



Empresa Municipal
de Transportes Públicos
de Tarragona SA

Empresa:
En Activo

EMT (Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona SA)
Antes: **Empresa Municipal Mixta de TP de Tarragona SA**

Ubicación:

Tarragona (Tarragona)



Versión 10-2019



HISTORIA



LINEAS



Datos G.C.



Textos Legales



FOTOS



Info Web



Empresas



Empresas



HISTORIAL

Antecedentes/Antecesoros:

Se detallan con este color de sombreado las empresas operadoras anteriores a la que se ve en esta ficha.

El 28-11-1964 se inaugura el **Servicio Urbano de Tarragona** por parte de **Eudaldo Travé Montserrat**. La concesión se hizo por 10 años (osea con vencimiento en 1974).

Previamente habian existido diferentes medios de **Servicio Urbano de Tarragona** por parte de **ATSA** (de Lleida), así como por otros concesionarios y distintos sistemas de transporte (entre ellos hasta un tranvía), que funcionaron únicamente con licencias municipales temporales y por cortos períodos.

TRAVÉ



Hacia 1972 se incorporan al **Servicio Urbano de Tarragona** las líneas urbanas de otras Empresas (**Firtesa**, **Transgasol** y **Segarra**) operantes en la capital con líneas o extensiones propiamente urbanas. En el traspaso intevienen tambien algunos vehículos.

En el año 1974 (en que vencía la concesión) le fue prorrogada a **Travé** por dos años más mientras se convocaba un nuevo concurso, cuyo anuncio se publicó el 04-01-1977 ([ver documento](#)).

TRAVÉ

En 1977 **AUTASA (Autobuses de Tarragona SA)** gana el concurso y recibe la concesión **Servicio Urbano de Tarragona** por 25 años (osea con vencimiento en 2002). La nueva empresa está formada por una agrupación de empresarios entre los que figura **Travé**, que ostenta la mayoría en la Junta.

AUTASA

A principios de los años 80 el pasaje decae y comienzan a acumularse pérdidas. El Ayuntamiento acude en ayuda mediante subvenciones, pero el deficit sigue aumentando hasta hacerse insostenible.

El 15-04-1982 el pleno municipal instituye definitivamente una nueva empresa denominada **Empresa Municipal Mixta de Transporte Público de Tarragona SA** con un capital de 23,6 millones de ptas. aportados por el **Ayuntamiento** y otros 10 millones por la propia **AUTASA**. Evidentemente esta és la precursora de la **EMT** que veremos y en la que **Travé** y **AUTASA** ya pierden su influencia.



El 12-07-1982 se constituye oficialmente la **Empresa Municipal De Transportes Publics De Tarragona SA (EMT)** que asume todas las líneas, instalaciones y material de la anterior. Sigue teniendo como accionistas diversos empresarios de transporte.



Empresa Municipal
de Transportes Públicos
de Tarragona SA

En 1985 la **EMT** se municipaliza totalmente, rescatando absolutamente todas las acciones y creando una nueva Junta Directiva

A comienzos del 1990 el servicio está totalmente degradado, casi todos los vehículos estan en mal estado y los usuarios siguen dejando de utilizarlo, acumulandose un enorme deficit en la gestión. El Ayuntamiento se propone solucionarlo.

En 03-1990 la EMT adquiere 4 Pegaso 6420 y 2 Pegaso 5317 articulados, como primer paso.

A continuación el Ayuntamiento entra en contacto con la **CTSA (Corporación Española de Transporte SA)** para una eventual gestión del **Servicio Urbano de Tarragona**. Como resultado de ello se reciben (la mayor parte) en 05-1990 13 coches Pegaso 5023 ex **TZ SA** de Zaragoza y otros 2 coches Pegaso 5062 ex **Vitrassa** de Vigo, que por ser ya de por si rojos no se repintan siquiera. ([Ver nota](#)).



Corporación Española de Transporte
Sociedad Anónima

Pero **CTSA** nunca llegó a hacerse cargo definitivo de la gestión, que siguió en manos del propio Ayuntamiento, utilizando para ello unos 5 coches de **Trave** (que estaban en mejor estado) y 12 de los coches citados arriba de **TZsa** y los 2 de **Vitrassa**, (3 se desguzaron para repuestos). (Este comentario está avalado porque los coches recibidos se rematriculan y siempre luego tuvieron el NIF de la EMT).



En 1991 se trajeron más coches de segunda mano de diversas ciudades hasta un total de 19 vehículos (7 MB O405, 8 Renault PR100, 2 Man 10.180 y 2 Pegaso 6424, estos últimos llegaron directamente a la **EMT**).

En 1991 la flota llegó a tener 46 coches (numerados del **101 al 146**, procedentes de la reenumeración de los anteriores: 6+15+19=40, rehabilitando 6 más de las anteriores épocas. **Travé+Segarra+Transgasol+Autasa**).

Con esta ampliación en la flota, se establecen otras mejoras en los servicios y se decide cambiar la decoración de los coches, que se iran repintando al nuevo formato. ([Ver nota](#)).



En los siguientes años va mejorando la gestión y los resultados económicos y (por así decirlo) empieza una nueva época. Ello permite comenzar a adquirir coches nuevos, 5 Man Hispano VOV nº 147 a 151 en 1992, 1 Pegaso 6424 articulado nº 152 en 1994 y 2 Renault PR180 nº 153 y 154 llegados en 1995 aunque se habían solicitado en 1994.

A partir de mediados del 1994 las adquisiciones se hacen más numerosas, para atender las mejoras introducidas en las líneas y renovar paulatinamente el material que comienza a estar anticuado (al proceder en su mayor parte de segunda mano).

Existe un cambio o salto en la numeración de los coches (seguramente para diferenciar esta etapa) y se comienza a numerar por el 200. Se adquieren 6 Renault R-312 nº 200 a 205 entre 09-1994 y 01-1995 y 5 Iveco-Pegaso 5522 nº 206 a 210 en 12-1994.

En 1995 continúan las adquisiciones masivas, 6 Renault CityBus nº 301 a 305, con un nuevo salto de numeración en 06-1995. Con esta última entrega se paralizan las nuevas adquisiciones unos tres años (como veremos).

En 1998 se adquieren 10 MB Caetano CityGold nº 306 a 315 matriculados en 05-1998.

En 1999 se adquieren 1 Scania N94UB Omnicity nº 316 y 2 Renault CityBus nº 317 y 318.

En 2001 se incorpora el pedido más numeroso, de 15 Scania N94UB Omnicity nº 319 a 333.

En 01-2003 se adquieren 3 pequeños coches MB-Cito nº 401 a 403 que reciben numeración especial, se supone que debido a sus características.

El 01-06-2004 se presentaron 10 coches nuevos, MB Citaro que serán los primeros de los numerosos pedidos que se tiene la intención de realizar en los siguientes 2 años, en previsión de renovar prácticamente la totalidad de la flota.

Estos coches serán los 10 presentados en 06-2004 nº 334 a 343, 10 matriculados en 10-2004 nº 344 a 353, 11 matriculados en 06-2005 nº 354 a 364, 7 matriculados en 07-2006 nº 365 a 371 y 8 matriculados en 09-2006 nº 372 a 379, o sea un total de 46 coches.

