



Empresa:
Extinguida

ATSA (Automóviles y transportes S.A.)
Antes: **Autobuses de Lérida**

Ubicación:

Lleida
Lleida



Versión 11/2008

HISTORIA

NOTICIAS

Los autobuses de
Barcelona

Empresas



Historial

El 17-11-1922 **Pau Font Montes** solicita por escrito la autorización para crear una línea de **Autobus Urbano en Lleida**.
 El 11-01-1923 se aprobaron las bases para convocar un concurso para la adjudicación del servicio.
 El 10-09-1927 se convocó el concurso finalmente.
 El 20-09-1927 La Paeria adjudica a **Luciano Fargas Mor** el servicio, cuya empresa se denominará **Autobuses de Lérida**.
 El 03-01-1928 se inaugura el servicio con 3 coches NAG traídos de Berlín. Al mes siguiente se amplió el servicio con otro coche.
 El 26-08-1932 cambia de titular a favor de **Josep Nomen Montagut**. Se adquieren coches Hispano Suiza.
 En 1937, durante la Guerra, fueron requisados absolutamente todos los coches y (evidentemente) se dejó de dar servicio.
 El 04-05-1941 se firmó la disolución de la Empresa. Previamente le había sido retirada la concesión. Se habían recuperado algunos coches destrozados y se vendieron.
 Durante el periodo de postguerra **Domènec Agustí** se estuvo haciendo cargo de realizar el Servicio en precario.
 En 1943 se constituye **Automóviles y Transportes SA (ATSA)** y se hace cargo definitivamente de la concesión (por 25 años).
 En los años 50 se incorporan coches Mercedes. En los 60 coches Barreiros. Los coches iban pintados en dos tonos de verde.
 En 1955 algunos de sus coches hacían **Servicio Urbano en Tarragona**.
 Hacia el 1964, posiblemente tuvo también coches haciendo **Servicio Urbano en Balaguer**, ([Ver postal](#)).
 El 09-12-1968 se renueva nuevamente la concesión (por otros 25 años).
 En 1976 se incorporan Pegasos Monotrales.
 En 1985 el Alcalde Antonio Siurana decidió la Municipalización del **Servicio** creando la nueva empresa **Autobuses de Lleida SA**.



Varias Noticias

Señas (año 2008):

:: Denominación: AUTOMOVILES Y TRANSPORTES SA :: Anagrama: ATSA :: Domicilio Social: AVENIDA BALMES, 24 :: Localidad: 25006 LLEIDA (LERIDA)
 :: Forma Jurídica: SOCIEDAD ANONIMA :: Actividad: Transporte viajeros por carretera :: Balance Disponible en elInforma: NO

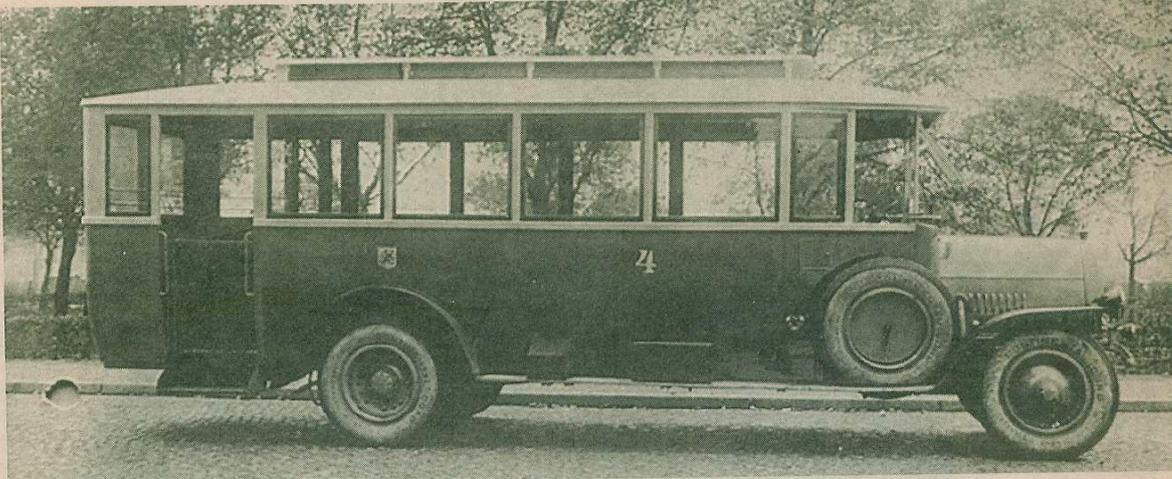
Ver datos en: http://cv.uoc.es/~jmora/lineas_i/lleida.html

