pasando por la República Argentina, Penitents, Colonia Taxonera, Fundació Alba y Campoamor. La explotación se efectuaba en combinación con la línea de plaza de Lesseps a Horta por el Guinardó, estableciendo una doble circunvalación. (A recordar sobre esta última que en 02-1929 ANB→ alquiló la línea PI. Lesseps-Guinardó-Horta a AGGH→ por tanto la titularidad debe entenderse de ésta última AGGH aunque estuviera operada por ANB).	
En 1936 (en tiempos de Guerra) todas las Empresas fueron incautadas por un Comité de obreros y se crea la sección de Empresa Autobuses -N- que engloba las empresas ANB→ y AGGH→ sus líneas pasaron a ser consideradas urbanas como otras. Por lo que respecta a la otra empresa AOVC→ fue también incautada pero no se incluyó en Autobuses -N- y su línea simplemente dejó de funcionar. Se da por finalizada la gestión de la empresa que vemos y se continúa al final.	Autobuses -N-
Línea PI. Lesseps – Ntra. Sra. Del Carmelo - Autobuses del Norte de Barcelona SA. (ANB)	
En 06-1926 Ramón Ribas Saladrigas solicitó la concesión de la línea desde la Plaza Trilla hasta el Carmelo. El 20-09-1926, a propuesta del Ayuntamiento, cambia el origen de la línea a la PI. Lesseps.	Ramón Ribas Saladrigas
El 24-05-1927 el Ayuntamiento le adjudica a Ramón Ribas Saladrigas el Servicio PI. Lesseps – Carmelo.	
El 17-07-1927 se puso en funcionamiento la línea. Partía de la PI. Lesseps para seguir por la Travesera de Dalt, PI. Sanllenhy, carretera del Parque Guell hasta el santuario de Ntra. Sra. del Carmelo. El trayecto completo costaba 30 céntimos y existía un billete de ida y vuelta de 55 céntimos. El servicio se prestaba de las 7.30h hasta las 21.45h con una frecuencia de 30 minutos. (ver documentos).	
El 27-04-1928 se publica la concesión definitiva, que se efectúa por un período de 10 años.	
En 09-1928 se autorizó una pequeña prolongación hasta la explanada de Can Mas (en la calle Calderón de la Barca) para facilitar las maniobras de los vehículos. Previamente en 07-1928 Ramón Ribas había solicitado otras 2 prolongaciones que fueron rechazadas por el Ayuntamiento.	
El 31-10-1928 se constituye una Sociedad denominada Autobuses del Norte de Barcelona SA. (ANB), de la que Ramón Ribas Saladrigas es accionista, y creada con el objetivo de gestionar la mencionada línea PI. Lesseps – Carmelo.	Autobuses del Norte de Barcelona SA

El domicilio social de la empresa estaba en la calle Diluvio, 2
El traspaso de la línea se hizo en precario ya que figuraba a nombre del anterior titular **Ramón Ribas Saladrigas** el cual inició formalmente los trámites para el traspaso a **ANB** el 18-04-1929, siendo autorizada por el Ayuntamiento el 29-07-1929.

En 1929 (aparte de la línea) **ANB** alquilaba también autobuses para turismo (**discrecional**).
Cabe recordar que desde el 04-11-1928 tenía alquilado un autobús marca Minerva a **AGGH**→ (de **Ramón Oriol Cinca**) que estaba destinado al servicio de la línea **PI. Lesseps-PI. Ibiza** para ampliarla (ver nota anterior en →).
Todo ello dio lugar a una ampliación de la cochera que fue denunciada por los vecinos de la zona.

En 04-1929 se procedió al pavimentado de la **carretera del Carmelo**, en su trecho comprendido entre la **Plaza de Sanllehy** y el **Santuario**, por este motivo la Compañía suspendió la línea provisionalmente hasta la terminación de las obras, que se produjo el 23-06-1929.

En 02-1929 **ANB**→ alquiló la línea **PI. Lesseps-Guinardó-Horta** a **AGGH**→ (de **Ramón Oriol** y de **Francisco Aizcorbe**) por una tarifa mensual de 100 Ptas. cuyos coches ya la atendían (como se ha visto) por lo que no representó grandes cambios para el pasaje. ([ver documentos](#)).
(Ver nota en el apartado de **AGGH**→).

**Autobuses
Gracia Guinardó
Horta**

El 27-08-1930 **ANB**→ presentó solicitud de creación de una nueva línea **Av. Virgen Montserrat - Cta. Fogars de Tordera**.
En 12-1930 se dio conformidad a la concesión, cuyo recorrido era: **Pº Maragall confluencia con la Av. Virgen de Montserrat, Pº Maragall, c. Amilcar, c. Vilapiscina, Pº Fabra y Puig, Pº Pi y Molist, Pº Verdún, ctra. Fogás a Tordera y viceversa. (Rº Los Autobuses BCN)**. El servicio se prestaría con, al menos, dos coches y uno de reserva. No iniciaba en la **Plaza de Lesseps**, para evitar trasbordos y duplicar la cantidad de coches necesarios. (Ver más detalles en el enlace).
Pero esta Línea nunca llegó a funcionar.

La Comisión de Propietarios y Vecinos de Vallcarca, San Ginés, Teixonera, Penitents, Horta y Fundación Alba se reunieron con el Ayuntamiento para expresar su malestar y sus deseos de la pronta reanudación de la línea **PI. Lesseps-Valle Hebrón-Horta**, que la consideraba vital y que había sido interrumpida por abandono y suspensión de pagos de **Nicolás Martín**. ([Rfa. Los Autobuses BCN](#)). (Ver nota en el apartado de **AGGH**→).

El 04-07-1932 (cinco meses después del cese) **ANB**→ estableció de nuevo la línea **plaza Lesseps-plaza Ibiza (Horta)**, pasando por la **República Argentina, Penitents, Colonia Taxonera, Fundació Alba y Campoamor**. La explotación se efectuaba en combinación con la línea de **PI. Lesseps a Horta por el Guinardó**, estableciendo una doble circunvalación. (A recordar sobre esta última que **ANB**→ alquiló la línea **PI. Lesseps-Guinardó-Horta** a **AGGH**→ en 02-1929).

En 1936 (en tiempos de Guerra) todas las Empresas fueron incautadas por un Comité de obreros y se crea la sección de Empresa **Autobuses -N-** que engloba las empresas **ANB**→ y **AGGH**→ sus líneas pasaron a ser consideradas urbanas como otras. Por lo que respecta a la otra empresa **AOVC**→ fue también incautada pero no se incluyó en **Autobuses -N-** y su línea simplemente dejó de funcionar. Se da por finalizada la gestión de la empresa que vemos y se continúa al final.

**Autobuses
-N-**

Autobusos del Nord
de Barcelona, S. A.

Autobuses del Norte
de Barcelona, S. A.

Autobusos N

En 1936 (tal como se ha citado en las notas anteriores) las Empresas fueron incautadas por un Comité de obreros y se crea la sección de Empresa **Autobuses -N-** que engloba las empresas **ANB**→ y **AGGH**→ sus líneas pasaron a ser consideradas urbanas como otras. Por lo que respecta a la empresa **AOVC**→ fue también incautada pero no se incluyó en **Autobuses -N-** y su línea simplemente dejó de funcionar.

**Autobuses
-N-**

El 28-01-1937 las líneas **PI.Lesseps-Carmelo** y **PI.Lesseps-Maragall** de **Autobuses -N-** procedentes de las incautadas **ANB**→ y **AGGH**→ se transforman respectivamente en las líneas **NA** y **NE** y pasan a depender organizativamente de la sección de Empresa **Autobuses (G)** anterior **CGA**.
El 17-02-1937 la línea **PI.Lesseps-Coll** (procedente de la Incautada **AOVC**→) se transforma en la línea **VC** pasando a depender también de la sección de Empresa **Autobuses (G)**

**Autobuses
(G)**

La línea **VC** (última de las vistas antes) se prolonga provisionalmente a **Colonia Taxonera**.

El 15-03-1937 la línea **VC** se limita a **Coll**.

El 04-05-1937 se suspende el servicio de todas las líneas, o sea **NA**, **NE** y **VC**.

El 07-05-1937 reanudan todos los servicios.

El 18-08-1938 se constituye (en Tarragona) la compañía "**Autobuses (G) de Barcelona**" procedente de la extinguida **CGA** y otras empresas incautadas. Operativamente ya venía funcionando desde 07-1937 en precario (y sin haberse constituido aun la nueva Empresa) se había reiniciado el servicio de las líneas. ([Ver líneas](#)).

A partir de 01-1938 se suspenden y reanudan diversas veces los servicios.

El 23-02-1938 se suspende definitivamente el servicio **NA**.

El 03-03-1938 se suspende definitivamente el servicio **VC**.

El 05-03-1938 se suspende definitivamente el servicio **NE**.

Esta suspensión es por causa de la falta de material móvil y combustible debido a la Guerra civil. Se prohíben las circulaciones por Decreto y ya no volverán a circular.

En Enero de 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**. Por lo que respecta a las restantes empresas que también habían sido incautadas, provisionalmente se incluyen en ésta.