En 12-2008 se retoman las incorporaciones con 10 nuevos MB Citaro-II nº 380 a 389 con lo que se alcanza un total de 56 unidades de un mismo modelo (MB Citaro) prácticamente iguales.



En 01-2009 la flota está compuesta por los 56 MB-Citaro nº 334 a 389 más los 10 MB-CaetanoCityGold nº 306 a 315 y los 3 MB-Citos nº 401 a 403, o sea, por un total de 69 coches.

Todos los restantes coches de numeración 300 así como los 200 (algunos bastante nuevos, ver apuntes anteriores) se habían ido vendiendo de 2ª mano casi todos a Valencia y en su mayoría a FernanBus en el transcurso de los años 2004 a 2007.

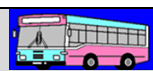
Desde 01-2009 se mantiene casi igual el parque de vehículos, durante prácticamente una década, o sea hasta 2019.

Los únicos cambios son 3 altas en 01-2015 de microbuses MB-Sprinter (coches nº 404 a 406), 3 bajas en 2016 (coches nº 306, nº 311 y nº 403) y 3 bajas en 04-2019 (coches 310, 312 y 315).

Con estos cambios y con el apunte que veremos a continuación resulta que curiosamente se ha mantenido inalterable el total de vehículos, en número de 69.

En 04-2019 se matriculan y se ponen en circulación tres nuevos MB-Citaros pero estos son articulados (tras una década sin coches similares) que reciben los nº 501 a 503. (Ver nota + Fotos).

Esta empresa gestiona también el Trenecito Turístico de Tarragona que se detalla en ficha aparte (actualmente pendiente de construcción).



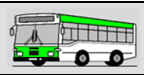
Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 09-2015 y en esta nueva versión se han modificado los estilos del Historial y se ha agregado alguna nota posterior.



Esta ficha está inacabada y en construcción. Para dar salida a lo trabajado hasta aquí se edita tal cual en espera de poder completarla algún día próximo. Se irán incorporando otros apuntes.

Queda pendiente también de desglosar el Trenecito Turístico a la ficha correspondiente (y actualizar el apartado de líneas en general).





Correo de Cesar Ariño → 11-08-2004 → Tarragona 137

Foto del 5023 de la EMT de Tarragona nº 137, Anteriormente nº 19 de EMT de Tarragona y más anteriormente 421 de Zaragoza
 Por números que no quede y su matricula de Zaragoza para circular por Tarragona, para trasladarse a Barcelona ...

Correo de Cesar Ariño → 11-08-2004 → Roma en Catalunya

Para trasladarse a Barcelona convertido en autobús de la exposición « Roma en Catalunya» se le habilitó interiormente una pequeña sala de audio y vídeo, más una zona como sala de exposiciones.

Lo curioso es que por ello se le colocó la matricula del Pegaso 5064 nº 142 la T 3480 D.

Esta exposición se mantuvo en pleno paseo de Gracia cruce con Diagonal junto al Palau Robert desde el 11 al 23 de diciembre de 1992.

A su vuelta a Tarragona volvió a ser matriculado con sus placas de Zaragoza y se vendió con ellas a Empresa Casas de Mataró, eso sí con los adhesivos de Roma en Catalunya.



Bus_137-Pegaso 5023(ex 421 TZ)_1991-02(Cesar).jpg

Correo de Cesar Ariño → 11-08-2004 → Tarragona

Pegaso 6424 nº 118 y 119

Estos dos autobuses debían de haber sido los nº 49 y 50 de la Empresa Municipal de Transportes de Tarragona que se había hecho cargo al cesar o rescindir (no lo sé) al anterior concesionario Autocars Travé en los autobuses AT

Estuvieron en la fabrica de Enasa de Zona Franca con los colores rojo y blanco de Tarragona sin ningún número y entregados con los nuevos colores de la CTSA que fue a quien se le otorgo la nueva concesión.

En la foto el 119 que como dirian en Aragón CHUFLA, CHUFLA ... y costo bastante el apartar al inusual peatón.



Bus_119-Pegaso 6424_1991-11(Cesar).jpg

Correo de Cesar Ariño → 11-08-2004 → Tarragona

Entre Trave y TCSA el ayuntamiento se hizo cargo y se trajo en el año 1990 los siguientes Pegaso 5023 de Zaragoza (Serie 400 de Tranvías de Zaragoza):

EMT	Modelo	Zaragoza	MT(CTSA)
6	Pegaso 5023 Unicar U 75	423	139
7	Pegaso 5023 Unicar U 75	424	140
9	Pegaso 5023 Unicar U 75	407	138
10	Pegaso 5023 Unicar U 75	410	Desguace
15	Pegaso 5023 Unicar U 75	412	Desguace
16	Pegaso 5023 Unicar U 75	413	Desguace
17	Pegaso 5023 Unicar U 75	416	Desguace
18	Pegaso 5023 Unicar U 75	419	136
19	Pegaso 5023 Unicar U 75	421	137

El 13 y 14 corresponden al 330 y 331 de TZ son Pegaso 5023 Cl carrozados por Ciscar. El 11 y 12 son dos Pegaso Unicar con matricula de Pontevedra creo que de Pontevedra.

En la foto se vé el 17 con la doble numeración, Tarragona y Zaragoza



Bus_17-Pegaso 5023 (ex 416 TZ)_1991-02(Cesar).jpg

Correo de Cesar Ariño → 11-08-2004 → Tarragona

... la nueva concesionaria tan solo aportó 19 autobuses para una capital como Tarragona

7 Mercedes 101 - 103 y 112 a 115

8 Renault 104 - 111

2 MAN 10.180 116 y 117 y los dos 6424 118 y 119 que en realidad estaban preparados para el anterior,

El resto hasta el 145 fueron los restos, la herencia del pasado repintada y en honor a la verdad con todos los interiorismos cambiados (asientos)

Adjunto la foto del 120, realizada el 31 de enero de 1991 cuando ya todo estaba en marcha, la singularidad de la foto es que esta fotografiado a la hora de comer delante de un restaurante en Alberique (Valencia) como verás no lleva ni número ni distintivos de empresa, no se donde lo repintaron ni de donde venía, solo se que el conductor debía de estar comiendo por allí.

Quince días más tarde volví a Tarragona y el 120 estaba en pleno rendimiento



Bus_120-Pegaso 5317 120_1991-01(Cesar).jpg

Correo de Cesar Ariño → 11-08-2004 → Tarragona antes de la EMT

Yo en mi opinión veo cuatro evoluciones en los autobuses de Tarragona.

1ª en la que Travé tiene los Pegaso 6021 en color granate oscuro (no rojo) blancos de ventanas hacia el techo y franja blanca en la parte baja de la carrocería. De esta guisa me imagino que pinta el resto de sus autobuses y autocares, la prueba es que el Pegaso 6035 Noge nº 39 va pintado de esta forma y el ex Mohn nº 40 sería el último en pintarse igual. Exteriormente no indicaba propietario ni siglas y en un principio en los 6021 ni número.