Correo de Miquel Segura → 22-09-2006

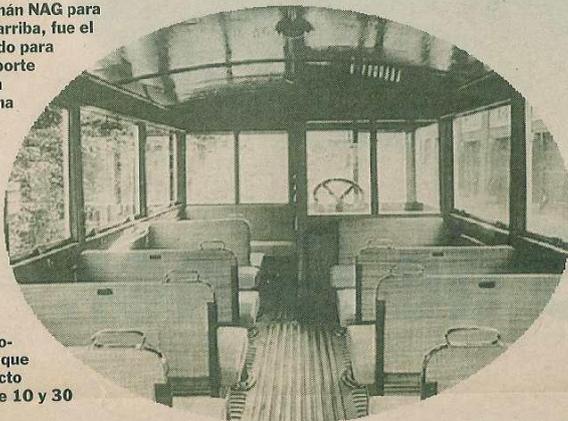
Puesto que estamos nuevamente con el tema de si agradecemos, o si me contestan, etc. voy a reactivar nuevamente un tema que creo es ya la tercera vez que lo he pedido sin que hubiera suerte de conseguir lo expuesto y no por ello me enfado.
 Así que aprovechando que ya somos más de 300 en el grupo voy a insistir en preguntar si alguien dispone de fotografías de los autobuses urbanos de Lleida cuando era ATSA, es decir, antes de la creación de Autobuses de Lleida en 1987.
 Los coches de Atsa eran de color verde y como digo hasta mayo de 1987 realizaban el servicio urbano allí. Hasta la fecha nadie nos ha demostrado haber estado en Lleida antes de esa fecha. ¿es posible ello?
 Así que reactivo el tema aportando una interesante postal que conseguí el pasado mercadillo de Masadas en el que aparece uno de los coches de ATSA. Además también puede interesar a los coleccionistas de Coca-Cola
 Por cierto, ¿sabéis que modelo puede ser?
 Lo dicho, espero respuestas y fotos



Bus_(xx)_(en postal)_1960-00(Scan+MS).jpg



El autobús alemán NAG para 40 pasajeros, arriba, fue el modelo escogido para iniciar el transporte urbano. Junto a estas líneas, una imagen de los interiores y a la derecha, el vehículo que hacía el recorrido hacia el cementerio en 1928. Abajo, una muestra de los primeros billetes de autobuses de Lleida, que según el trayecto oscilaban entre 10 y 30 céntimos.



El pasado mes de octubre, Autobuses de Lleida puso en servicio tres nuevas líneas, llegando actualmente a 14 circuitos diferentes, con una flota de 31 vehículos y un pasaje anual de siete millones de usuarios. El transporte urbano en la ciudad funciona desde hace 66 años, ya que la primera línea se inauguró en 1928 con tres vehículos propiedad del empresario Artur Mor y recorriendo una ciudad aún desierta y casi sin ensanche.

Autobuses, del desierto al colapso

Cuatro concesionarios se hicieron cargo del servicio hasta su municipalización en 1985

JOAN TORT
LLEIDA

La primera iniciativa partió de la Cámara de Comercio e Industria de Lleida que, de la mano de su vicepresidente Pau Font Montes, presentó el 17 de noviembre de 1922 en la Paeria un escrito solicitando la autorización para crear una línea de autobús urbano. Pero no fue hasta 1927 que se convocó el primer concurso para adjudicar la concesión del servicio, que se inauguró el 3 de enero de 1928. La concesión pasó por tres manos más, con la paralización forzada de la Guerra Civil, hasta 1985, cuando la Paeria municipalizó el servicio. Ahora suben anualmente al autobús siete millones de pasajeros y la circunvalación por las calles de Lleida ha pasado de ser casi un

Pau Font,
vicepresidente de la
Cámara, solicitó en
1922 la creación
de una línea urbana

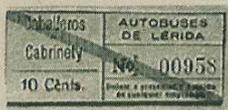
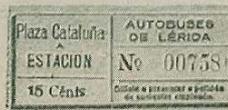
desierto, con muchas calles sin viviendas y apenas ensanche a un dificultoso itinerario por el colapso circulatorio actual. El pasado 3 de octubre se amplió la empresa con tres nuevas líneas y un microbús.