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 (sustituidas 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 "**C**" (que luego será la **FC**).

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**.



Aunque la gestión de las líneas correspondientes es asumida por la **CGA** transformándolas en urbanas, algunas de las empresas tuvo su continuidad que vamos a ver:

Por lo que respecta a esta empresa o relación de servicio **Barcelona-Horta**, ya se ha comentado que:

El 12-09-1931 un Juez del distrito de Sant Gervasi ordena el embargo y posterior subasta del **Lancia B-15820** único vehículo que le quedaba en activo. Ello ocasiona que la empresa presente suspensión de pagos con un activo de 133.109 ptas y un pasivo de 90.101 ptas.

El 30-09-1931 se puede considerar extinguida la empresa **AGGH** → **■**.

En la [imagen](#) puede verse un autobús que se supone ya era uno de los sustitutos para este servicio.

También se ha comentado el caso del fugaz sustituto y su precipitado abandono:

El 08-01-1932 el Ayuntamiento aprobó la caducidad de la concesión **PI. Lesseps-Taxonera-Horta** de **Nicolás Martín** por abandono del servicio, que ya había sido interrumpido poco antes por suspensión de pagos del concesionario. ([Rfa. Los Autobuses BCN](#)). ([Ver Líneas Renfe](#)).

Nicolás Martín

En los apuntes siguientes a éste último se detalla el resto de avatares de este servicio que ya no existía en 1939 ([ver nota](#)).

Con respecto a la empresa **ANB** → **■** se ha comentado en otros apartados haber ido asumiendo las líneas que los restantes empresarios abandonaban, pero su existencia finaliza con la pérdida de toda su flota, parte destruida y parte vendida o cedida, tal como se detalla en el apartado de Coches → ([Ver notas y documentos](#)).

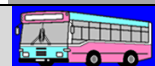
Por lo que respecta a esta otra empresa ya se ha comentado que:

El garaje se encontraba en las confluencias de la calle Santuaris y Pº Ntra. Sra. del Coll, a este lugar se le llamó luego popularmente la "Plaza de los autobuses".

En 2010 este garaje era el restaurante **Casa Fausto** y su propietario (**Sr. Albert Gros**) restauró la fachada dejando los mismos rótulos que habían tenido antiguamente.

En 2016 se reformó el interior aunque la fachada conservó el mismo aspecto y el restaurante pasó a llamarse **Mala Hierba**.

En 2019 se reformó nuevamente manteniendo su aspecto exterior y pasando a llamarse el restaurante **Agreste**. (Se ha hecho un [apartado](#) con imágenes de todos estos cambios).



Esta ficha se actualizó anteriormente el 07-2016 pero no se publicó. La última versión anterior fue en 03-2020 y solo se distribuyó a algunas personas ya que no estaba terminada la ficha.



Información / Bibliografía / Enlaces

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

- 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'Area 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 sinnúmero 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.



Empresa:
Extinguida

CGA (Compañía General de Autobuses de Barcelona SA)

Ubicación:

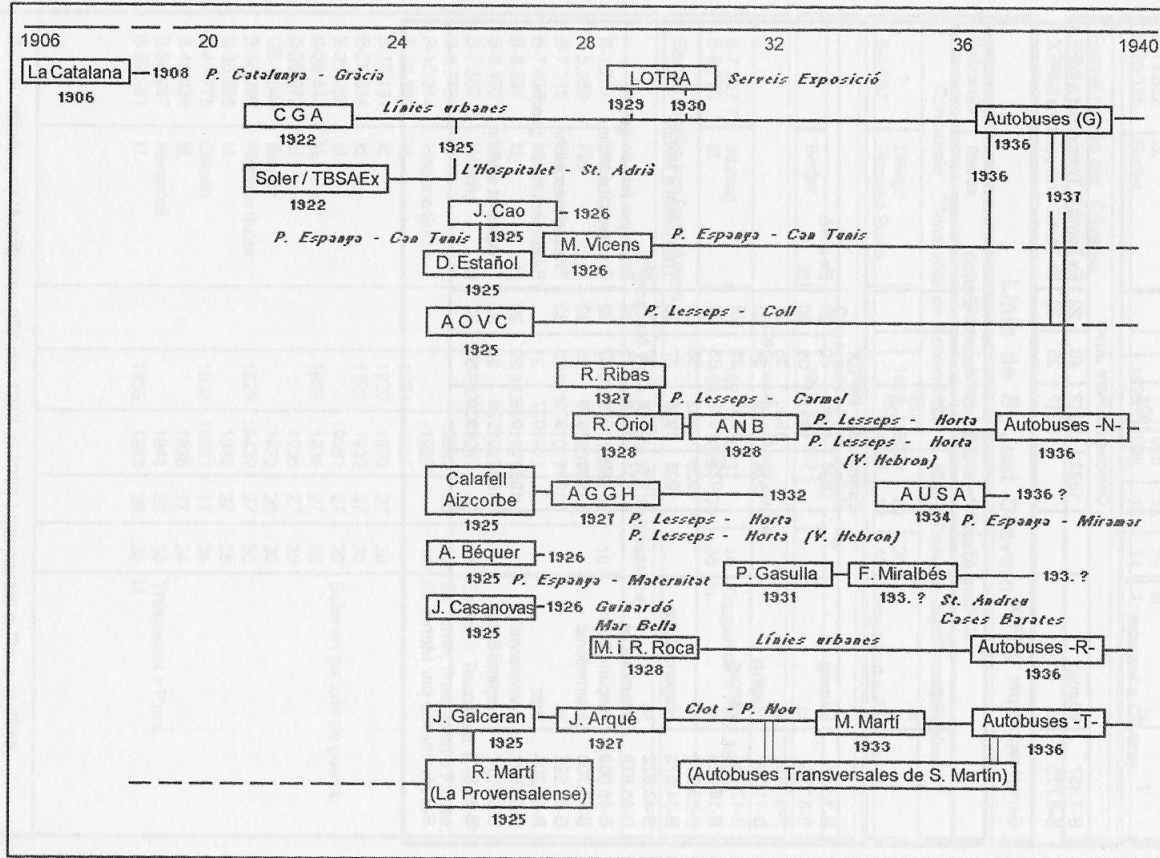
Barcelona (Barcelona)

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

6 Esquema empresarial

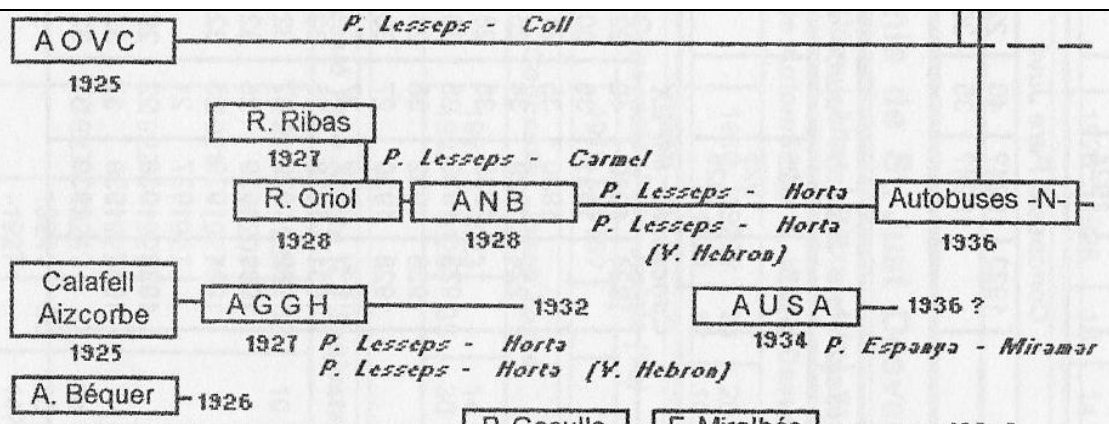
Líneas urbanas

216



Muestra gráficamente los diferentes nombres de las distintas Empresas que han intervenido en la historia de la Empresa que veremos.

Ampliación →



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

Abreviaturas utilizadas

AGGH	'Autobuses Gracia, Guinardó y Horta'
ANB	'Autobuses del Norte de Barcelona'
AOVC	'Servicio Público Auto-Omnibus Vallcarca - Coll'
AUSA	'Auto Transportes de la Unión de la S. Martín'

Se transcriben únicamente los textos significativos, debajo de los mismos está la referencia de la página en el libro reseñado:

3 - La línia "P. Lesseps - Horta" i els "Autobusos Gracia, Guinardó y Horta, S.A."

El primer d'abril de 1925, Pere Calafell i Francesc Aizcorbe presentaven una sol·licitud per a explotar una línia d'autobús entre la plaça Lesseps i el Guinardó que, més tard, seria prolongada fins la plaça d'Eivissa a Horta. Aprovada "a precari" per la Comissió Municipal Permanent el 26 de maig d'aquell mateix any, fou posada en explotació el dia 28 de juny següent, amb un sol autobús Hispano Suiza. Amb un horari des de les 7 del matí fins a 1/4 de 9 del vespre, la línia servia l'itinerari des de la plaça Lesseps, passant per la Travessera de Dalt i l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat fins a l'entrada del Parc del Guinardó, amb una tarifa màxima de 30 cèntims.