2º La llegada de los 6038 en rojo totalmente con las siglas AT inicia el repintado de parte del material entre ellos los 6021 y algunos más del parque como es el 30. Las adquisiciones de Vigo y Zaragoza que ya llegan de color rojo al ser el color de sus anteriores redes, en algunos autobuses se les coloca el AT de Autocars Travé y se les rotula el nº curiosamente al mismo estilo de Zaragoza. A pesar de ello imagino que con todas estas compras el servicio continuó siendo malo de solemnidad y es cuando inevitablemente entra el ayuntamiento creo que en plan provisional a la espera de sacar a concurso la concesión de líneas. A tener en cuenta que por esas fechas tanto Gassol y Segarra desaparecen y sus líneas se incorporan al ayuntamiento, así como alguno de sus autobuses.

3º En esa espera, llegan los 6420 y los 5317 en rojo y blanco, es un intento del municipio por dar una nueva imagen y lavar la cara a un servicio muy dereriorado. A partir de los 6038 son repintados del 34 al 39 de la misma forma que los 6420, (existen fotografías de ellos) el 40 (desconozco si llega a ir de estos colores) y así hasta el 49 y 50 del que también existen fotografías con estos colores y al 50 se le llegó a ver circular por Tarragona.

4ª CTSA entra en el ayuntamiento con los Mercedes y Renault PR con la nueva imagen y los dos 6424 que previamente habían sido repintados al nuevo estilo, todo ello unido a lo que ya sabemos del resto de material repintado y con interiorismo nuevo hace conjuntamente con la reordenación y creación de nuevas líneas que Tarragona pase a tener un mejor servicio que el que tenía. Y sigo insistiendo en el color de CTSA es color Lille en España en 1991 fue un estilo de pintura en los autobuses urbanos que rompía con todo lo visto hasta el momento estoy convencido que el ayuntamiento adoptó este dibujo para los diferentes servicios de la ciudad a partir de la imagen de los autobuses.

Esta es mi opinión sobre el proceso de transformación del transporte urbano de Tarragona.

Correo de Xavi Flórez → 21-11-2008

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

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.... 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. (actualmente ya no funciona el enlace).

Queda pendiente de aclarar...



Datos en:

<https://www.diarimes.com/es/noticias/tarragona/2018/09/19/la-emt-pondra-servicio-los-tres-nuevos-buses-articulados-155-plazas-febrero-46547-1091.html>



El modelo adjudicado, un Citaro G, que la EMT destinará a líneas educativas y también a la L54 y la L8.

MERCEDES-BENZ

La EMT pondrá en servicio los tres nuevos buses articulados de 155 plazas en febrero

La compañía ha optado adquirir los vehículos en modalidad de alquiler, ya que, hasta noviembre tiene que seguir pagando las cuotas de los buses viejos

Joan Antoni Torreblanca Actualizada 19/09/2018 a las 08:11

El proceso de adquisición de nuevos autobuses por parte de la EMT de Tarragona empieza a materializarse. La compañía municipal ha adjudicado esta última semana a la empresa Evo Bus (filial de Mercedes-Benz), los tres primeros vehículos que tienen que permitir iniciar el proceso de renovación de una flota muy envejecida. El reconocido fabricante alemán tiene ahora un plazo máximo de 6 meses para producir y entregar las tres unidades a la empresa tarraconense, si bien, desde la EMT se trabaja con la idea de que los nuevos autobuses llegarán en la ciudad antes, entre finales de enero y principios de febrero. «Cuando lleguen habrá que hacer algunos ajustes, como instalar nuestras emisoras y realizar algunas tareas de mantenimiento, pero será rápido. Contamos poder ponerlos en servicio a lo largo del mes de febrero», se apunta desde la empresa de transportes.

Esta primera entrega consta de tres autobuses articulados Mercedes-Benz Citaro G de 18 metros de longitud, diésel Euro VI y una capacidad de hasta 155 viajeros (44 plazas en asientos y de otros 111 de pie), según las especificaciones técnicas del fabricante. El aforo de las nuevas unidades es sensiblemente superior a la de los modelos que actualmente circulan por la ciudad, que disponen de cerca de 90 plazas y cuentan con una longitud de 12 metros.

Como ya adelantó Diari Més, estos nuevos vehículos de alta capacidad realizarán servicios en las líneas educativas L41 y L42 (Campus de Sant Pere i Sant Pau y Complex Educatiu, respectivamente) y la L54, la más usada de la red, que conecta Bonavista con Sant Pere i Sant Pau, pasando por el centro de la ciudad. Los tres itinerarios registran puntas de demanda muy elevadas a las horas de entrada y salida de las aulas, lo que según se apunta desde la EMT, obliga a añadir, de forma habitual, autobuses especiales de refuerzo.

Con el incremento de capacidad de los buses que sirven estas líneas, la problemática tendría que quedar resuelta. Además de los servicios educativos, la EMT también contempla incluir una de las tres unidades de 18 metros en algunas expediciones de la línea 8 (Hospital Joan XXIII/ Vall de l'Arrabassada), que sufre momentos puntuales de saturación en el tramo entre Pere Martell y el barrio de Llevant.

Autobuses alquilados por siete años

La empresa municipal tiene que seguir pagando hasta este noviembre el renting financiero de los autobuses viejos, comprados en la época de Joan Miquel Nadal, por lo cual, las tres nuevas unidades articuladas se han adquirido bajo la modalidad de arrendamiento operativo, lo que en la práctica significa que los vehículos no serán propiedad de la EMT, y transcurridos siete años, fecha en la cual vence el contrato de alquiler, ya no podrán seguir formando parte de la flota. Así, la empresa pública pagará a Evo Bus por los tres

Fotos de Josep Miquel Solé:



EMT-501 Pl. Imperial Tàrraco-Tarragona_6 d'agost de 2019_©JosepM.Solé



EMT-501 Pl. Imperial Tàrraco-Tarragona_6 d'agost de 2019_©JosepM.Solé

buses articulados, a partir de ahora y durante siete años, un total de 11.399 euros mensuales en concepto de alquiler y de otros 2.295 euros mensuales por el mantenimiento de las unidades.

Desde la compañía de transportes se asegura de que esta situación quedará resuelta de cara a las nuevas adquisiciones de los próximos ejercicios (se prevé invertir un total de 8.140.000 de euros hasta el año 2021), una vez se extingan los pagos de los buses viejos este próximo noviembre.

Cinco buses de 12 metros en 2019

Por lo que respecta a las incorporaciones del año 2019, la EMT plantea adquirir en propiedad hasta cinco buses estándar de 12 metros (como los actuales) con el fin de seguir reemplazando las unidades más antiguas de la flota. Cabe decir sin embargo, que el volumen final de unidades podría variar en función de las cuentas municipales que se aprueben a plenario. Todavía se tiene que concretar la dotación presupuestaria que el consistorio destinará para tal efecto.

Todos los buses que se irán incorporando a la flota contarán con dos rampas para personas con movilidad reducida, en vez de una, como hasta ahora, y equiparán cámaras de seguridad para registrar cualquier incidente.