La Cámara hizo una propuesta concreta a finales de 1922 con la intención de crear la línea, aunque dejó en manos de la Paeria la decisión de convocar un concurso. La Paeria así lo creyó conveniente y el alcalde "constitucional", Salustiano Estadella, aprobó el 11 de enero de 1923 las primeras bases del concurso, copiadas de las de Barcelona. Estas decían que "los que tengan la adjudicación del servicio deberán comprometerse a establecerlo con chasis en perfecto uso y de una potencia motora adecuada, a cuyo efecto y como prueba, deberán realizar el recorrido los coches al servicio, desde la plaza Catalunya hasta la carretera de Huesca en su cruce con el paseo Prat de la Riba a una velocidad de 10 kilómetros por hora y llevando el pasaje al completo y el conductor y cobrador respectivos, o sea, un total de 32

personas".

Este anuncio provocó un alud de propuestas para vender vehículos, como la Compañía General de Autobuses de Barcelona SA, Omnibuses de Austria, Alemania, LATIL de Barcelona o la Graham Brothers Trucks Commercial Cars Motors Coaches de Detroit. Sin embargo, los cambios políticos en España, con el golpe de Estado de Primo de Rivera en septiembre de 1923 paralizaron la Paeria y el proyecto no se reemprendió hasta 1925, cuando el vecino de Puigverd de Lleida Ignasi Vila Gomà se ofreció para realizar el transporte urbano. La Paeria se lo repensó.

Dos años más tarde se recuperó el proyecto tras varias ofertas y peticiones vecinales, como la de Miquel Serra Castro, presidente del Foment de la Bordeta y portavoz vecinal, que pidió a la Paeria que la línea llegara hasta este barrio, el más poblado del extrarradio. El 8 de julio se dio luz verde al pliego de condiciones que, en líneas generales, establecía tres líneas, tales como la circunvalación, Besa-



da-Bordeta y Besada-Cementerio (Besada era la actual plaza Bores, delante de los Camps Elisis), y la concesión sería para 15 años.

El 10 de septiembre de 1927 se convocó el concurso, que consiguió dos ofertas. La de Artur Mor Almacellas y la de Luciano Fargas. Mor, que ganó la concesión, propuso efectuar el servicio con tres omnibuses Nationale Automovil Gesells (NAG) de Berlín de 25 asientos y 20 pasajeros de pie y ya presentó la novedad de los abonos (ahora "tarja-bus") con descuentos del 20% por diez viajes. Artur Mor presentó una oferta que preveía para el primer ejercicio unos ingresos de 169 pesetas y unos gastos de 270. A título anecdótico, en la proposición de Mor figura una reseña sobre la limpieza diciendo que "para mayor higiene de los coches, se ha previsto equiparlos con asientos americanos de paja o mimbre tejido y esmaltado o barnizado con aplicaciones metálicas, lo que permite lavados con agua a presión o agua y jabón". La empresa se llamaría "Autobuses de Lérida" y en las paradas se instalarían postes. Los precios oscilarían entre los 10 y 30 céntimos en función del trayecto.

El 20 de septiembre de 1927, el alcalde Pujol adjudica a Artur Mor el servicio. El 3 de enero de 1928 se inauguró, con los tres vehículos expuestos en la actual plaza de Sant Joan.

Un mes más tarde, Mor ya tuvo que ampliar el servicio con una línea hacia el hospital y en 1929 ya se habían doblado por el crecimiento urbano y de población.