El 6 d'agost següent, Pere Calafell sol·licità la prolongació fins la plaça d'Eivissa per l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat i el passeig de Maragall, la qual fou informada favorablement i aprovada per la Comissió Municipal Permanent el 15 de juny de 1926.⁶ La prolongació fou posada en servei a partir del dia 22 següent i el servei fou de nou limitat al Guinardó el 13 de desembre del 1926, ja que es construïa el clavegueram a l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat, obres que s'allargaven encara la primavera de l'any següent.

Entretant, el 10 de juliol de 1926, Pere Calafell cedí la seva participació, degudament escripturada, al seu soci, el qual promogué la creació d'una societat dita "Autobusos Gracia Guinardó y Horta" (AGGH),⁷ escripturada el 18 de juliol del 1927 amb un capital de 100.000 Ptes. i destinada a explotar la línia fins a Horta. La seva seu social era al carrer Farró 34.⁸ L'Ajuntament, però, no autoritzà el traspàs de la concessió a la citada societat per problemes de forma, fet que contribuï a desestabilitzar la seva marxa. Això no obstant, totes les aparences semblen indicar que el Sr. Aizcorbe jugava

88 Els autobusos a Barcelona

amb doble baralla. Efectivament, el 31 de juliol del 1926, Ramon Oriol Cinca, presumiblement parent d'Aizcorbe, demanava la concessió d'una línia d'autobusos amb el mateix recorregut, i signant Ramon O. Cinca, per a evitar la coincidència de cognom. La línia fou treta a concurs sense que els altres titulars de la societat AGGH (i de la que formava part el Sr. Aizcorbe) s'adonessin del que realment succeïa. Malgrat les posteriors reclamacions dels titulars de la línia "a precari", fetes fora de termini, aquesta fou adjudicada definitivament el 21 de febrer del 1928 a Ramon Oriol Cinca, en clara connivència amb F. Aizcorbe, qui sembla haver-la explotat un temps amb el nom "Automnibus de Barcelona, SA", amb domicili al carrer de Provença 171.⁹ Aquesta societat, però, no arribà a inscriure's al Registre Mercantil. En aquella mateixa data es declarava caducat el permís concedit al Sr. Aizcorbe. Un altre fet ve a refermar el poc elegant paper fet pel Sr. Aizcorbe: la seva aportació a AGGH consistí, bàsicament, en una part d'un autobús que figurava, doncs, a l'actiu de la societat. El vehicle, però, fou donat d'alta a les línies dels "Autobusos del Norte de Barcelona, SA" (ANB) quan el Sr. Oriol obtingué la concessió de la línia d'Horta.¹⁰ De totes maneres, el traspàs legal no arribà a produir-se i, de fet, fou una manera d'enganyar l'Ajuntament, fent veure que disposava de vehicles que realment no tenia.

En Ramon Oriol es feu càrrec de la línia, inaugurada de nou -després d'haver sofert alguns entrebancs burocràtics- el 5 de setembre del 1928, data en la que deixaren de circular els vehicles de AGGH. Ben aviat aparegueren queixes de veïns pel mal servei que es feia, sense horari i utilitzant vehicles que legalment no li pertanyien, tal com un Hispano Suiza de la línia Vallcarca-Coll. Poc temps després, pel febrer del 1929, el Sr. Oriol llogà la línia als ANB, que ja se'n feia càrrec, malgrat que no de forma oficial. L'explotació per part de la nova companyia amplià l'horari de servei fins a 3/4 de 10 del vespre, amb una freqüència de 15 minuts i una tarifa màxima de 50 cèntims.

Els autobusos a Barcelona

89

6 - La línia "P. Lesseps - Coll" i el "Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca - Coll, S.A." N'Alexandre Casas Geli sol·licità el dia 11 de febrer del 1925 la concessió d'una línia d'autobusos amb el recorregut esmentat. Al seu darrere hi havia 13 persones més, habitants dels nuclis a servir per la línia, que es constituïren en societat anònima el 22 d'octubre d'aquell mateix any, fundant la companyia "Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll, S.A." (AOVC), amb un capital de 50.000 Ptes.¹¹ i amb despatx al carrer Funoses-Llussà, 2.¹²

Entretant, la proposta fou aprovada per la Comissió Municipal Permanent el 31 de març de 1925.¹³ S'intentà començar el servei el 18 de juliol, però el mal estat del paviment ho impedí i no es començà fins el 12 de setembre d'aquell mateix any. Aquest es prestava des d'un quart de vuit del matí a les deu del vespre, amb tarifes que oscil·laven entre els 15 i els 30 cèntims. L'itinerari, servit per dos autobusos Chevrolet, transcorria per l'avinguda de la República Argentina, el viaducte de Vallcarca i el passeig de la Mare de Déu del Coll fins arribar a l'ermita. Malgrat que la línia fou oferta a la CGA, aquesta declinà l'ofertament, argumentant que el paviment era molt dolent i el trànsit previst escàs. Constituïda la companyia, es demanà el traspàs de la concessió. L'Ajuntament el denegà, entenent que A. Casas n'era el titular i no constava que representés cap societat.

A partir d'aquí començà un seguit de problemes entre els accionistes que culminaren amb el tancament del garatge i la impossibilitat de prestar el servei per part del Sr. Casas. Així, els autobusos deixaren de circular des del 24 de novembre i no es reprengué el servei amb un altre vehicle fins el dia 30 següent. La companyia sol·licità llavors una nova concessió el mateix 25 de novembre i n'A. Casas es querellà contra els seus

Els autobusos a Barcelona

91

consocios. A la vista de l'enrenou i, bàsicament, de les irregularitats en la prestació del servei, l'Ajuntament declarà caducada la primera concessió el 9 de desembre i, malgrat els recursos del Sr. Casas, el 14 de febrer del 1926 fou autoritzat a títol provisional a la societat.¹⁴ Aquesta demanà la concessió definitiva l'1 d'octubre del 1926 i, treta la línia a pública subhasta,¹⁵ fou sol·licitada de nou per l'empresa el 17 de gener del 1927 i adjudicada a la companyia explotadora pel Ple del 27 d'abril del 1928.

Alexandre Casas havia demanat el 1925 la prolongació fins la Font d'en Fargues, rebutjada per l'Ajuntament el mes de novembre, entenent que el trajecte no permetia el pas dels vehicles en condicions segures. Cap a la fi del període, el 2 d'abril del 1929, la societat sol·licità la prolongació de la línia fins la cruïlla dels carrers Cristí i Madrid, amb un total de 210 m, a fi de millorar la maniobra dels autobusos, la qual fou consentida per l'Ajuntament i aprovada el 30 de juliol següent.¹⁶

A mitjan 1928 el servei es feia des d'un quart de vuit del matí fins a les deu del vespre, amb tarifes de 15 i 30 cèntims.

92

Els autobusos a Barcelona

8 - La línia "P. Lesseps - N. Sra. del Carmelo" i la creació dels "Autobusos del Norte de Barcelona, S.A." El mes de juny del 1926, en Ramon Ribas Saladrigas sol·licità a l'Ajuntament la concessió d'una línia d'autobusos destinada a unir la plaça Trilla, a Gràcia, amb el Carmel. Per indicació de l'Ajuntament, el peticióari modificà el principi de la línia, traslladant-lo a la plaça Lesseps, amb data 20 de setembre de 1926. Informat favorablement el projecte el mes d'abril del 1927, s'obrí concurs públic al que no concorregué la CGA per considerar de poc rendiment la línia. Malgrat les reclamacions de F. Aizcorbe i R. Oriol, la línia fou adjudicada al peticióari el 24 de maig següent.

Posada provisionalment en servei, el diumenge 17 de juliol del 1927, la línia recorria l'avinguda de la Mare de Déu de Montserrat fins a la plaça de Sanllehy i la carretera del Parc Güell fins al Santuari de la Mare de Déu del Carmel. El trajecte complet costava 30 cèntims i existia un bitllet d'anada i tornada a 55 cèntims. El servei es prestava de 2/4 de 8 del matí a 3/4 de 10 del vespre amb una freqüència de 30 minuts. La línia fou concedida de forma definitiva, per un termini de 10 anys, el 27 d'abril del 1928 i escripturada el dia 11 de desembre d'aquell mateix any, davant el notari Isidre Lluís Riera.¹⁷ El setembre del 1928 fou autoritzada una petita prolongació per facilitar les maniobres dels cotxes a l'esplanada de Can Mans, al carrer Calderón de la Barca.¹⁸ Per altra banda, Ramon Ribas sol·licità el 27 de juliol del 1928 una doble prolongació de la línia des de l'ermita del Carmel fins el carrer del Dant, per un costat i, des del mateix origen, fins el carrer Madrid, al llarg de la carretera del Carmel. L'Ajuntament denegà les dues peticions a causa de la impracticabilitat que el recorregut oferia als autobusos.