EMT Tarragona 105 (T-3292-AD)
Renault PR-100.2 Hispano Carrocera VOV
18 Diciembre 2003
Foto Xavi Flórez



EMT Tarragona - 154
Renault PR-180.2 Unicar
18 Diciembre 2003
Foto Xavi Flórez



EMT Tarragona 305
Renault CityBus Beulas
18 Diciembre 2003
Foto Xavi Flórez



EMT Tarragona 322
18 Diciembre 2003
Foto Xavi Flórez



EMT Tarragona - 333
18 Diciembre 2003
Foto Xavi Flórez



Tarragona, 4-3-2004
Foto: Xavi Flórez



EMT Tarragona 401
18 Diciembre 2003
Foto Xavi Flórez



Tarragona, 4-3-2004
Foto: Xavi Flórez



Tarragona, 21-04-2007. Foto: Xavi Flórez



Tarragona, 21-04-2007. Foto: Xavi Flórez



Los autobuses de Barcelona



Texto recuperado de la web "Los Autobuses de Barcelona" (de José Mora) que actualmente está inoperativa.

La presente copia corresponde al texto existente en la citada web el día 21-11-2008 y fue rescatada de una copia de seguridad realizada por el autor de esta ficha.

Se incluye íntegro el texto (a pesar de que sus datos están bastante incompletos) ya que se hace un detalle bastante preciso del recorrido de las líneas en diferentes épocas.

También se incluyen los textos de los resúmenes finales en los que existen enlaces que ya no funcionan pero se han mantenido para conocer el contenido de los mismos.



Coche 29 de la empresa Travé, año 1990. Foto Juan Royo



Coche núm 31 de Garaje Segarra, en la línea de San Pedro y San Pablo. Foto Juan Royo



Coche núm. 110, agosto 2004. Foto Carlos Martínez

Las primeras noticias que tenemos del servicio urbano en Tarragona, son de un billete de 1963, de la empresa ATSA (Autobuses de Tarragona SA).

Al año siguiente, el 28 de noviembre del 1964 comenzó oficialmente el servicio urbano por la empresa Autocares Travé, de Valls, con la adquisición de seis Pegasos 6021 de color rojo para dar servicio urbano a la ciudad. Más adelante, se llegó al número de diez de estos coches, eran unos autobuses muy característicos que se vieron circular por la ciudad durante mucho tiempo, unos 20 años.

Esta red urbana está formada por tres líneas: la 1 entre el Serrallo, la Estación de Renfe, Mercado, Rambla Nova, Rambla Vella y La Seu, la 2 que unía el centro de la ciudad con el Hospital Joan XXII y la 3 que partiendo de la Pl. General Prim (actual Pl. Corsini) se dirigía a las playas de la zona de Levante, además esta última tenía dos ramales A y B.

Por otro lado, el municipio contiguo de La Canonja y sus barrios (Camp Clar y Bonavista) se anexionaron a la capital el 1964 y debido a la inmigración registró un gran incremento demográfico, que la consiguiente evolución y necesidad de transporte público en la zona. La concesión de esta zona la poseía la empresa Gasol (o Transgasol como también se la conocía en sus últimos días). Las líneas partían de la calle Ramón y Cajal (actual Prat de la Riba) y eran las siguientes:

Transgasol (Empresa Gasol)

Tarragona - Urbanització Camp Clar (frec. 20 minutos)

Tarragona - Urbanització La Granja (frec. 15 minutos)

Tarragona - Bonavista (frec. 15 minutos)

Tarragona - Torreforta (frec. 30 minutos) (creado en 1962)

Tarragona - La Canonja (frec. 60 minutos) (creado en 1961)

Tarragona - Bº de l'Esperança (frec. 60 minutos) (creado en 1977)

Los inicios de la empresa Gasol la tenemos el 17 de mayo de 1961 en que se le concede al Sr. Antonio Gasol Jansa la ruta Tarragona - La Canonja. El 2 de noviembre de 1962, la empresa obtiene la concesión de la prolongación a Torreforta (con limitaciones puesto que coexiste el trolebús de Firtesa).

La empresa Gasol ofrecía un servicio irregular, insuficiente e inseguro. Tanto es así que el 30 de mayo de 1967 uno de los autobuses cayó desde lo alto del Puente del Francolí al cauce del río, ocasionando más de treinta heridos.

Basta destacar también un acontecimiento, con la línea Tarragona - Bonavista, el último domingo de marzo de 1974 se inició una movilización popular espectacular en Bonavista. Ante una subida excesiva del precio del billete del autobús de la empresa Gasol, sin introducir a cambio ninguna mejora en el servicio, la mayoría de los vecinos boicoteó los autobuses durante una semana y media, tiempo en el que permanecieron en el barrio varias Compañías Especiales de la Policía Armada, desplazadas desde Tortosa y La Rioja. La huelga de los autobuses fue dirigida por las organizaciones políticas clandestinas, y por la Asociación de Vecinos. Uno de sus organizadores la resume así: «Lo de los autobuses fue una huelga grande. Se vio la posibilidad de hacerla y se hizo con todas las de la ley. Se consiguió una rebaja en el precio del billete y la introducción de bonos para varios viajes, lo cual se puede considerar un logro social para aquella época. Pero más que nada, yo creo que la huelga fue con fines de echarle un pulso a las autoridades, de que había un movimiento social a contar con él (...)»

Por otro lado, también el barrio Bonavista, los vecinos reivindicaron una nueva línea entre su barrio y Tarragona por la Cta. de Reus, en 1977, se pudo crear (por la empresa Gasol) al crearse el Bº de la Esperanza y tener que darle servicio también.

Existían otras líneas de empresas privadas que partían de la calle Ramón y Cajal, uniendo el centro de Tarragona con barrios extremos:

Garaje Segarra, SA

Tarragona - Sant Pere i Sant Pau (frec. 15 minutos)

Tarragona - Sant Salvador (frec. 20 minutos)

Posteriormente esta línea de Sant Salvador pasó a manos de la Empresa Municipal Mixta de Transportes Públicos de Tarragona, SA.

Hispano Igualadina

Tarragona - La Floresta (frec. 30 minutos)

Además al empresa **Firtesa** que tenía la concesión de la línea Tarragona - Reus, tenía un ramal de trolebús (y posteriormente de bus) al barrio de Torreforta, así como una línea especial de verano

Firtesa (Filovia Reus Tarragona y Extensiones S.A)

Tarragona - Torreforta -por Autovía de Reus- (frec. 30 minutos)

Tarragona - Playa Larga, un servicio especial de verano.

Así era la realidad del servicio urbano de Tarragona en los años 60 y 70, hasta que el transporte urbano en Tarragona tuvo una caída espectacular. En este momento, el antiguo propietario de las líneas urbanas (1, 2 y 3), la empresa Travé, pidió ayuda al Ayuntamiento, que se hizo partícipe de la empresa, formando la Empresa Municipal Mixta de Transportes Públicos de Tarragona, S.A.

Además esta nueva empresa se encargó también de la gestión del resto de líneas privadas de la ciudad de Tarragona. En el año 1986 adquirió la línea de Garaje Segarra (quedándose con cuatro Pegasos 6035 de su flota) y las líneas de Transgasol.

Cuando acabó de decrecer definitivamente el transporte urbano, es decir, aproximadamente a principios de 1985, se hizo totalmente municipal y paso a denominarse Empresa Municipal de Transportes de Tarragona. Por el principio de los años 90 era característico ver circular los Pegasos 5023-CL que habían pertenecido a los transportes urbanos de Zaragoza.