El 26 de agosto de 1932 hubo el relevo en la concesión. Mor solicitó a la Paeria el traspaso y el ayuntamiento le otorgó a Josep Nomen Montagut, que contó como socio

Del déficit económico y de servicio a la autofinanciación

El informe sobre la memoria del servicio de transporte urbano, encargado por el alcalde Siurana a finales de 1984, afirma que el servicio que ofrecía "Automóviles y Transportes SA" se caracterizaba por las deficiencias en todos los niveles, desde la flota de vehículos, hasta la red de líneas o la información al usuario, además del déficit económico de la sociedad. La propia concesionaria pidió a la Paeria el relevo del servicio. Tras estas conclusiones, la Paeria decidió crear en 1985 una empresa propia para asumir el transporte urbano.

Autobuses de Lleida SA se creó con un capital inicial de 10 millones, que en 1988 se aumentó a 100, y desde entonces cada año se ha ido amortizando esta ampliación de capital. Actualmente, la empresa se autofinancia en más de un 80%.

El crecimiento del servicio, ahora con 14 líneas, está estrechamente ligado a la expansión urbana y las necesidades vecinales, por lo que se prevén nuevos itinerarios, como el paso por el puente de Pardinyes a partir de 1995.

industrial con su hermano Antoni y como capitalistas a Pere Pardo y Miquel Ubach. Nomen introdujo los Hispano Suiza en Lleida. Un año más tarde, "Autobuses de Lérida" presentaba un balance igualado de activo y pasivo de 83.283 pesetas, con unos beneficios de 10.028 pesetas.

Esta racha duró poco, ya que la Guerra Civil truncó el servicio. Todos los vehículos fueron requisados para el transporte de tropas. El 4 de mayo de 1941 se firmó la disolución de la empresa "por haber sido retirada por el ayuntamiento la concesión", según datos de archivo. "Recuperado el material completamente destruido y en malas condiciones, se efectuó la reparación y reconstrucción de dos autobuses marca SPA y tres Hispano Suiza y se procedió a su venta, dando un resultado líquido a favor

de 54.773 pesetas", añadiendo que quedaba por recuperar un GMC que "desapareció en época roja".

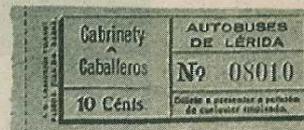
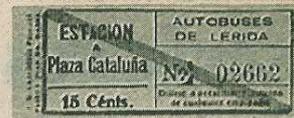
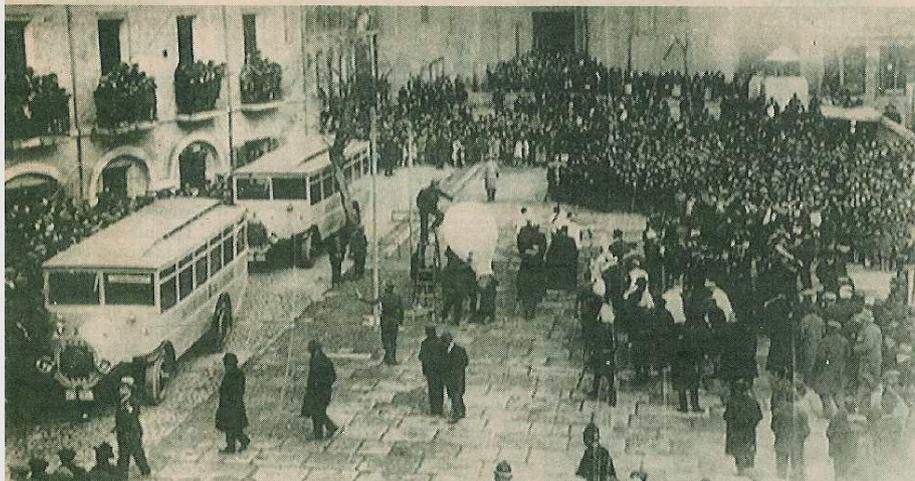
Esta disolución "forzosa" favoreció a Domènec Agustí que hizo el servicio hasta 1943, año en que se constituyó y se concedió el servicio a la empresa "Automóviles y Transportes SA".