Entretant, s'havien iniciat els tràmits per a crear una nova societat explotadora de serveis d'autobusos, la companyia "Autobusos del Norte de Barcelona, S.A." (ANB), escripturada el 31 d'octubre següent amb un capital de 100.000 Ptes, de les que se n'havien desembossat inicialment 63.500,¹⁹ i les oficines de la qual s'havien instal·lat al carrer Diluvi 2.²⁰ La nova empresa gestionà l'explotació de la línia, encara que de forma irregular. Finalment, el titular, Ramon Ribas, accionista de la societat, va demanar formalment el traspàs de la concessió a ANB el 18 d'abril del 1929, autoritzat per l'Ajuntament el 29 de juliol següent.²¹

Segons un informe confidencial que féu la CGA a mitjan 1928, el servei era molt bo i amb un nombrós passatge. Com que la companyia explotava també serveis d'autocars

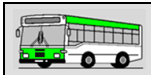
Els autobusos a Barcelona

93

de turisme, li calgué ampliar el garatge a mitjan 1929,²² fet que prova també la bona marxa econòmica de l'empresa. Per altra banda, sembla haver existit un acord entre en R. Ribas i els ANB amb en F. Aizcorbe i en R. Oriol, el darrer dels quals s'havia vist adjudicar la línia de la plaça de Lesseps fins la d'Eivissa. Així es posa de relleu quan en R. Oriol comunicà a l'Ajuntament, previ a la inauguració de la línia, que disposava de quatre autobusos (tal i com s'assenyalava a la concessió) tres dels quals pertanyien al Sr. Ribas -línia del Carmel- i el quart era el núm 3 de la companyia AOVC. Tot just començat el servei, amb un sol vehicle i de forma molt irregular, es tramità una denúncia, signada per nombrosos veïns i comerciants del sector que posava de manifest aquelles irregularitats. Estranyament, l'Ajuntament efectuà una "comprovació" que dugué a l'anulació de la denúncia, tot i que les matrícules dels autobusos eren coincidents i que, fins i tot, la companyia AOVC es desmarcà de l'afer dient que desconeixia que el seu cotxe figurés com vehicle de reserva d'un altre concessionari.²³ A principis del 1929, la línia Lesseps - Horta era ja explotada per ANB que pagava un lloguer a en F. Aizcorbe de 100 Ptes. mensuals.

94

Els autobusos a Barcelona



Líneas de Lesseps

Fuera de servicio

Otras referencias: NA, NE, VC



Final de la línea del Carmelo en la esplanada de la Ermita del Carmelo, donde estaría ahora la churrería del Cta. del Carmelo. Foto autor desconocido



Autobús de la línea del Coll girando desde el Puente de Vallcarca. Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Autobús de la línea Pl. Lesseps - Horta por una estrecha calle de Horta, año 1955. Foto E. Reguart



Colisión de un autobús Lesseps-Horta con un tranvía de Horta. Archivo Municipal de Barcelona



Subiendo por la calle Horta la línea entre Pl. Ibiza y Pl. Lesseps por Cta. de Fogars de Tordera a Cornellà. Foto autor desconocido

Durante los años 20 y 30 existieron una serie de líneas particulares que unían la Pl. Lesseps con las zonas de Horta, Guinardó, Vallcarca, El Carmelo y el Coll. Eran líneas de claro aporte al Gran Metro, que acababa en dicha plaza. Con el paso del tiempo, mucho de estas líneas fueron absorbidas por la Compañía "Autobuses del Norte de Barcelona, SA", que por aquel entonces esta presidida por el Sr. Rafael Morcillo Bellver

Línea Pl. Lesseps - Guinardó - Horta

El 28 de junio de 1925 se inauguró un servicio de autobus que unía la Pl. Lesseps con el Guinardó. Tenía un horario de las 7 de la mañana hasta las 20.15h. y era servida por un solo autobús de la marca Hispano-Suiza. Partía de la Pl. Lesseps, passava por la Travesera de Dalt y la Av. Virgen de Montserrat hasta la entrada del Parque del Guinardó.

El 22 de junio del año siguiente, en 1926, se prolongó este servicio por la Av. Virgen de Montserrat y el Paseo Maragall hasta la Pl. Ibiza.

La línea fue otorgada, oficialmente, por acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento en el pleno del 27 de abril de 1928 a don Ramón Oriol Cinca. El 4 de noviembre de 1928 se bendició un nuevo coche en la Compañía Autobuses del Norte de Barcelona, SA, de la marca Minerva, que fue destinado al servicio de esta línea para ampliar dicho servicio efectuando este cada 20 minutos, desde las siete de la mañana.

En 1929 la línea pasó a manos de la empresa "Autobuses del Norte de Barcelona, SA". El domingo 28 de abril de 1929, a las 12.00h, se inauguró la nueva línea, remodelada, que partía desde la Pl. Lesseps y seguía por Av. Virgen de Montserrat, Guinardó, calles de Garriga y Roca, de Montserrat Casanovas, Pº Fuente de Fargas, calle Pedrell y Rambla Carmelo. Además amplió su horario de servicio hasta las 21.45h. y aumentó su frecuencia a los 15 minutos.

El 1937 la explotación de esta línea pasó a manos de la compañía "Autobuses del Norte de Barcelona, S.A.". En 1937 fue incautada por Autobuses(N) y pasó a denominarse con las letras NE.

En 1938 se suspendió el servicio por causa de la falta de material móvil y combustible debido a la guerra civil.

Línea Pl. Lesseps - Vallcarca - Coll

El 12 de septiembre de 1925 se puso en marcha una línea de autobuses que partía de la Pl. Lesseps, seguía por la Av. República Argentina, el viaducto de Vallcarca (recientemente inaugurado) y el Pº Ntra. Sra. del Coll hasta llegar a la ermita.

La línea estaba explotada por la compañía Sociedad Anónima Servicio Público Auto-Omnibus Vallcarca-Coll y estaba servida por dos autobuses Chrevolet con una capacidad de 20 viajeros sentados. El horario de la línea era de 9.15h. hasta las 22.00h, con una frecuencia de 20 minutos y de 10 minutos en horas de comer -el viaje total duraba 9 minutos-.

El garage se encontraba en las confluencias de la calle Santuarios y Pº Ntra. Sra. del Coll, a este lugar se le llamó popularmente la "Plaza de los autobuses", allí se encontraba el garage y la oficina de venta de billetes. Actualmente este garage es el restaurante Casa Fausto y en el que gracias



Final de la línea de Vallcarca, llamado Pl. de los autobuses. Actual Restaurante Casa Fausto.



Antiguo local del servicio Pl. Lesseps - Vallcarca - Coll, actual Rte. Casa Fausto, en Pº Ntra. Sra. del Coll con Funoses-Llussà, oct.2005



Local de la línea Pl. Lesseps - Vallcarca - Coll, oct.2005



Sala de espera de la línea Pl. Lesseps - Vallcarca - Coll, oct.2005



Coche Minerva de la línea Lesseps - Gomis - Penitentes - La Taixonera - S.Genís - Horta. Colección César Ariño



Inauguración de la línea Lesseps - Carmelo, en 1927. Fondo Brangulí/ANC

a unas reformas que se hicieron en el año 2005, al pintar la fachada, se encontró un rótulo serigrafiado en la pared de la Compañía de Autobuses de Vallcarca que habían pintando encima. El Sr. Albert Gros, propietario por aquel entonces del Restaurante, tuvo la iniciativa de recuperarlo y lo hizo gracias a un vecino del barrio, el Sr. Sergio Jodas, que lo restituyó. Ahora podemos verlo tan igual y tan bien como si no hubiera pasado 100 años.

En febrero del año siguiente, 1926, se incorporó un primer autobús Hispano Suiza 30 HP.

En julio de 1929 se prolongó su recorrido hasta el cruce de las calles Cristià y Madrid, a fin de mejorar las condiciones de giro de los autobuses.

El 1929 la explotación de esta línea pasó a manos de la compañía "Autobuses del Norte de Barcelona, S.A.". En 1937 fue incautada por Autobuses(N) y pasó a denominarse con las letras VC. En 1938 se suspendió el servicio por causa de la falta de material móvil y combustible debido a la guerra civil.

En octubre del 2005, y gracias a unas obras de reforma del Restaurante Casa Fausto podemos ver el antiguo rotulo que realizaba las funciones de partida de la línea y sala de espera.

Línea Pl. Lesseps - Ntra. Sra. del Carmelo

El 24 de mayo de 1927, el Ayuntamiento de Barcelona concede a la empresa del Sr. Ribas Saladrigas una línea de autobuses para cubrir un trayecto entre Gràcia y El Carmel.

Y en efecto, el domingo 17 de julio de 1927, se puso en funcionamiento la línea Pl. Lesseps - Ntra. Sra. del Carmelo. Partía de la Pl. Lesseps para seguir por la Travesera de Dalt, Pl. Sanllehy, carretera del Parque Guell hasta el santuario de Ntra. Sra. del Carmelo. El trayecto completo costaba 30 céntimos y existía un billete de ida y vuelta de 55 céntimos. El servicio se prestaba de las 7.30h hasta las 21.45h con una frecuencia de 30 minutos.

El 18/04/1928 la explotación de esta línea pasó a manos de la compañía "Autobuses del Norte de Barcelona, S.A.". A los cinco meses, en septiembre de 1928, prolongó su recorrido hasta la fuente de Casa Mans.