La concesión municipal pasó a manos de CTSA, que posteriormente en febrero de 1991 volvió a recaer de nuevo en manos del ayuntamiento.

La época actual, comienza en 1994 cuando la EMT (Empresa Municipal del Transporte) de Tarragona se hace cargo del servicio.

En referencia al material móvil: la nueva, y actual, etapa comenzó con 19 autobuses que aportó la anterior concesionaria: 7 Mercedes (coches 101 - 103 y 112 a 115), 8 Renault (104 - 111), 2 MAN 10.180 (116 y 117) y



Empresa Transgasol. Pl. Imperial Tàrraco, mayo 1990. Foto Foo. Torrens



Empresa Transgasol. Pl. Imperial Tàrraco, mayo 1990. Foto Foo. Torrens



Empresa Transgasol. Pl. Imperial Tàrraco, mayo 1990. Foto Foo. Torrens



Empresa Transgasol. Pl. Imperial Tàrraco, mayo 1990. Foto Foo. Torrens



Accidente de un autobús de la Empresa Gasol en el Puente Nuevo de Tarragona 03/05/1957



Cooche 375 en la línea 2, nov. 2006



Cooche 359 en la línea 9, Pl. Imperial Tàrraco, nov. 2005



Cooche 345 en la línea 75, calle Prat de la Riba, nov. 2005



Cooche 132 en la línea 6, Foto Luis Cuesta, Jul. 1994



Cooche 132 en la línea 6, Calle Colón, Foto Luis Cuesta, Jul. 1994



Foto Luis Cuesta, Jul. 1994



Cooche 131 en la línea 6, Foto JA. Boisson / Col. David Arnóiz, mayo 1992



Autobús de la empresa Travé en la línea 9 de Torreforta, año 1990. Foto Juan Royo / Colección Miguel Segura



Cooche 327 en la línea 3, Pl. Imperial Tàrraco

los dos Pegasos 6424 118 y 119. Además viajó desde Valencia un Pegaso 5317 que fue el coche número 120. El resto de coches, hasta el 145, eran restos, la herencia del pasado repintada y en honor a la verdad con todos los interiorismos cambiados (asientos).

En el año 2004 poseían 16 líneas que aumentan y varían su recorrido cuando llega el periodo estival ya que reorganiza y crea nuevas líneas para que los ciudadanos accedan a las playas de la ciudad. Las líneas son las siguientes:

- 1 Boscos - Goya
- 2 Nàutic - Corsini - Hospital Joan XXIII
- 3 La Canonja - Torreforta - Colom
- 4 Complex Educatiu - Z. Educacional - St Pere i St Pau
- 5 Bonavista - Colom - St salvador
- 6 Campclar - Colom - St Pere i St Pau
- 7 La Floresta - Icomar - Colom
- 8 Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Arrabassada
- 9 Pl. Imp. Tàrraco - La Mora - Ferran
- 10 Hosp. Joan XXIII - Nàutic - Miracle Platja
- 11 Sector Nord - Colom
- 14 Pl. Imperial Tàrraco - Zona Educacional
- 16 Sant Pere i Sant Pau - Platja de l'Arrabassada (solo verano)
- 24 Estació Renfe - Zona Educacional
- 35 La Canonja - Bonavista - Colom directe
- 46 Cooperativa Tarraco - Prat de la Riba
- 61 Campclar - Platja de l'Arrabassada (solo verano)

Modificaciones de líneas

Respecto a los últimos cambios en las líneas, podemos destacar que el 12 de septiembre de 1988 se inauguró la primera línea "interbarrio". Una línea que unía los núcleos urbanos de Riu Clar, Torreforta, Camp Clar y el Barrio del Pilar con el ambulatorio de La Granja, el polideportivo de Camp Clar y el mercado de Torreforta. La línea interbarrio fue experimental, era de circunvalación de 7 Km. y constaba de 15 paradas. Prestaba servicio todos los días laborables, de lunes a viernes, desde las 7.30h a las 20.30h.

El 23 de octubre del 2001 se puso en marcha la línea 10 entre el Serrallo y el Hospital de Joan XXIII.

La idea de esta línea era enlazar la parte baja de la ciudad con la Rambla y con Joan XXIII atendiendo las necesidades de los vecinos del Serrallo, Torres Jordi, Pere Martell, Mallorca, Francesc Bastos y Jaume I. Además de proporcionar una alternativa más directa para unir el Serrallo con el centro de la ciudad. Con esta línea 10 se consiguió dar más cobertura a una de las zonas que experimentó un crecimiento urbanístico.

En el año 2002 la EMT de Tarragona puso en marcha tres líneas nocturnas, que actualmente no circulan, por tal de adaptarlas a las necesidades reales de los usuarios y optimizar los recursos con los que cuenta. De esta forma se creó una nueva estructura: las nuevas líneas eran la 11, la 12 y la 13 y prestaban servicio entre las franjas horarias de 4.30 h a 6.00 h de la mañana, y de 22.00h a 24.00h de la noche. Así, realizaban unos recorridos que agrupaban el recorrido de todas las líneas. De esta forma, todas las líneas antiguas iniciaban su recorrido a las 6 de la mañana para finalizarlo a las 22.00h.

La creación de estas líneas se impuso por el hecho que en el periodo horario de 4.00h a 6.00h, la EMT de Tarragona mantenía en marcha 14 líneas (aun no existía la línea 24) con un total un total de 205 viajeros, con 14 autobuses circulando que, por el número de viajes que realizaba y trayectos, suponía que, durante estas dos horas, había una media de tres viajeros por autobús. Hasta se daba el caso que en algún momento que el autobús no tenía viajeros. Se preveía que estas tres nuevas líneas transportaría una mediana de 20 viajeros por autobús.

Además estas tres líneas tenían una prorrogación del horario de 6.00 a 10.00h y de 20.00 a 22.00h lo que suponía un refuerzo en horas puntas, al superponerse al resto de líneas diurnas. Las líneas eran las siguientes:

11 La Canonja - Colom

Tramuntana, camí de Reus, la Canonja, les Neus, Masricard, Cl Formiguera, Topromi, Bonavista, carrer 20, Nou Vial, Brugent, Llobregat, Tarradellas, La Salle, St.

Benilde, Gaià, Josep Roque, Riuclar, Col-legi Icomar, Poligon Parc Central, Pl. Imperial Tàrraco, Colom

12 Sant Salvador - Colom (por Sant Pere i Sant Pau)

Sant Salvador, Part Alta, Pins, Gaudí, Pallaresos, Botigues, Part Baixa, Sta. Isabel, Educacional N-240, Països Catalans, Miramar, Guatemala, St. Bartomeu, Església, Aqüeducte, Catalunya, Rovira i Virgili, Colom.

13 Hospital Joan XXIII - Els Boscos

Hospital Joan XXIII, F. Macià, pl. Generalitat, Lluís Companys, Pere Martell, Mallorca, Manuel de Falla, Jaumel, Reial, pl.