En 1979 se recuperaron los ayuntamientos democráticos, pero no se tocó la concesión hasta 1985, cuando el alcalde Antoni Siurana decidió municipalizar los autobuses, creando la empresa Autobuses de Lleida SA, con 10 millones de capital y 250 millones de inversión para renovar la flota con 13 vehículos Mercedes.●

La Guerra Civil requirió todos los autobuses, que se recuperaron en 1941, destrozados



En 1985, la Paeria compró Mercedes para sustituir a los viejos vehículos.



HISTÒRIA GRÀFICA DE LLEIDA / ARXIU MUNICIPAL



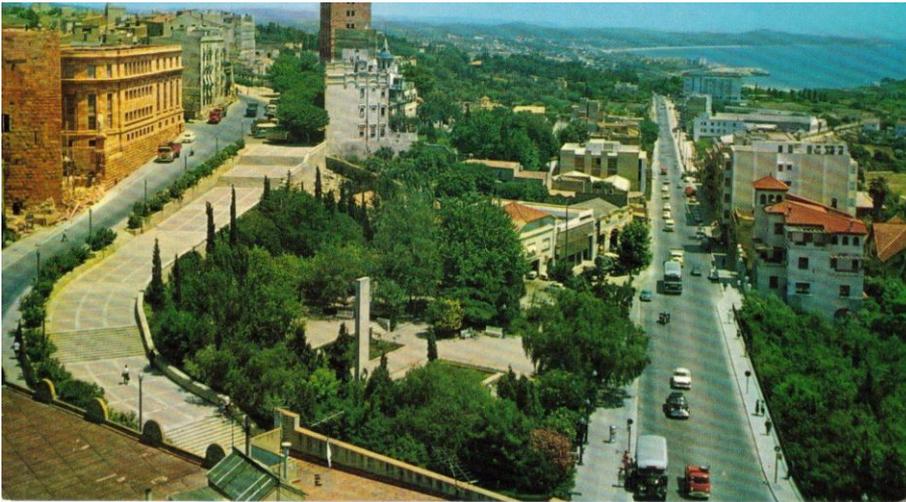
Arriba, la plaza de Sant Joan el 3 de enero de 1928, día de la inauguración del servicio y varios billetes de la primera concesionaria de autobuses. Junto a estas líneas, la cobradora. A la derecha, un autobús articulado comprado al ayuntamiento de Barcelona.



Notas (Sobre Servicios Urbanos fuera de Lleida)

Correo de Carlos Pérez → 16-11-2008

Envío esta postal enviada en 4 de julio de 1964 en la que sólo especifica "Tarragona, vista parcial. Serie II - Núm. 968". Impresa por Postales Color Cyp, Teléf. 221 11 52. Depósito legal B. 4915 - VII.



Cesar Ariño contestó:

Centrándonos en el primer autobús, podría ser el Mercedes Benz con la matrícula de Lerida L 4976 y númeroado como 2 en ATSA de Tarragona. Adjunto una pequeña foto obtenida de Internet.

Ahora bien también podría tratarse del nº 9 de ATSA, otro MB con carrocería idéntica y matrícula Z 6879. De este se sabe que acabó sus días en Tusa de Badalona con el nº 5. Esto nos remite a comprobar los listados de TUSA y observamos que faltan los coches 3 y 4. Si tenemos en cuenta que el 1 y 2 de Tusa son matrículas L 4986 y 4987 quién nos dice que el 4976 pudiera ser el 3 ó el 4?

Luego la procedencia del 1 y 2 en Tusa fue Lleida o Tarragona? El 5 era el 9 de Tarragona. Todo parece indicar que el 1 y 2 vinieron de Tarragona.



Cesar Ariño comentó:

... que todo daría a entender que el concesionario anterior a Travé en Tarragona no fuera el mismo que el de Lleida incluido el de Balaguer, ya que todos ellos el verde en dos tonos es su color.

Miquel Segura contestó:

... tengo varias dudas en estas afirmaciones tuyas.

Según el listado de Tusa a mí me consta en dicho listado el nº 1 con la matrícula L-4976 y no L-4986 como citas. Ese L-4976 coincidiría con el 2 de Atsa de Tarragona. No podría tratarse de este coche ??

