



Empresa:  
**Inactiva**

**F.G.C. (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya SA)**  
**-Autobuses-**

Ubicación:

**Barcelona (Barcelona)**



**Versión 03-2020**



**HISTORIA**



**LINEAS**



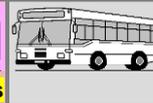
**Bibliografía**



**FOTOS**



**Textos Legales**



Los autobuses de  
Barcelona



**Empresas**



## HISTORIAL

El 22-12-1967 **Ferrocarriles de Cataluña SA (FCC)** recibe la concesión para la línea **V-2747 B-157 Rubi-Tarrasa**, a atender con dos autobuses de 28 plazas que deberán efectuar dos expediciones diarias en cada sentido. ([Ver documento](#)).

Esta explotación con autobuses por parte de una empresa ferroviaria no es pionera, pero si lo es que para ella se adquiriesen coches nuevos y se pintasen con los mismos colores de los trenes: fondo verdoso-azulado, con unas franjas longitudinales verde oscuro y otra muy delgada amarilla. →

Los parrafos en azul corresponden a otras explotaciones distintas a la que comentamos aquí.



**Ferrocarriles de Cataluña SA (FCC)** era la Compañía ferroviaria que gestionaba en ese momento la línea de **Barcelona a Tarrasa y Sabadell**. Coexistía en parte de las instalaciones con la del **Ferrocarril de Sarrià a Barcelona S.A. (FSB)**, que gestionaba las líneas de **Barcelona a Sarrià** y a **Avda. Tibidabo**. Ambas explotaciones tenían los coches pintados de la misma forma, aunque no compartían material (cada cual tenía el suyo propio y diferenciado).



El 22-02-1974 **Ferrocarriles de Cataluña SA** recibe la concesión para la línea **V-3123 B-181 Tarrasa (estación Renfe)-San Vicente dels Horts (estación FC)**, a atender igualmente con dos autobuses pero éstos de 40 plazas y con también dos expediciones diarias en cada sentido. ([Ver documento](#)). Los coches recibieron los mismos colores.



El 24-07-1974 la Cía. del **Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga SA** obtiene la concesión para la línea entre **V-2419 Manresa y el monasterio de Montserrat**. ([Ver documento](#)). Pero esta línea ferroviaria y sus autobuses están totalmente ligados a la historia de la empresa **ATSA** (y anteriormente a **Ballús**) por lo que se recomienda [ver su ficha](#).



El 09-12-1974 **Ferrocarriles de Cataluña SA** recibe la adjudicación de una hijuela de la concesión **V-2747 B-157 Rubi-Tarrasa**, entre **el punto kilométrico 24 750 de la carretera de Gracia a Manresa y la urbanización Can Parellada**. ([Ver documento](#)).

El 11-04-1975 La Compañía del **Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga SA** cambia la titularidad de la concesión **V-2419 Manresa-Guardiola con hijuela y prolongación** a favor de la nueva **Cía. General de los Ferrocarriles Catalanes SA**, [ver documento](#) y ver la ficha de la empresa **ATSA**.

El 19-04-1975 **Ferrocarriles de Cataluña SA** recibe la adjudicación de otra hijuela de la concesión **V-2747 B-157 Rubi-Tarrasa**, entre **Rubí y San Cugat del Vallés**. ([Ver documento](#)).

El 10-12-1975 **Celestina Segura Aymerich** traspasa oficialmente la concesión **V-1282 B-55 Molins de Rey - Rubí** a **Ferrocarriles de Cataluña SA**. ([Ver documento](#)). Esta línea la había obtenido el 12-02-1957 **Juan Franguesa Franguesa** y a su fallecimiento el 28-06-1974 la titularidad pasó a **Celestina Segura Aymerich** (su esposa). ([Ver documento](#)).



El 23-05-1977 (tras un periodo previo altamente deficitario) la empresa **Ferrocarriles de Cataluña SA** anuncia la clausura definitiva de los servicios en su red para el 20-06-1977.