Carros, Estació, Prim, Fòrum, Corsini, rambla

Nova, St. Francesc, rambla vella, Balcó, Miracle, Beneficència, Fortí, Casanova, Marenostrum, Platja, Arrabassada, Savinosa, Cala Romana, Tennis Mediterrani, Platja Llarga, Monnars, Bon Sol, Florimar, Molnars, la Plaça.

En febrero del año 2003 se creó la línea 24, que nace en la estación de Renfe, circula por el vial Bryant, se encamina por la Rambla Vella para dirigirse a los diferentes centros de la Universidad Rovira i Virgili, en la Pl. Imperial Tarraco y en la Av. Catalunya, y prosigue hasta la zona educacional de Sant Pere Sescelades, este recorrido se efectúa de lunes a viernes. Además por primera vez el autobús pasaba por el vial de Bryant, ya que se utilizaban los vehículos eléctricos que posee la EMT de Tarragona que tienen dimensiones más reducidas

También en febrero del 2003, la línea 9, que cubría cada día el trayecto desde la Pl. Imperial Tarraco hasta Ferran, pasando por las playas, ahora solo realizaba este recorrido los sábados, domingos y festivos. En su lugar, la EMT de Tarragona creó dos nuevas líneas, la 19 y la 29, a partir del desdoblamiento de la 9. Así, de lunes a viernes se podía acceder a Ferran, Entrepins, La Mora y por primera vez, Tamarit, en la parada de Blauet. La reorganizació de la línea 9 permitió reducir el tiempo del viaje de 38 minutos a 22. Estas líneas 19 y 29 tan solo duraron hasta junio del 2003.

Otro cambio fue también la prolongación de la línea 10 desde el Serrallo hasta la Playa del Miracle durante la época estival.

El 21 de junio del 2004, coincidiendo con los servicios de verano, se pusieron en servicio dos líneas estivales para unir la playa con los barrios de Tarragona. Fueron los siguientes:

16 Sant Pere i Sant Pau - Platja de l'Arrabassada

61 Campclar - Platja de l'Arrabassada

Además ese mismo día se creó otra otra línea, la 46 Cooperativa Tarraco - Prat de la Riba. El barrio de Sant Pere i Sant Pau es uno de los que han tenido un mayor crecimiento en los últimos años, y por ello se creó esta



Coche 110, Renault PR100.2 Hispano Carroera, Junio 2004. Foto Miguel Segura



Coche 333, Scania NG4UB Carisa Omnicity, en la línea 5, Junio 2004. Foto Miguel Segura



Coche 315, Renault City Bus Hispano Agora, en la calle Colón realizando la línea 6, Junio 2004. Foto Miguel Segura



Coche número 402, Mercedes Cito, en la Pl. Imperial Tarraco realizando la línea 24, Junio 2004. Foto Miguel Segura



Coche número 339, Mercedes Benz O-530 EvoBus, recién estrenado en la línea 1, Junio 2004. Foto Miguel Segura



Pegaso 6424 en la línea 35 Bonavista-La Canonja-Colom (Directo), agosto 1999. Foto Miguel Segura



Presentación de 10 nuevos Citros para la EMT, 1 de Junio del 2004. Foto de Carlos Martínez

nueva nueva línea que une el barrio con Prat de la Riba, Cooperativa Tarraco pasando por por la Av. dels Països Catalans, una zona en crecimiento y que ahora estaba desatendida. En contrapartida, la línea 4, que pasaba por un recorrido similar al nuevo servicio pero solo los días lectivos y que funcionaba de una forma restringida en el verano, se reestructurará y perderá la parte del recorrido que pasaba por el barrio, aunque seguirá llegando hasta el complejo educativo.

27-junio-2005

El lunes 27 de junio del 2005, la EMT creó cuatro líneas nuevas y modificó otras dos, con el objetivo de llegar a todos los rincones del término municipal. Los nuevos trazados facilitaban el desplazamiento entre los barrios de Ponent, Sant Salvador y Sant Pere i Sant Pau con el centro y, de manera especial, con lugares que recibían a diario un elevado número de personas como son la zona educacional y el Hospital Universitari Joan XXIII.

Las líneas que entraron en funcionamiento el día 27 respondían a la siguiente numeración: 83, 85, 86 y 98. El recorrido de la primera se inicia en la urbanización Tramuntana (La Canonja), y se dirige hacia Bonavista y el Hospital Joan XXIII. La segunda discurre entre el barrio de Sant Salvador y el Hospital Joan XXIII, mientras que la tercera enlaza Sant Pere i Sant Pau con el citado centro sanitario. La cuarta, la 98, tendrá como principales usuarios a los vecinos de las urbanizaciones de Llevant. El trazado de esta línea se iniciará en el Cap Llevant (Vall de l'Arrabassada), para proseguir por Boscos, Tamarit y Ferran.

Las dos líneas que sufrieron modificaciones fueron la 54 y la 75, que hasta este día habían sido la 5 y la 7, respectivamente. La primera enlaza Bonavista con Sant Pere i Sant Pau, pasando por Colom y Ramón y Cajal, y la segunda une La Floresta y Sant Salvador, y discurrirá por Prat de la Riba y Colom.

La adecuación de las líneas significó la creación de cincuenta paradas nuevas, con las que la EMT pasó a disponer de 520. El servicio lo lleva a término, en el 2005, 63 autobuses que conforman la flota de la empresa municipal.

Líneas 27/junio/2005 (servicio verano) → (Figuran en un cuadro anexo)

El 12 de septiembre del mismo año, 2005, una vez acabadas el periodo estival, se suprimieron dos de las líneas creadas, la 85 y la 96, tras constatar la baja utilización de los autobuses, y se quedaron la 86 y 98.

El jueves 15 de mayo del 2008 se pusieron en marcha dos líneas de autobús nocturno, un nuevo servicio que permitió enlazar todos los barrios de la ciudad las noches de jueves, viernes y sábados. La empresa habilitó cuatro de sus autobuses con los dispositivos de seguridad más adiantes (mampara de seguridad, pedales de aviso a la Guardia Urbana y sistema GPS).

Las nuevas líneas tienen una frecuencia de paso de una hora, de 22.30h hasta las 7.00h. Se creó dos líneas: la 12, que sale desde San Salvador y la 13, que lo hace desde el mercado del Camp, cerca del complejo "Les Gavarres". Los dos trayectos permiten enlaces con los barrios de Poniente y la Canonja, Sant Pere i Sant Pau, la Part Baixa y la Vall de l'Arrabassada. **Material móvil**

El material móvil de la EMT de Tarragona estaba compuesto en diciembre de 1989, 31 vehículos; todos de la marca Pegaso (seis de ellos eran 6420 y dos 5317). En mayo de 1996 tenía 56 vehículos, en febrero de 1998 49 y en junio del 2002: 52. Casi siempre la edad media de los autobuses ha rodando los 4 años, una cifra muy buena respecto al resto de empresas que tienen servicios urbanos en Cataluña.

Además la EMT de Tarragona adquirió, en el 2002, tres vehículos Midibuses Mercedes Benz Cito de dimensiones reducidas y con propulsión combinada diesel y eléctrica. Fueron numerados como 401, 402 y 403.