En abril de 1929 se procedió al pavimentado de la carretera del Carmelo, en su trecho comprendido entre la Plaza de Sanllehy y el Santuario, por este motivo la Compañía suspendió la línea provisionalmente, hasta la terminación de las obras, que se produjo el 23 de junio del mismo año, 1929.

En 1937 fue incautada por Autobuses(N) y pasó a denominarse con las letras NA. En 1938 se suspendió el servicio por causa de la falta de material móvil y combustible debido a la guerra civil.

Línea Pl. Lesseps - Taxonera - Horta

El 1 de enero de 1929 se puso en funcionamiento una nueva línea de autobuses que partía de la Pl. Lesseps, para seguir por la Av. República Argentina (cruce Craywinckel), carretera de Cornellà a Fogars de Tordera (Colonia Taxonera) y las calles Campoamor, Palafox, Horta y Vicente Chapí. Circulaba desde las 7 de la mañana hasta las 9 de la noche, con una frecuencia de 1 hora y de 30 minutos durante las horas puntas. No obstante, durante un periodo indeterminado, el servicio acababa en el cruce de las calle Campoamor y Palafox, a causa del mal estado del pavimento en el interior de Horta. La concesión estaba a nombre del Sr. Nicolás Martín.

La línea tan solo duró 3 años, a primeros de enero del 1932 la línea dejó de funcionar la línea por suspensión de pagos del concesionario. El Ayuntamiento, con fecha 8 de enero de 1932, aprobó la caducidad de la



Autobus de la línea Lesseps - Guinardó - Horta en la Pl. Ibiza con la calle Horta



Autobus de la línea Lesseps - Carmelo el día de su inauguración, año 1926



Autobus de la línea Lesseps - Rep. Argentina - Horta, año 1936



Bendición de autobuses junto a la ermita del Carmelo, año 1934



Autobus de la línea Lesseps-Horta en el Pº Maragall



Autobus Hispano-Suiza de la línea de Coll, año 1926

concesión por abandono del servicio.

El 19 de febrero de 1932, la compañía Autobuses del Norte, recibió un permiso provisional para establecer de nuevo la línea Pl. Lesseps - Valle Hebrón - Horta, pero se tuvo que suspender a los tres días, el día 22, por causa de las alegaciones de perjuicios de un señor particular que tiene permiso de carretera y presentó una denuncia, pues no le convenía la línea concedida por el Ayuntamiento, toda vez que él quería poner otra línea por cuenta propia. Parece ser que este señor particular era el concesionario de la línea Lesseps - El Coll, aunque no estamos del todo seguro.

La Comisión de Propietarios y Vecinos de Vallcarca, San Ginés, Teixonera, Penitents, Horta y Fundación Alba se reunieron con el Ayuntamiento para expresar su molestia y sus deseos de la pronta reanudación de la línea, que la consideraba vital.

Así fue, cinco meses después, El 4 de julio de 1932, la compañía de Autobuses del Norte estableció de nuevo la línea plaza Lesseps a la de Ibiza (Horta), pasando por la República Argentina, Penitents, Colonia Taxonera, Fundació Alba y Campoamor. La explotación se efectuaba en combinación con la línea de plaza de Lesseps a Horta por el Guinardó, estableciendo una doble circunvalación.

Línea Av. Virgen de Montserrat - Cta. Forgas de Tordera

En diciembre de 1930 se dió conformidad a la solicitud de creación de una nueva línea, que fue presentada por Autobuses del Norte de Barcelona SA el 27 de agosto del mismo año. La nueva línea tenía el siguiente recorrido: Paseo de Maragall en su confluencia con la Avenida de la Virgen de Montserrat, Paseo de Maragall, calle de Amilcar, calle Vilapiscina, Paseo de Fabra y Puig, Paseo de Pi y Molist, Paseo de Verdún, carretera de Fogás a Tordera y viceversa, entendiéndose que el trayecto de las calles de Amilcar y Vilapiscina se sustituyera por la vía de enlace recién abierta una vez que el pavimento de ella lo permitiera.

El servicio se prestaría con, al menos, dos coches y uno de reserva. Se pensó que si se quisiera hacer partir la línea desde la Plaza de Lesseps, para evitar trasbordos, el número de coches debería ser de cuatro por lo menos. Los trayectos eran: Avenida de Montserrat a Paseo de Fabra y Puig. Paseo Fabra y Puig a Manicomio y Manicomio a Carretera de Fogás. Las tarifas previstas eran de diez céntimos por trayecto, quince céntimos dos trayectos y veinte céntimos tres trayectos. El Ayuntamiento tenía una ingreso por dicha explotación como mínimo de 8'10 pesetas por kilómetro de línea y coche al mes.

Lamentablemente, la línea nunca se puso en marcha.

Cronología

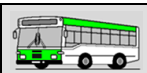
28.06.1925 - Se crea la línea Lesseps-Guinardó
 12.09.1925 - Se crea la línea Lesseps-Coll
 22.06.1926 - Se prolonga la línea Lesseps-Guinardó hasta Horta
 17.07.1927 - Se crea la línea Lesseps-El Carmelo
 18.04.1928 - La línea Lesseps-El Carmelo pasa a mano de Autobuses del Norte
 xx.09.1928 - Prolonga su recorrido a la fuente de Casa Mans
 01.01.1929 - Se crea la línea Lesseps-Horta (por Valle Hebrón)
 xx.04.1929 - Se suspende provisionalmente la línea Lesseps - Carmelo
 28.04.1929 - Se inaugura la línea Lesseps-Guinardó-Rambla Carmelo
 23.06.1929 - Se reanuda el servicio Lesseps - Carmelo
 30.07.1929 - Se amplía la línea Lesseps-Coll hasta la calles Cristià i Madrid
 08.01.1932 - Supresión de la línea Lesseps-Horta (por Valle Hebrón)
 19.02.1932 - Se restablece de nuevo la línea Lesseps - Horta
 22.02.1932 - Se suspende la línea Lesseps - Horta
 04.07.1932 - Se establece de nuevo la línea Pl. Lesseps - Valle Hebrón - Horta
 xx.12.1930 - Se concede una línea entre Virgen de Montserrat y Cta. Fogás de Tordera
 28.01.1937 - NA (Pl. Lesseps - Carmelo)
 28.01.1937 - NE (Pl. Lesseps - Maragall)
 07.05.1937 - VC (Pl. Lesseps - El Coll)
 23.02.1938 - Fin de la línea NA
 03.03.1938 - Fin de la línea VC
 05.03.1938 - Fin de la línea NE



Autobus de la línea del Carmelo, año 1928

Fuentes

La Vanguardia, ediciones: 13 septiembre 1925, página 7, 13 febrero 1926, página 7, 28 septiembre 1928, página 8, 02 noviembre 1928, página 7, 11 abril 1929, página 9, 30 abril 1929, página 13, 21 junio 1929, página 8, 01 enero 1931, página 9, 25 febrero 1932, página 6, 03 julio 1932, página 10,



Notas / Noticias (sobre los continuadores de AOVV)

Francesc Xandri ha ilustrado durante años los cambios en la fachada de la finca de la calle Pg. Mare de Déu del Coll-carrer Funos Llussà, en donde había tenido su sede la empresa **AOVC** (**Auto-òmnibus Vallcarca-Coll**).

El día 27-06-2010 el aspecto era este y el restaurante se llamaba **Casa Fausto**. (Ya estaba restaurado de hacía tiempo)→



En la página siguiente se reproduce un artículo sobre este restaurante y su aspecto de la fachada de la calle.

El día 04-11-2016 Francesc Xandri captó la imagen de las obras que se estaban realizando para reformar el restaurante, como se puede ver →

Acabada la reforma el restaurante pasó a denominarse **Mala Hierba**.



El 02-11-2019 según se puede ver su aspecto es este otro y como puede verse ha recibido un nuevo nombre, **Agreste**: <https://www.agreste.cat/home>, su interior:



Fotos de Francesc Xandri

Auto-Ómnibus al Coll

La montaña del barrio de Gràcia fue un lugar aislado y desconocido

XAVIER THEROS | Barcelona | 27 AGO 2013 - 20:15 CET

Archivado en: Autobuses Gràcia Barcelona Vehículos Cataluña Transporte carretera España Transporte Cultura



El rótulo del antiguo servicio dio el nombre popular a la plaza de los autobuses del ómnibus de Vallcarca. / TONI FERRAGUT

Aquí lo tienen, él mismo explica que se trata de un servicio público, concretamente la sala de espera de la compañía Auto-Ómnibus de Vallcarca al Coll. Estamos frente al restaurante Casa Fausto de la calle Funosges Lluçà, una vía que asciende en vigoroso zigzag desde Mare de Déu del Coll hacia el parque de la Creueta. Y que nos habla de las dificultades que tuvo Barcelona para establecer una red de comunicaciones eficaz entre sus antiguos límites y las nuevas dimensiones que estaba tomando la ciudad. Durante mucho tiempo, el

Coll fue un lugar aislado y desconocido por los barceloneses, territorio de eremitas y bandoleros, de masías perdidas y caminos poco transitados, cuyo subsuelo estaba perforado por vetas de hierro y por cauces de aguas subterráneas, que brotaban milagrosamente con un color rojizo y sanguinolento. Lugar de misterios y soledades, presidido por el santuario del Coll o de la Font Rubia.