El 17-06-1977 (tres días antes de la clausura) se transfiere provisionalmente la titularidad de la red a **FEVE**. (Tal fue esa provisionalidad que no se llegó a modificar apenas nada, sino que se continuó con el mismo tipo de explotación, material, personal, frecuencias, etc.).

En el acuerdo entran otros ferrocarriles de vía estrecha y se supone que los autobuses.



El 28-07-1978 mediante Real Decreto y con motivo de la reinstauración de la **Generalidad de Cataluña**, el Gobierno de España le cede la gestión de las líneas explotadas por FEVE en Cataluña, gestionando así los **Ferrocarriles de Cataluña** a través del **Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP)**.



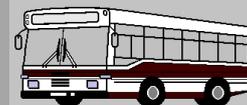
Generalitat de Catalunya  
Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques

El 05-09-1979 se crea oficialmente la empresa **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)**, (constitución formal el 20-12-1979).

El 07-11-1979 se traspasan oficialmente las líneas que habían estado gestionadas por **FEVE** (como se ha visto) a **FGC**, con mención expresa de las de autobuses también, ([ver doc](#)), pero sin cambio específico de la titularidad, simplemente “quedan integrados”.



A partir de 1981 en que **FGC** se hace cargo de la titularidad de forma oficial, existen evidencias de que los vehículos y la explotación correspondiente a sus líneas se ha cedido y/o concertado con dos empresas de cada una de las zonas: **Renom (Sarbus)** la **V-2747** y **J. Roig (Autos Castellbisbal)** las **V-1282** y **V-3123**. Los coches paulatinamente van recibiendo una nueva decoración con fondo blanco y una franja longitudinal gruesa de color marron muy oscuro (casi negro) tanto en una empresa como en la otra.



El 14-05-1981 **FGC** solicita el cambio de titularidad a su favor de la línea **V-3123 B-181 Tarrasa (estación Renfe)-San Vicente dels Horts (estación FC)**, (no se ha encontrado la publicación correspondiente al cambio de la titularidad de las otras dos líneas, pero los dos apuntes siguientes dan por supuesto esta circunstancia).

A partir de 1982 (aproximadamente) la empresa **Montefrri Hermanos** (de Capellades) se especializa en hacer líneas combinadas con trenes de **FGC** (las **Urbanas de Piera**, **Urbana de Capellades** y la **suburbana de La Torre de Claramunt** son ejemplos) e incluso sustituciones en caso de interrupciones del servicio de tren en cualquier lugar de las líneas en el triángulo entre **Martorell**, **Igualada** y **Manresa**, incluyendo el **Funicular de Gelida**. Los coches destinados a estos servicios deben ir decorados con una librea específica (como en el ejemplo) de forma que recuerdan vagamente la misma decoración de los trenes.



Posteriormente, en 1986 a **FGC** se le otorgó la concesión de transporte por carretera **Barcelona-Manresa V-6433; V-GC-33** y el traspaso de la **V-815; B-28 Montserrat-Santa Cecília**. Es curioso, pero en las memorias de FGC desde 1981 a 1990 lo único que aparece sobre el transporte por carretera son los ingresos, ninguna referencia a la explotación de estas líneas o su traspaso a otras empresas.

El 26-01-1990 **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)** solicita autorización para modificar una pequeña parte del itinerario correspondiente a su concesión **V-1282 B-55 Molins de Rei-Rubí**. ([Ver documento](#)).

El 11-11-1999 **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)** solicita autorización para establecer una parada fija en **Sant Quirze del Vallés** correspondiente a su concesión **V-2747 B-157 Rubí-Tarrasa con Hijuelas**. ([Ver documento](#)).

En 01-2003 con la creación de las líneas nocturnas al extrarradio de Barcelona y en concreto con la **N61**, se utiliza la concesión **V-2747 B-157 Rubí-Tarrasa con Hijuelas** además de la **V-6446 VGC-46 Barcelona-Matadepera con hijuelas** que posee **Sarbus**. ([Ver documento](#)).