Plano de los recorridos (año 2003) → (Los enlaces no funcionan, se deja el texto para conocer el contenido)

Leyenda del plano

Zona centro

Sant Pere i Sant Pau

Sant Salvador

Torreforta y Bonavista

Els Boscos

La Mora

Cronologia

28.11.1964 - Comienza el servicio urbano de Tarragona

27.07.2005 - Se crean las líneas 83, 86,93 y 98 y las líneas 5 y 7 pasan a ser la 54 y 75 respectivamente.

12.09.2005 - Se suprimen las líneas 86 y 98

15.05.2008 - Se crean las líneas nocturnas: 12 y 13

Links

01-06-2004. Presentación nuevos autobuses EMT. Fotografías de Carlos Martínez

Listado de la flota Autocares Travé / Empresa Municipal Mixta de Tarragona, por Miguel Segura

Listado de la flota EMT Tarragona, por Miguel Segura

Fuentes

Diari de Tarragona

Diari Punt (Vilaweb)

Guía dels Transports interurbans de Catalunya, abril 1987

Noticias

Presentación de 10 nuevos autobuses, 29/10/2004

Més Tarragona, 2/6/2004

Diari de Tarragona, 2/6/2004

El Punt, 2/6/2004

Autobuses & Autocares, abril-mayo 1990 1/2

Autobuses & Autocares, abril-mayo 1990 2/2

Nota.- Como se cita, la presente copia corresponde al texto existente en la citada web el día 21-11-2008 y fue rescatada de una copia de seguridad realizada por el autor de esta ficha, ya que la web estuvo inoperativa un par de años. Se mantiene dado el carácter histórico de su contenido que en la actualidad apenas a cambiado.



Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

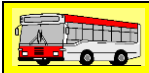
Ref_año	DGT	Nac	Loc	Distintivo	Línea	Observaciones	Empresa
1987-04	4025	V1835	T41		St Salvador-Tarragona	Antes Autocares Travé SA	Empresa Municipal Mixta de T.P. de Tarragona SA
1989-01	4132	V6442	GC42		Sant Salvador-Tarragona		Empresa Municipal de T.P. de Tarragona SA
1991-05	4132	V6442	GC42		Sant Salvador-Tarragona		Empresa Municipal de T.P. de Tarragona SA
1992-06	4132	V6442	GC42		Sant Salvador-Tarragona		Empresa Municipal de T.P. de Tarragona SA
2011-12	L-1			L-1	Boscós - Goya - Hospital Joan XXIII		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-10			L-10	Hosp. Joan XXIII - Nàutic - Plates		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-19			L-19	L'Escorpí - Pl.Imp.Tàrraco		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-2			L-2	Nàutic - Hospital Joan XXIII		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-24			L-24	Estació Ferrocarril - Pl.Imp.Tàrraco - Politècnic		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-3			L-3	La Canonja - Ramon y Cajal		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-30			L-30	La Canonja - Bonavista - Ramon y Cajal		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-4			L-4	Pere Martell - Complex Educatiu		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-5			L-5	Prat de la Riba - St. Salvador		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-54			L-54	Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-6			L-6	Campclar - St Pere i St Pau		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-7			L-7	La Floresta - Ramon y Cajal		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-8			L-8	Hosp. Joan XXIII - Vall de l'Arrabassada		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-83			L-83	Sector Nord - Bonavista - Hosp. Joan XXIII		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-85			L-85	Hospital Joan XXIII - St. Salvador		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-9			L-9	La Mora - Pere Martell		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2011-12	L-97			L-97	Ramon y Cajal - Les Gavarres		Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA
2013-10	1				Boscós - Hospital Joan XXIII		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	1				Pere Martell - Mas Rabassa (ESTIU)		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	1				Pere Martell - Entrepins.		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	3				La Canonja - Torreforta - Ramón y Cajal		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	5				Prat de la Riba - St. Salvador		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	6				Campclar - Ramón y Cajal - St Pere i St Pau		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	7				La Floresta - Ramón y Cajal		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	8				Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Ar		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	9				La Mora - Pl.Imp.Tàrraco		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	21				Estació - Pg.Torroja - Catalunya - Pl.Imp.Tàrraco		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	22				Hospital Joan XXIII - El Serrallo		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	23				Estació - Hosp. Joan XXIII - Estació		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	30				La Canonja - Ramón y Cajal		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	41				Zona Educativa - Estació		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	42				Complex Educatiu - Pere Martell		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	54				Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	71				Pl.Imp.Tàrraco - St. Pere i St. Pau - St. Salvador		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	72				Pl.Imp.Tàrraco - La Canonja		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	73				Pl.Imp.Tàrraco - Boscós - La Mora		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2013-10	85				Hospital Joan XXIII - St. Salvador		EMT - Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona SA
2015-12	3				La Canonja - Torreforta - Tarragona		EMT
2015-12	5				Prat de la Riba - St. Salvador		EMT
2015-12	6				Campclar - Centre - St Pere i St Pau		EMT
2015-12	8				Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Ar		EMT
2015-12	11				Boscós - Pl.Imp.Tàrraco		EMT
2015-12	12				La Mora - Pl.Imp.Tàrraco		EMT
2015-12	13				Entrepins - Sta. Tecla Llevant		EMT
2015-12	21				Estació - Pg.Torroja - Catalunya - Pl.Imp.Tàrraco		EMT
2015-12	22				Hospital Joan XXIII - El Serrallo		EMT
2015-12	23				Estació - Hosp. Joan XXIII - Estació		EMT
2015-12	30				La Canonja - Tarragona		EMT
2015-12	34				Colom- La Floresta - Les Gavarres		EMT
2015-12	41				Zona Educativa - Estació		EMT
2015-12	42				Complex Educatiu - Pere Martell		EMT
2015-12	54				Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco		EMT
2015-12	55				Rodolat del Moro - St. Pere i St. Pau		EMT
2015-12	71				Pl.Imp.Tàrraco - St. Pere i St. Pau - St. Salvador		EMT
2015-12	72				Pl.Imp.Tàrraco - La Canonja		EMT
2015-12	73				Pl.Imp.Tàrraco - Boscós		EMT
2015-12	85				Hospital Joan XXIII - St. Salvador		EMT
2018-09	3				3 De Sector Nord fins Colom, 7		Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	5				5 De Part Baixa fins St. Salvador		Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	6				6 De Campclar fins Coop. Tàrraco		Urbà Tarragona (EMT)

2018-09	8			8 De Hospital Joan XXIII fins Escola Arrabassada	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	11			11 De Pl. Imperial Tàrraco fins Els Boscos	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	12			12 De Pl. Imperial Tàrraco fins Ferran	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	13			13 De Passeig de les Palmeres fins Entrepins	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	21			21 De Cap Muralles fins Estació	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	22			22 De El Serrallo fins Pont i Gol 41	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	23			23 De Estació fins Hospital Joan XXIII	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	30			30 De Sector Nord fins Colom, 7	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	34			34 De Gavarres Nord fins Colom, 7	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	41			41 De Estació fins Pl. Imperial Tàrraco	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	42			42 De Complex Educatiu fins Via Roma, 2	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	54			54 De Bonavista fins Coop. Tàrraco	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	55			55 De St. Bartomeu fins Mas Pastor	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	71			71 De Pl. Imperial Tàrraco fins Les Botigues	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	72			72 De Tramuntana fins Pl. Imperial Tàrraco	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	73			73 De Pl. Imperial Tàrraco fins La Plaça	Urbà Tarragona (EMT)
2018-09	85			85 De Prat de la Riba fins St. Salvador	Urbà Tarragona (EMT)

Hasta el apunte de 1992 en Gen.Cat. solo aparece una línea porque superaba los límites del término municipal.