Estos coches llevan matrículas de Lleida pero aparece en la foto el nº 2 de Atsa en Tarragona. Atsa era el concesionario de Lleida antiguamente. ¿que hacía Atsa en Tarragona? supongo que estamos hablando de la misma empresa ¿no?

Cesar Ariño contestó:

Quiero decir con ello que las tres ciudades utilizaron el mismo color en los autobuses por lo que no sería de extrañar que fueran de una misma concesión, intercambiándose o pasándose los autobuses de Lerida a Tarragona por lo que respecta a Balaguer en la foto aparece un Henschel.

Miquel. Tengo la sensación de que debió de ser así o viceversa, pero creo que debía de ser Lleida el que tuviera la concesión por las matrículas. Buscare otra foto pequeña del 9 también en Tarragona en 1955 (5 de Tusa) es por lo que te decía que los primeros coches de Tusa son de procedencia Tarragona. Quizás Florez y las concesiones de José Antonio nos saquen de dudas, pero me inclino por esta teoría Lleida/Tarragona/Tusa.

Xavi Flórez contestó:

En este caso las Concesiones de José Antonio no nos dicen nada de nada porque las Urbanas no se solicitaban al Ministerio, valía simplemente con la concesión Municipal que no se recoge en el BOE, (y sigue siendo así).

Yo pienso como tu. Después de enviar mi mensaje me dí cuenta que tengo un par de fotos de dos autobuses Mercedes (con morro) fotografiados en 1955 en Tarragona, cuyo logo es el que adjunto y cuya estructura de coche se parece enormemente a la de la foto de Carlos. El lugar es Tarragona inconfundiblemente (no se ve en la foto recortada) porque el autobús está pasando por debajo del tendido eléctrico del Trolebus de Firtesa. Yo diría que son de ATSA (Automobiles y Transportes SA). Envío la foto convenientemente recortada y adjunto también el Logo que ATSA (de Lleida) usaba años más tarde. Yo creo que es una evolución del mismo.

Además este coche que adjunto concretamente figura en el listado de TUSA. Pero desde el principio siempre pense que los tonos de Blanco/Negro de la foto correspondían a Rojo/Crema mas que a Verdes, pero es evidente que los coches en Lleida eran verdes... y según la foto de Carlos en Tarragona también.

Las fotos forman parte de un lote comprado por Internet y sobre las mismas recae un compromiso de no mostrarlas públicamente. Por tanto no se pueden enseñar (yo la he recortado para mostrar solo datos interesantes y divulgativos, creo que no está "aprovechable" para más nada).

... Pero fíjate que es el coche 9 y no cuadra con el 5 de TUSA, tal y como explicas. Puede que se trate de otro de otro número en TUSA. Lo de Balaguer me ha dejado un poco "intranquilo"... seguiré investigando. ¿Sabes algo más?...



Miquel Segura contestó:

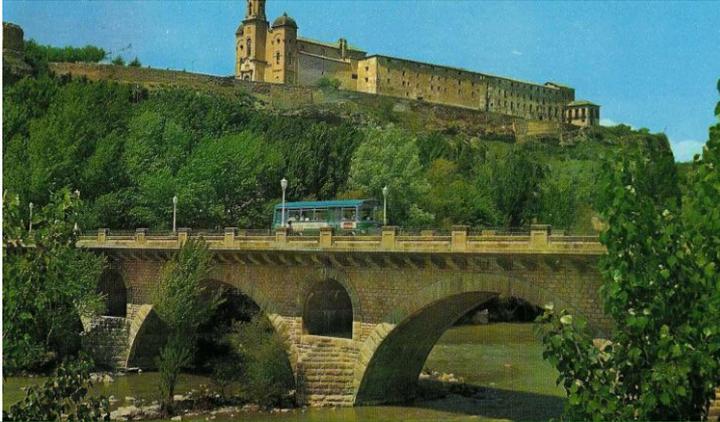
...igual el servicio urbano de Tarragona antes de pasar a manos de Travé fue explotado por Atsa de Lleida y allí destinó sus coches más viejos. El coche nº 5 de Tusa tenía la matrícula Z-6879 tal y como se aprecia en una postal de Eurofer editada ya hace tiempo. Por mí parte envió esta que creo saqué de una web sindical de Tusa. En cambio el coche nº 9 de Atsa de Lleida /Tarragona tenía la matrícula Z-6642 el cual posiblemente también acabó en Tusa. (quizás el nº 4 ó nº 6)