La necesidad de establecer líneas regulares de transporte entre el llano y la montaña ya se hizo evidente con el primer servicio de ómnibus a tracción equina que se inauguró en 1840, destinado a enlazar la Rambla con el lejano pueblecito de Sant Gervasi de Cassoles. Entonces las estribaciones de Collserola se habían convertido en el primer destino turístico que se puso de moda entre las clases más pudientes para pasar los calores del estío. Ocho años más tarde se creaba la primera línea urbana que comunicaba la Rambla con la Barceloneta, entonces el destino de remojo estival para las clases menos pudientes.

Aunque la cosa de desplazarse no se puso al rojo hasta 1860, cuando la Compañía Central Barcelonesa creó la primera línea regular con la localidad de Gràcia. Recordemos que en medio, entre ambas poblaciones se estaba construyendo el Eixample, así que pronto salieron nuevos competidores como La Catalana Graciense o la Compañía de Ómnibus del Ensanche. La llegada de los primeros tranvías eléctricos desplazó a los antiguos ómnibus, que fueron sustituidos por los ripperts —tranvías sin raíles tirados por caballos, asnos o mulas—, que se destinaron a cubrir el transporte de cercanías.

Mucho estiércol para el siglo XX, los animales de tiro ensuciaban las aceras. Y aunque cada vez se alejaban más del centro urbano, seguían siendo una molestia. Así pues, la compañía La Catalana decidió cambiar sus vehículos por auto-ómnibus, un tipo de automóvil a motor que más tarde sería bautizado como autobús. Los primeros en llegar procedían de París, modelo Brillié-Schneider. Y realizaron su primer recorrido en 1906, entre la plaza Catalunya, paseo de Gràcia, Gran de Gràcia y plaza de la Trilla. Era más rápido y más barato que el tranvía, y el éxito fue inmediato. De las cinco primeras líneas de autobús que tuvo Barcelona, cuatro salían de plaza Catalunya hacia Gràcia, Sants, Sant Andreu y el parque de la Ciutadella, mientras la quinta iba desde el Arc de Triomf hasta el final de la calle Aribau (que entonces terminaba al llegar a la Diagonal). La historia de La Catalana fue efímera, pues dos años más tarde se declaró en crisis. Sus vehículos sufrieron numerosos accidentes, y el ayuntamiento canceló el servicio en 1908.

Los auto-ómnibus no volverían a funcionar hasta 1916, con la creación del servicio hasta Esplugues y Sant Just Desvern, al que seguirían las líneas a Santa Coloma de Gramenet, L'Hospitalet de Llobregat, Badalona, El Prat de Llobregat, Cornellà o Castelldefels. Uno de estos destinos lejanos era el Coll, a donde fue muy difícil llegar hasta la construcción del puente de Vallcarca en 1921. Esta obra de ingeniería se hizo muy famosa por los suicidas, entonces era un remedo local del Viaducto madrileño (mi padre cuenta que durante la Guerra Civil eran frecuentes los suicidios desde allí, y que algunas personas menesterosas aprovechaban para robar la ropa y los zapatos al muerto). Así, en 1925 se creó la línea del Auto-Ómnibus de Vallcarca al Coll, cuyos dos vehículos Chevrolet con capacidad para veinte personas tardaban sólo diez minutos en unir la plaza Lesseps con las falda de la Muntanya Pelada.

Aquella línea terminaba justo en este lugar, conocido por los más viejos como la placita de los Autobuses. Entonces, este restaurante eran las cocheras y las taquillas del servicio. La compañía fue incautada durante la guerra y siguió en funcionamiento hasta 1980, cuando fue sustituida por un autobús que llegaba hasta el Hospital del Mar. En 2005, unas obras en Casa Fausto descubrieron el antiguo rótulo y lo restauraron. Ahora decora este discreto establecimiento de cocina tradicional, donde se come uno de los mejores secretos ibéricos de la ciudad a un precio más que razonable.

**El servicio de
ómnibus con
caballos enlazó La
Rambla con Sant
Gervasi Cassoles en
1840**



Coches

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

Página
208

ANB

Autobuses del Norte de Barcelona

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
B-15.820	Lancia	1 ?	1928	1930?	22	32	ExAGGH.
B-26.242	Id.	2 ?		1930?	22	32	Id.
B-30.423	Berliet	5		+1936			Carrosseria Caba. Baixa guerra
B-32.091	Minerva			+1936		22	Id.
B-32.206	Id.			+1936		22	Id.
B-33.844	Id.			+1936			Baixa per fets de guerra.
B-34.355	Id.			+1936			Id.
B-39.657	Id.		1929	+1936			Id.
B-47.114	Id.		1931	+1936			Id.
B-5..... ?	Id.		1933	+1936			Id.
B-5..... ?	Id.			+1936			Id.

← [Ver Nota](#)

← [Ver imagen](#)

← [Ver imagen](#)

← [Ver imagen](#)

Página
208

AGGH

Autobuses Gracia, Guinardó, Horta

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
?	Hispano Suiza	1 ?	1925	-1928			Exlínia Turó Park.
?	Id.	2 ?		-1928			Id.
B-15.820	Lancia	1 ?		1930	22	32	Traspasat a ANB.
B-26.242	Id.	2 ?	1927	1928?	22	32	Id.

← [Ver Nota](#)

Página
209

AOVC

Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca - Coll

Matrícula	Marca	Núm.	Alta	Baixa	HP	Pl.	Notes
?	Chevrolet	1 ?	1925	1925			
?	Id.	2 ?		1925			
?	Hispano Suiza			1926			Servei provisional.
B-19.958	Id.	1	1926	1939	30	32	
B-20.627	Id.	2		1939	30	32	
B-22.796	Id.	3		+1936	30	32	Baixa en període de guerra.

← [Ver imagen](#)

Uno de los Chevrolet podría tener matrícula B-18526

← [Ver imagen](#)

Solamente figuran algunos de estas empresas de forma indirecta, recuperados después de la Guerra →
(Se reproducen los cuadros para dar idea de la situación)

[Ver imagen](#) →

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 intercaviada ?
B-66.942	Id.	307		1940	90	64	Transformat en troleibús.
B-66.943	Id.	305		1940	90	64	Id.
B-66.944	Id.	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	Id.	309		1940	90	64	Id.
B-66.970	Id.	310		1940	90	64	Id.
B-66.988	Id.	214		+1939	90	60	
B-66.989	Id.	211		+1939	90	60	
B-67.023	Id.	215		+1939	90	60	
B-67.024	Id.	217		+1939	90	60	
B-67.025	Id.	216		1938	90	60	Baixa en període de guerra.
B-41-441	Commer	250	1936/7	1939			Incautat
B-55.145	Stewart	259		1939			Id. Ex San Pancracio
B-60.354	Chevrolet	263		1939			Incautat.
B-32.091	Minerva	264		1939			Id. Ex ANB
B-57.426	?	265		1939			Incautat.
B-60.606	Minerva	266		1939			Id. Ex ANB ?
B-47.345	Chevrolet	267		1939			Incautat.
B-45.982	Henschel	268		1939			Id.
B-50.937	"	269		1939			Id. Ex La Sanjustenca
SS-8.072	Ford	270		1939			Incautat.
B-45.535	Citroën	271		1939			Id.
B-53.399	Mercedes Benz	272		1939			Id.
B-59.281	Chevrolet	273		1939			Id.
B-66.693	Henschel	274		1939			Id. Ex La Sanjustenca
	Renault 403		1939				Incautat.

(solamente hay imágenes de uno de los coches).



En la página 33 de este otro libro figura este cuadro y estos comentarios →

Tiene la utilidad de conocer el destino posterior a la Guerra de algunos de sus coches.

Aunque en la nota final se habla de que el servicio se reanudó acabada la Guerra debe suponerse que se hizo, tal vez con coches de ANB, si, pero bajo la supervisión y control de la CGA.

(Ver NOTA)

En todo caso debieron ser unos pocos días y esporádicos, y en la imagen siguiente puede verse el estado de la flota en general.

3 - els vehicles dels ANB La companyia assegurà haver perdut els seus autobusos, bé durant o bé poc temps després de la guerra, sense que ara per ara quedi clar de forma

'AUTOBUSES DEL NORTE DE BARCELONA'					
Evolució del parc mòbil (incomplet) a partir del gener de 1939					
Matrícula	Marca	Any	núm.	Baixa	Notes
B-26.242	Lancia	1927	2?	1933	A Martí de Sabadell. Baixa durant la guerra.
B-30.423	Berliet	1928	5	1939?	
B-32.091	Minerva	1928		1939	
					Confiscat per (G) i numerat 264. El 1948 és reconstruït per Tallers Pujadas, rematriculat B-78.094 i passa a Vicenç Oller de Sta. Perpètua de Mogoda i posteriorment a Sagalés
B-32.206	Minerva	1928		1936	A Martí de Sabadell on fou transformat en camió el 1943; el 1954 fou reconstruït com autobús i donat de baixa el 1967
B-33.844	Minerva	1928		1939?	Reapareix el 1942 a Martí de Sabadell fins 1967
B-34.355	Lancia	1928		?	
					Procedent dels Autobuses Gracia Guinardó Horta el 1930.
B-39.657	Lancia	1929		?	Procedent dels Autobuses Gracia Guinardó Horta el 1930.
B-47.114	Minerva	1931		?	