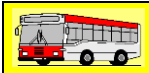
Posteriormente todas se consideran totalmente urbanas.

A partir de los apuntes de 2011 la Gen.Cat. incluye todas las urbanas en sus listados.



Líneas en el año 2002

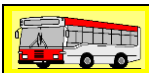
- Línia 1: Goya-Platges-els Boscos
- Línia 2: Port esportiu-Corsini-Hospital Joan XXIII
- Línia 3: La Canonja - Torreforta - Colom
- Línia 4: Complex Educatiu - Z. Educacional - St. Pere i St. Pau
- Línia 5: Bonavista - Colom - St. Salvador
- Línia 8: Hosp.-Joan XXIII-Camí de la Cuixa-La Vall de l'Arrabassada



Líneas en el año 2004

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Boscos - Goya 2 Nàutic - Corsini - Hospital Joan XXIII 3 La Canonja - Torreforta - Colom 4 Complex Educatiu - Z.Educacional - St.Pere i St.Pau 5 Bonavista - Colom - St salvador 6 Campclar - Colom - St Pere i St Pau 7 La Floresta - Icomar - Colom 8 Hosp.Joan XXIII-Camí de la Cuixa-Vall de l'Arrabassada 9 Pl. Imp. Tàrraco - La Mora - Ferran | <ul style="list-style-type: none"> 10 Hosp. Joan XXIII - Nàutic - Miracle Platja 11 Sector Nord - Colom 14 Pl.Imperial Tàrraco - Zona Educacional 16 St.Pere i St.Pau-Platja de l'Arrabasada (solo verano) 24 Estació Renfe - Zona Educacional 35 La Canonja - Bonavista - Colom directe 46 Cooperativa Tàrraco - Prat de la Riba 61 Campclar - Platja de l'Arrabasada (solo verano) |
|--|--|

() Puestas en marcha el 21-06-2004



Líneas en el año 2005

Líneas a 27 de junio de 2005 (servicio de Verano):

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> L-1 Boscos - Goya L-2 Nàutic - Corsini - Hospital Joan XXIII L-3 La Canonja - Torreforta - Colom L-4 Complex Educatiu - Z. Educacional L-6 Campclar - Colom - St Pere i St Pau L-8 Hosp.Joan XXIII-Camí de la Cuixa-Vall de l'Arrabassada L-9 Pl. Imp. Tàrraco - La Mora - Ferran L-10 Hosp. Joan XXIII - Nàutic - Miracle Platja L-11 Sector Nord - Colom | <ul style="list-style-type: none"> L-16 St. Pere i St. Pau - Colom - Arrabassada L-35 La Canonja - Bonavista - Colom directe L-54 Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco L-61 Campclar - La Platja L-75 La Floresta - Colom - St. Salvador L-83 Sector Nord - Bonavista - Hosp. Joan XXIII L-85 St. Salvador - Hosp. Joan XXIII L-86 St. Pere i St. Pau - Hosp. Joan XXIII L-98 Sta. Tecla LLevant - Boscos - La Mora |
|--|--|



Líneas en el año 2015

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 3 La Canonja <> Torreforta <> Colom 5 Sant Salvador <> Prat de la Riba 6 Campclar <> Colom <> St. Pere i St. Pau 8 Vall de l'Arrabassada <> Hospital Joan XXIII 11 Boscos <> Pl. Imperial Tarraco 12 Ferran <> La Móra <> Pl. Imperial Tarraco 13 Entrepins <> Santa Tecla Llevant 21 Estació <> Pg. Torroja <> Av. Catalunya <> Pl. Imp. Tarraco <> Estació 22 El Serrallo <> Hospital Joan XXIII <> Escola Tarragona | <ul style="list-style-type: none"> 23 Estació <> Hospital Joan XXIII 30 La Canonja <> Colom (per N-340) 34 Les Gavarres / La Floresta <> Colom 41 Estació <> Zona Educacional 42 Pere Martell <> Complex Educatiu 54 Bonavista <> Colom <> St. Pere i St. Pau 55 St. Pere i St. Pau <> Rodolat del Moro <> Mas Pastor 85 St. Salvador <> Prat de la Riba |
|--|--|



Resolución del Ayuntamiento de Tarragona por la que se convoca concurso para la concesión del servicio de autobuses y microbuses urbanos.

Se convoca concurso para la concesión del servicio de autobuses y microbuses urbanos en la forma prevista en el pliego de condiciones aprobado por el Ayuntamiento Pleno el día 25 de noviembre de 1976.

1.º La concesión tiene por objeto el servicio público de transporte urbano colectivo de superficie, mediante autobuses y microbuses.

La licitación se efectuará mediante concurso.

2.º La concesión tendrá una duración máxima de veinticinco años.

3.º El pliego de condiciones estará de manifiesto en la Secretaría de este Ayuntamiento durante los días laborables y horas de oficina.

4.º Para tomar parte en el concurso será obligatorio acompañar a la propuesta el resguardo acreditativo de haber hecho efectivo en Depositaria Municipal el importe de 100.000 pesetas, en metálico o en valores públicos, en concepto de garantía provisional.

El importe de la garantía definitiva se fijará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82 del Reglamento de Contratación de las Corporaciones Locales.

5.º Modelo de proposición: El que suscribe, (nombre, domicilio y circunstancias personales del mismo o de la representación en que actúe), enterado del anuncio inserto en el «Boletín Oficial del Estado» correspondiente al día para la adjudicación, por concurso, del servicio de autobuses urbanos, se compromete a realizar el mismo en las condiciones del pliego de condiciones, que conoce y acepta en todos sus extremos, uniéndose a la presente proposición, como anexos, los documentos que contienen los datos a que se refiere dicho pliego. (Fecha y firma del proponente.)

6.º En el plazo de treinta días hábiles, a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», en el correspondiente Negociado de la Secretaría General de la Corporación, todos los días hábiles, de diez a trece horas, podrán presentarse las plicas, que irán acompañadas de Memoria, proyectos, planos, etcétera, y de cuantos documentos son exigidos, y bajo la inscripción: «Proc-

siones para tomar parte en el concurso convocado para contratar la concesión del servicio urbano de viajeros de Tarragona».

7.º A las doce horas del día siguiente hábil al en que expire el plazo de treinta días hábiles señalado por la presentación de plicas, se procederá a la apertura de las mismas, ante la Mesa constituida en la Casa Consistorial, bajo la presidencia del ilustrísimo señor Alcalde o Concejal en quien delegue, y el señor Secretario, que dará fe de la apertura de pliegos y levantará el acta correspondiente.

8.º El adjudicatario se resarcirá de las contraprestaciones económicas a través de la percepción de las pertinentes tarifas.

Se manifiesta que para el presente concurso no se precisa autorización alguna. Tarragona, 28 de noviembre de 1976.— El Alcalde.—8.434-A.



Tarragona, 4-2-2006
Foto: Xavi Flórez