Mercedes-Benz 5

Miquel Segura contestó:

... Y ya que preguntas por Balaguer, vuelvo a pasar el Henschel cruzando el puente



Postal_antigua_Balaguer_(Con Bus Henschel)_1964-00(Scan+MS).jpg

Correo de Xavi Flórez → 21-11-2008

Voy a hacer un resumen escueto de lo que estamos viendo y hemos comentado:

El servicio Urbano de Tarragona lo "estrena" oficialmente Travé (Autocares Travé) el 28-11-1964, Con coches color rojo (6 Pegaso 6021), con un logo de una "T" entrelazada con una "A", que corresponde al nombre del "Servicio" o de la "Empresa" filial creada al efecto: "Autobuses de Tarragona SA" o "Autocares Travé SA" (respectivamente) A partir de ese momento la historia está clara, los coches siguen siendo rojos (mas rojos o granates) y algunos paulatinamente se les pinta la parte superior de color crema, etc. etc.... Hasta que llega a ser la actual EMT-Tarragona después de muchos abatares.

Nuestros problemas están localizados ANTES del 28-11-1964, puesto que tenemos constancia de autobuses Urbanos en Tarragona:

Hay dos fotos fechadas en 1955 de los coches: (L-4976)=ostenta el nº2, y (Z-6642)=ostenta el nº9, ambos vehículos son Mercedes (con morro). Alguno o ambos fueron a parar con los años a TUSA (de Badalona). Concretamente no se conoce la Empresa, pero en ambos vehículos hay el mismo logo: un redondel que en su centro está dividido en 3 "quesitos" en cuyo interior pone en uno "A", en otro "T", y en el otro "SA", cuya suma pretende ser ATSA y sería el nombre de la Empresa.

Las fotos son en Blanco/Negro y por tanto no se conocen los colores auténticos.

Por otro lado tenemos una postal de Tarragona (enviada en 1963, por lo que la imagen-foto tuvo que hacerse bastante antes), en la que aparecen dos coches, verde claro parte superior y verde oscuro la inferior, uno de ellos es exactamente igual a los Mercedes con morro antes comentados. Ello conlleva a interpretar que: No son de Travé, ni por el color, ni por la fecha ni por el modelo, ya que travé empezó su servicio con 6 Pegasos 6021...

Por tanto hubo una Empresa anterior=evidente, y por la similitud de los coches (MB con morro) y la similitud de colores (verdes en dos tonos) y por sus siglas ATSA nos lleva a la deducción lógica de que se trata de la ATSA = Automóviles y Transportes SA, de Lleida. Otra semi-evidencia és que en Lleida también se produce esa extraña mezcla de coches aparentemente iguales pero con matrículas de Lleida, Tarragona y Zaragoza.

PERO, ha aparecido otro INCORDIO, este que os adjunto: Un billete de "ATSA Autobuses de Tarragona". El "Autobuses de Tarragona" no lleva el SA detrás, por tanto podría entenderse que se refiere al Servicio... pero encaja con el literal usado por Travé "Autobuses de Tarragona", pero Travé en 1963 no funcionaba aún... ¿o sí?. Me asaltan muchas dudas y todas tienen explicación pero son bastante "rocambolascas":

Puede ser que "Autobuses de Tarragona" ya existiera desde los años 50 como SA y que luego Travé la adquiriera y la explotara formalmente a partir de 1964.

Puede que esos "Autobuses de Tarragona" fueran Municipales antes de 1964.

Puede que en determinados momentos Tarragona tuviera coches "prestados" o alquilados de la compañía de Lleida. (La coincidencia de siglas sería casual).

Puede que la anotación del billete sea errónea y corresponda a la época de Travé.

Este billete figura en la Web de nuestro amigo José Mora: http://cv.uoc.es/~jmora/lineas_i/tarragona.html y corresponde a la colección de Joan Domingo Ventura.

A ver... ¿que os parece?... ¿con cual explicación me quedo?....