Taula 12.

definitiva si van reemprendre el servei, tal com ja s'ha exposat. Una informació procedent de la pròpia empresa assenyalava que arribaren a funcionar dos Minerva. Altres dades permeten deduir que ANB vengué alguns dels seus vehicles a l'empresa Martí de Sabadell, que els reconstruí i incorporà al seu parc mòbil (Taula 12).²⁶ Algun altre vehicle aparegué també posteriorment, malgrat que no hi ha constància del Minerva del 1932.

4 - els vehicles de les altres empreses La resta de les companyies urbanes van perdre pràcticament el seu parc mòbil a causa de la guerra. Tal com ja ha quedat assenyalat,

Fig.7. Restes d'autobusos d'altres empreses ocupaven el garatge de la CGA. Febrer del 1939. (Col·lecció autor)





Bus_(B-18526)

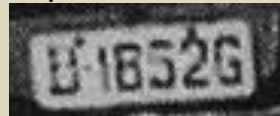
AOVC

Fuente:

=(Internet)_(Coll)

=IMG_6419

Ampliación matrícula:



No figura en los listados pero se supone que fue uno de los primeros Chevrolet



Bus_(B-32091)

Minerva

ANB

_(Carmelo)

Fuente:

=(BCNHistoriaFotos)

(2019-11-03)

(Salvador Carmona)



Bus_(B-32091)

Minerva

ANB

Fuente:

=(BCN Fotos antiguas)

_(2018-10-27)=



Bus_(B-32091)

Minerva

ANB

Fuente:

_Minerva_Vallcarca-
Coll SA Lesseps-
Carmelo
(CarmenGimenez)



Bus_(B-34355)

Lancia

ANB

Fuente:

(Horta)=Minerva

(a pesar del este apunte, en el listado figura como Lancia).

A pesar de que correspondería a **AGGH**→ (Horta) en el listado se especifica que es de **ANB**→, debe tratarse de la época en que tenía alquilada la línea.



@ Colección: CESAR ARIÑO

Bus_(B-39657)

Lancia

ANB

Fuente:

(Horta) =Bus(en libro)
_(Scan+FrancescXandri)==IMG
-20210423-WA0009

A pesar de que correspondería a **AGGH**→ (Horta) en el listado se especifica que es de **ANB**→, debe tratarse de la época en que tenía alquilada la línea.



Bus_(B-19958)

Hispano Suiza

AOVC

Fuente, Página:

92

Els autobusos a Barcelona



Fig. 30 Un autobús Hispano Suiza de la línia del Coll, poc abans de ser posat en servei el 1926. (Arxiu autor)

Bus_(B-30423)

Berliet

ANB

Fuente, Página:

94

Els autobusos a Barcelona

(Se deduce que es ésta matrícula porque en los listados es el único Berliet que existió).

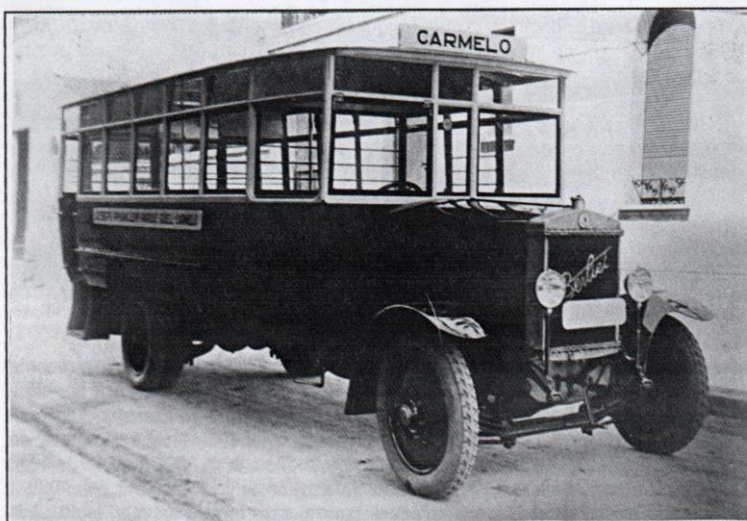


Fig. 31 L'autobús núm. 5 dels ANB: un Berliet del 1928, fotografiat tot just acabat de carrossar. (Arxiu autor)

Bus_ ??

(Vallcarca-Coll)

AOVC

Fuente:

_(BCNTempsEraTemps)
_(2020-12-18)===

Esta trasera es difícil de acoplar a ninguno de los coches con imagen, tal vez lo más probable sea que se trate del coche B-18526 visto anteriormente. Queda la duda.



Bus_(maqueta)

AOVC

Fuente:
=Vallcarca-Coll_
Mala Hierba
_211118_Xandri



Bus ??

Minerva + CGA

AGGH



Bus ??

AGGH

Fuente:
_(PI Ibiza)
_(WbusesBCN)
==19_80b4



Datos en:

Antonio Zahiño Perez
Sobre raíles y asfalto
antes de los 90

13-10-2019.

AGGH

A pesar de que
correspondería a
AGGH→ (Horta) por su
trayecto que figura en el
casillero (República
Argentina) se supone
pertenece a ANB→ ,
debe tratarse de la
época en que tenía
alquilada la línea básica
y la posterior sustitución
de la de **Nicolas Martín**
(Ver NOTA)



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=2674478682604402&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>



ANB
AGGH
AOVC

Empresa:
Extinguida

Ubicación:

Autobuses del Norte de Barcelona (ANB) →
Autobuses Gracia Guinardó y Horta SA (AGGH) →
Servicio Público Auto-Ómnibus Vallcarca-Coll SA (AOVC) →
Barcelona (Barcelona)

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

LINEAS en 1927 y 1929

Los mapas muestran perfectamente los recorridos iniciales de las tres empresas o explotaciones:

ANB → Carmel

AGGH → Horta

AOVC → Coll

En el mapa siguiente (recuadro de abajo correspondiente a 1929) puede observarse la nueva conexión a través del Valle de Hebrón (antigua carretera de Fogars de Tordera) bordeando el barrio de Horta por su zona norte.



Fig. 29 La xarxa d'autobusos el 1927

90

Els autobusos a Barcelona

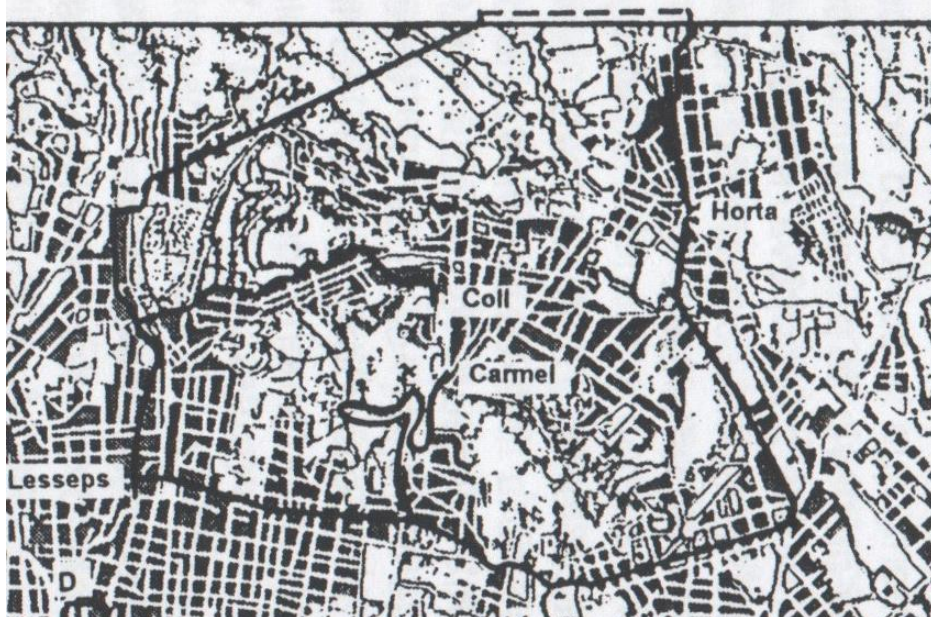


Fig. 33 La xarxa d'autobusos el 1929

Els autobusos a Barcelona

99



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

Marca	CVF	Matricula	plazas	Observaciones	recorrido	Clase y grupo	fecha
Nicolas Martín (Autobuses del Norte de Barcelona SA)				Exp. 143			
				(No funciona)	Plaza Lesseps - Colonia Taxonera (Horta)		20/01/1932
				(Renunciado)			02/07/1932
Autobuses García				Exp. 163			
				(Renunciado)	Plaza Lesseps-Horta-San Andrés	B	02/07/1932

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.