**N61**

Barcelona-Terrassa-Sabadell



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.



Esta ficha se actualizó en profundidad el 03-2014 y en la versión de 05-2018 se modificaron los estilos del índice. En las versiones posteriores se agregan notas intrascendentes, quedan por revisar los últimos años.

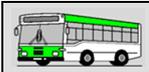


## Información / Bibliografía / Enlaces

En el libro **“Cent Anys del Tramvia Blau: Funiculars, Tramvies i Ferrocarrils a la Muntanya del Tibidabo”**, de Joan Maria Gallardo Matheu y Lluís Prieto Tur, editado el año 2001, ISBN: 84-930930-3-3, Dep.Legal: B-49040-2001, en la página 232 figuran tres fotografías de varios vehículos.

En el libro **“De Hispano a Pegaso – 100 años de transporte público en España”**, de Cesar Ariño Planchería, editado en el año 2008, ISBN:79-884-8675862.2 Dep.Legal: B-26638-2008, en la página 105 hay una fotografía de un Pegaso 5023 carrozado por Hugas.

En el sitio: [http://www.autobusesbcn.es/lineas\\_i/tarrasa-svicente.html](http://www.autobusesbcn.es/lineas_i/tarrasa-svicente.html) hay una importante descripción de estos Servicios..



Mi amigo Luis Rentero Corral escribió un interesante e importante resumen sobre los autobuses de FGC que considero apropiado reproducir dentro de esta ficha ya que muchos de los datos se han obtenido de este magnífico trabajo:

### LOS AUTOBUSES DE FERROCARRILES DE CATALUÑA, S. A.



Luis Rentero Corral  
VI - 25.02.2014

Ferrocarrils de Catalunya, S. A. (FCC) fue una empresa privada creada en 1911 para la construcción y explotación de diversas líneas ferroviarias, todas de vía normal, y que fueron abiertas en 1916 de Sarrià a Les Planes; en 1917 de Les Planes a Sant Cugat; en 1918 de aquí a Rubí, continuando luego hasta Terrassa en 1919; y el ramal de Sant Cugat a Sabadell en 1922. Estas líneas daban continuidad a la que la empresa Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S. A. (FSB) abrió entre Barcelona y Sarrià en 1863, en vía ancha primero, y que transformó a vía normal en 1905. En realidad, ambas empresas eran propiedad de los mismos socios y, aunque los bienes materiales estaban repartidos entre ambas, la explotación, personal, talleres y demás eran conjuntos.

En la etapa final de existencia de Ferrocarrils de Catalunya, ante la creciente competencia general de los transportes por carretera y la lenta pero continua reducción de sus beneficios de explotación, la compañía decidió adelantarse a posibles solicitantes privados que entraran en competencia directa con sus líneas y solicitó sus propias concesiones de transporte de viajeros por carretera. De este modo, aunque según lo dispuesto en las leyes de entonces, si una empresa de transporte de viajeros por carretera estableciera una línea coincidente con el ferrocarril FCC cobraría de esta el canon de coincidencia, la empresa se aseguraba quedarse con la totalidad de los ingresos que tal servicio podría generar.

## 1. Las tres concesiones de FCC

### 1.1. Concesión Rubí-Terrassa con hijuelas (V-2747/B-157)

En orden cronológico, la primera concesión que obtuvo FCC fue la del servicio entre Rubí y Terrassa, por Les Fonts, con una longitud de 10,250 km. Fue adjudicada por el Ministro de Obras Públicas el 22 de diciembre de 1967, siendo publicado el hecho en el BOE de 29 de enero de 1968. La concesión especificaba que el servicio debía prestarse con dos autobuses de 26 plazas sentadas, que debían realizarse dos expediciones diarias de ida y vuelta y que la línea quedaba clasificada, en relación al ferrocarril, como "coincidente a". El servicio se inauguró en la primavera de 1968, quizás el día 29 de abril.