En las siguientes páginas se reproducen los documentos más significativos:

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

COORDINACION DE
TRANSPORTES TERRESTRES

LÍNEAS DE AUTÓMOVILES
EXPEDIENTE N.º 48

LÍNEA de Plaza Lessep a Colonia Jaconna
SERVICIO de (1) Nicolás Martín (2) PERMISO: clase B/Pro.
Empresa o propietario de 1932
Fecha de la concesión de 1932
Longitud 3,35 km. Fecha implantación servicio de 19
Provincias que recorre
Locales de que dispone para los viajeros ? Colonia Jaconna e Hosta

COCHES afectos a esta línea:

MARCA	FUERZA H.P.	N.º Y MATRÍCULA	ASIENTOS		Patente de Circulación PTS.
			clase.	clase.	

IMPUESTOS: del Timbre

de transportes

Canon de conservación

Canon de inspección

Número de viajeros que se calcula transporta diariamente

¿Transporta mercancías? ¿Qué clases principalmente?

Observaciones:

(1) Viajeros o mercancías. (2) Diario o alterno.

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOL

SERVICIO DE COORDINACION Y TRANSPORTES POR CARRETERA

Línea de viajeros de Plaza Lessep a Colonia Jaconna
Servicio (1) Nicolás Martín (2) Longitud 3/350 kms. Concesión: Clase
Titular: Nicolás Martín
Residencia del titular:
Fecha de la concesión: 20 de enero de 19
Fecha de implantación del servicio: de de 19
Provincias a que afecta: Barcelona
Locales para Administraciones:

COCHES AFECTOS A LA CONCESION:

MARCA	Fuerza H. P.	Matrícula y número	ASIENTOS POR CLASES			Patente de circulación semestral	OBSERVACIONE
			1.ª	2.ª	3.ª		

Impuestos Unificados que satisface cada trimestre, aproximadamente: Ptas.

Número total de viajeros que se calcula transporta diariamente:

¿Transporta mercancías? Peso aproximado cada día

(1) Diario, alterno, trisemanal, etc.

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

COORDINACION DE
TRANSPORTES TERRESTRES

LÍNEAS DE AUTÓMOVILES
EXPEDIENTE N.º 103

LÍNEA de Plaza Lessep - Hosta - San Andrés
SERVICIO de (1) Autobuses García (2) PERMISO: clase B
Empresa o propietario de 1932
Fecha de la concesión de 1932
Longitud 5 1/2 (semi urbano) 3 km. Fecha implantación servicio de 19
Provincias que recorre
Locales de que dispone para los viajeros

COCHES afectos a esta línea:

MARCA	FUERZA H.P.	N.º Y MATRÍCULA	ASIENTOS		Patente de Circulación PTS.
			clase.	clase.	

IMPUESTOS: del Timbre

de transportes

Canon de conservación

Canon de inspección

Número de viajeros que se calcula transporta diariamente

¿Transporta mercancías? ¿Qué clases principalmente?

Observaciones:

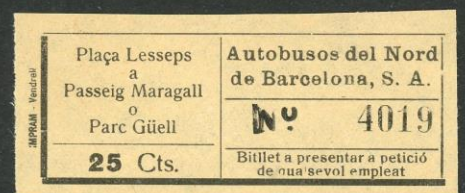
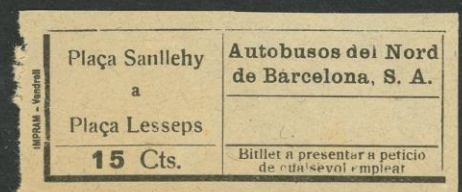
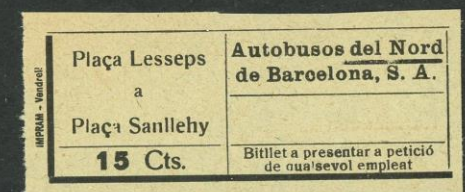
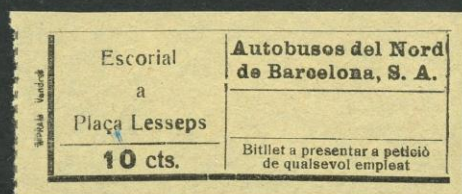
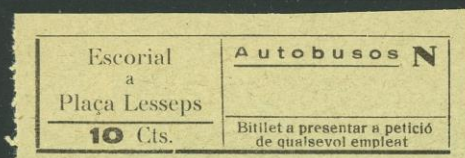
(1) Viajeros o mercancías. (2) Diario o alterno.

Lineas Urbanas
A partir de 1936 y hasta 1939

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.
	NE	P. Lesseps - Maragall. Nova línia per incautació de la línia preexistent.
17.02.1937	VC	P. Lesseps - Coll. 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	
1937?	J	Reprenen el servei. Dos de Mayo - Av. Icària. Possible nova línia per Dos de Maig, Rosselló Marina, Pg. Dr. Robert i Av. Bogatell i Icària.
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	Suspèn el servei.
	VC	Reprèn el servei.
07.01.1938	NE	Reprèn el servei.
23.01.1938	A, D	Suspenen el servei.
24.01.1938	A, D	Reprenen el servei.
26.01.1938	A	Suspensió definitiva del servei.
	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.
	VC	Reprèn el servei.
22.02.1938	P	Suspensió definitiva del servei.
	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.
	VC	Reprèn el servei.
28.02.1938	VC	Suspèn el servei.
02.03.1938	VC	Reprèn el servei.
03.03.1938	VC	Suspensió definitiva del servei.
05.03.1938	NE	Suspensió definitiva del servei.
12.05.1938	E	Suspèn el servei.
13.05.1938	E	Reprèn el servei.
18.05.1938	E	Suspensió definitiva del servei.
08.06.1938	C, I, CA	Suspensió definitiva del servei.
09.01.1939	B	Reprèn el servei, limitada a P. Cataluña - Sans.
21.01.1939	B	Suspensió definitiva del servei.



Los billetes antiguos son una potente fuente de información complementaria, por ello se ha llegado a un acuerdo con el titular referenciado para incluir en estas fichas y mediante estos apartados imágenes de su colección. Cuando no hagan falta comentarios no se citarán. La web que se señala arriba actualmente no está operativa, pero se incluye su enlace a la espera de que algún día vuelva a estarlo. Los billetes que se incluirán en este apartado corresponden (en su mayor parte) a ejemplares repetidos de su colección y que se van a ir poniendo en venta en la web [todocoleccion](http://todocoleccion.net) (más concretamente pueden encontrarse en el apartado <http://www.todocoleccion.net/s/coleccionismo-billetes-transporte?idvendedor=jd48>).



Plaça Lesseps a Passeig Maragall o Parc Güell	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
25 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Lesseps a Carmel	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
30 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Escorial a Plaça Lesseps	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
10 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Escorial a Plaça Lesseps	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
10 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Lesseps a Plaça Sanllehy	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
15 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Sanllehy a Plaça Lesseps	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
15 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Lesseps a Plaça Sanllehy	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
15 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Sanllehy a Plaça Lesseps	Autobusos del Norte de Barcelona, S. A.
15 Cts.	Billete a presentar a petición de cualquier empleado

Plaça Lesseps a Sanllehy	Autobusos del Norte de Barcelona, S. A.
15 Cts.	Billete a presentar a petición de cualquier empleado

Plaça Lesseps a Hospital Francès o Guinardó	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
20 Cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Guinardó u Hospital Francès o Carmel a Plaça Lesseps	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
20 Cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Lesseps a Passeig Maragall o Parc Güell	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
25 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Passeig Maragall a Plaça Lesseps	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
25 Cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Passeig Maragall a Plaça Lesseps	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
25 cts	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Plaça Lesseps a Carmel	Autobusos del Nord de Barcelona, S. A.
30 cts.	Bitllet a presentar a petició de qualsevol empleat

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 23415

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

PLAZA LESSEPS
a
PASEO MARAGALL
PLAZA LESSEPS
a
PARQUE GUELL
0'25 ptas.

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 25352

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

CARMELO
a
PLAZA LESSEPS
a
PASEO MARAGALL
a
LESSEPS
0'25 ptas.

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 11511

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

HORTA
a
PLAZA LESSEPS
0'30 Ptas.

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 47576

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

HORTA
a
SANLEHY
a
PLAZA LESSEPS
a
CARMELO
0'30 Ptas.

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 19389

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

PLAZA LESSEPS
a
CARMELO
0'30 ptas.

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 26267

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

HORTA
a
PLAZA LESSEPS
0'40 ptas.

PLAZA LESSEPS
a
CARMELO
PLAZA LESSEPS
a
FUNDACION ALBA

AUTOBUSES DEL NORTE DE BARCELONA, S. A.

N.º 00300

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

30 rts. c. da trayecto

PLAZA LESSEPS
a
CARMELO
PLAZA LESSEPS
a
FUNDACION ALBA

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 01437

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

0'30 Ptas. cada trayecto

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

Nº 11282

Billete a presentar a petición de cualquier empleado.

LESSEPS
a
CARMELO
CARMELO
a
LESSEPS

BAJADA
SUBIDA

LESSEPS
PASEO MARAGALL
—O—
LESSEPS
CARMELO
o viceversa

Autobuses del Norte de Barcelona, S. A.

33289

Todo billete que no sea cortado del ASONO en presencia del cobrador es nulo.