Siete años después, el 9 de diciembre de 1974 el Director General de Transportes Terrestres adjudicó a FCC la hijuela a la concesión anterior entre el Km 24,750 de la carretera de Gracia a Manresa y la Urbanización Can Parellada, con una longitud de 1,2 km. Esta urbanización es un barrio de Terrassa, por lo que este nuevo servicio se podría considerar una línea urbana de Terrassa. La concesión fue publicada en el BOE del 22 de enero de 1975. Los vehículos serían los mismos de la concesión principal y se realizarían nueve expediciones diarias de ida y vuelta "en conjunto con el servicio base", lo que permite suponer que esa era la cantidad de expediciones que en ese momento había entre Rubí y Terrassa. El servicio fue inaugurado en la primavera de 1975, quizás el 11 de abril, y quedaba clasificada, en relación al ferrocarril, como "coincidente b".

Ese mismo año fue adjudicada a la misma empresa FCC la hijuela-prolongación de 5,5 km de longitud entre Rubí y Sant Cugat, aprobada por el Director General de Transportes Terrestres el 19 de abril de 1975, publicada en el BOE del 7 de junio de 1975. El servicio se prestaría con los mismos autobuses de la concesión original, más uno de similares características. Del mismo modo, las expediciones serían nueve de ida y vuelta. En relación al ferrocarril quedó clasificada como "coincidente a". Esta prolongación fue puesta en servicio en el verano de 1975, quizás el 30 de julio.

### 1.2. Concesión Terrassa-Sant Vicenç dels Horts (V-3123/B-181)

La segunda concesión a Ferrocarrils de Catalunya, S. A. fue adjudicada por el Ministro de Obras Públicas el 22 de febrero de 1974, publicada en el BOE de 29 de marzo de 1974, entre Terrassa (estación de Renfe) y Sant Vicenç dels Horts (estación de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes), con una longitud de 28 km y pasando por Les Fonts, Rubí, El Canyet, El Papiol y Molins de Rei. La concesión obligaba a tener adscritos a la misma dos autobuses con al menos 40 asientos, y preveía la realización de dos expediciones diarias de ida y vuelta. En relación al ferrocarril quedó clasificada como "coincidente b".

La línea fue puesta en servicio a finales del verano de 1974, probablemente en el mes de septiembre.

### 1.3. Concesión Molins de Rei-Rubí (V-1282/B-55)

La tercera y última concesión de transporte de viajeros por carretera que fue otorgada a FCC no lo fue directamente en el momento de su creación. Esta línea fue inicialmente concedida a Juan Franquesa Franquesa en 1957 (la concesión fue publicada en el BOE del 13 de septiembre de 1957). Franquesa fue un empresario establecido en Rubí que comenzó a explotar autobuses en 1935 (Autocars Franquesa continua existiendo hoy, trabajando en el campo de los discrecionales). A la muerte de Juan Franquesa en 1976, la concesión fue transferida a su esposa, Celestina Segura Aymerich. Pero en seguida, al siguiente año 1977, la concesión pasó a manos de Ferrocarrils de Catalunya, S. A. Por lo tanto, estuvo en manos de la empresa ferroviaria durante apenas unos meses.

## 2. Fin de la empresa privada y historia en FGC

Diversas circunstancias, comunes a otros ferrocarriles secundarios de España, condujeron a que el conjunto de las empresas FSB/FCC pasaran de obtener beneficios en 1975 a unas enormes pérdidas en 1977 (de hecho, las pérdidas sextuplicaron el valor de los beneficios de 1975). Ello llevó al habitual cese de la explotación a partir del 20 de junio de 1977. Para evitar el cierre de una red que en 1976 transportó a más de 46 millones de viajeros, todos sus bienes y personal fueron transferidos a la empresa pública FEVE desde ese mismo día (Real Decreto 3299/1977, publicado en el BOE del 27 de diciembre de 1977). También fueron traspasadas las tres concesiones de transporte por carretera que explotaba, como queda expresamente mencionado en ese Real Decreto.

FEVE no llegó a intervenir prácticamente en ningún momento en estos ferrocarriles, tanto porque no eran técnicamente asimilables al resto de su red (mayoritariamente de vía métrica), como por el momento político en que se desarrollaron estos acontecimientos, en plena Transición.

Estos ferrocarriles, sus bienes, personal y concesiones, incluidas las tres líneas de autobuses, fueron transferidas a la Generalitat de Catalunya por un Real Decreto del 28 de julio de 1978 (publicado en el BOE del 7 de septiembre de 1978). La gestión fue directa por parte de la Generalitat hasta la creación de la empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) el 5 de septiembre de 1979. Según un Decreto de la Generalitat de Catalunya, el 7 de noviembre de 1979 se integran en FGC las líneas ferroviarias y las tres concesiones de transporte por carretera (DOGC de 24 de diciembre de 1979).

No queda claro cómo se desarrolló el servicio de autobuses durante los primeros años de titularidad de FGC. Aun así, por los indicios a que apuntan algunas fotos (por ejemplo, una foto tomada por Antoni Julià en las cocheras de J. Roig en 1980 donde se ve, junto a los coches propios de la empresa, el coche B-9855-AS de FCC aún en sus colores originales), parece que desde el primer momento la explotación de las tres concesiones estuvo a cargo de las empresas a las que acabaron traspasadas. Sin embargo, al menos durante los siguientes diez años FGC siguió considerando como parte de sus propios servicios estas tres líneas de autobuses, como lo muestra la inclusión de los horarios de las mismas en las primeras ediciones de las guías horarias de FGC (por ejemplo, en la de junio de 1998 a junio de 1999).

Lo más probable es que la explotación fuera contratada por el titular de las concesiones, FGC, a las empresas de autobuses Renom y J. Roig.

Según las memorias de FGC, la empresa pública renunció a la prestación de los servicios de transporte por carretera en el año 2001, desapareciendo las estadísticas de viajeros transportados por carretera de dichos documentos. La memoria de FGC de 2001 dice, textualmente: "Por lo que respecta a las líneas con servicios concurrentes con los ferroviarios, se ha iniciado el proceso de renuncia de las concesiones, ya que no aportan ningún valor añadido a FGC". Por lo tanto, se puede dar por bueno el año 2001 como el de la transferencia de las concesiones a las empresas privadas que actualmente los explotan.

Queda la duda, no obstante, de porqué en las guías de horarios oficiales publicadas por la Generalitat de Catalunya sigue apareciendo FGC como titular de las concesiones hasta 2003 en el caso de las líneas de Molins de Rei a Rubí y de Terrassa a Sant Vicenç dels Horts, y hasta 2006 en el caso de la línea de Terrassa a Rubí y Sant Cugat.

### 2.1. Desarrollo de la concesión Terrassa-Rubí-Sant Cugat

La mayor de las tres concesiones fue explotada desde principios de los años ochenta por la empresa Renom (Sarbus), que incorporó algunos de los autobuses de FCC a su parque, pintándolos con sus colores propios (crema con franjas verdes). Alguno de estos coches tenían una inscripción con el nombre de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya junto con el de Renom (por ejemplo, el coche B-0395-BG, luego numerado 16 en Renom), por lo que o bien los coches siguieron siendo propiedad de FGC, o bien se llegó a algún tipo de acuerdo o contrato de explotación conjunta.

Tras la renuncia por parte de FGC a la explotación directa de los servicios de transporte por carretera en 2001, la concesión fue traspasada definitivamente a Sarbus. Durante estos años el servicio que se prestó fue el siguiente:

- En marzo de 1983 circulaba un autobús cada 30 minutos, diario.
- En abril de 1987, el mismo servicio anterior.
- En junio de 1992 circulaba un autobús cada hora en el recorrido completo, diario, más un autobús cada hora entre Rubí y Sant Cugat solo los laborables, dando así servicio a esta sección cada media hora.
- En diciembre de 1995, el mismo servicio anterior.
- En junio de 1999, el mismo servicio anterior.
- Actualmente (febrero de 2014), Sarbus presta este servicio como línea B8 con una expedición cada hora, todos los días.

### 2.2. Desarrollo de las concesiones a Molins y Sant Vicenç

La explotación de estas dos concesiones fue contratada con la empresa J. Roig, de Castellbisbal. Tan solo uno de los autobuses fue traspasado a J. Roig (el B-9855-AS). Esta empresa cambió su nombre a Autos Castellbisbal, S. A., a finales de los años ochenta o principios de los noventa.

Tras la renuncia de FGC a la explotación directa de los servicios de transporte por carretera en 2001, las dos concesiones fueron traspasadas definitivamente a Autos Castellbisbal. Durante estos años, el servicio que se prestó en ambas líneas evolucionó de la siguiente manera:

a) en la línea de Molins de Rei a Rubí:

- En marzo de 1983, tres servicios los laborables y dos los festivos.
- En abril de 1987, el mismo servicio que el anterior.
- En junio de 1992, cinco servicios solo los laborables.
- En diciembre de 1995, el mismo servicio que el anterior.
- En junio de 1999, el mismo servicio anterior más un servicio los sábados.
- Actualmente (febrero de 2014) hay tres expediciones solo los laborables excepto en agosto, que hay una sola expedición diaria.

b) en la línea de Terrassa a Sant Vicenç dels Horts:

- En marzo de 1983, dos servicios diarios.
- En abril de 1987, tan solo una expedición los sábados.
- En junio de 1992, el mismo servicio anterior.
- En diciembre de 1995, el mismo servicio que el anterior.
- En junio de 1999, el mismo servicio que el anterior.
- Actualmente (febrero de 2014) sigue habiendo una sola expedición, pero se realiza solo los jueves que son laborables.

### 3. Parque de autobuses de Ferrocarriles de Cataluña, S. A.

Ferrocarriles de Cataluña dispuso de ocho autobuses propios para prestar servicio en sus tres concesiones. Una característica de estos autobuses es que fueron pintados con la misma combinación y tonos de colores de los trenes de FCC.

Para comprender mejor la historia de estos ocho autobuses se analizan en seis grupos, ordenados cronológicamente.

#### 3.1. Los dos Hugás

Los dos primeros autobuses fueron dos Pegaso 5023/C con carrocería Hugás, que correspondían a la concesión de Rubí a Terrassa. Comenzaron a circular en 1968 con las matrículas provisionales (placas verdes) B-701424 y B-701425. Posteriormente recibieron las matrículas definitivas B-628018 (alta el 4 de junio de 1968) y B-630580, desconociéndose la correspondencia entre ambas.

Tras la cesación de los servicios por parte de FCC, en algún momento indeterminado el B-628018 pasó al parque de Renom (luego Sarbus), donde recibió el número 11.



Los dos coches con carrocería Hugás, ambos con matrículas provisionales: a la izquierda el B-701424 y a la derecha el B-701425. (Fotos: Ferrocarriles de Cataluña).

#### 3.2. El posible Noge

En 1970 FCC puso en servicio su tercer autobús, un Pegaso 5023/1 con carrocería probablemente de Noge. Se estima que pueda ser de Noge porque estas dos fotos (las únicas que se conocen) parecen estar tomadas en Arbúcies, por el entorno; y porque la placa que hay entre el faro y la puerta delantera parece ser la que utilizaba este carrocerero en esta época. De este vehículo tan solo se conoce su matrícula provisional roja (B-810978) y que estuvo asignado a la línea de Rubí a Terrassa.



El autobús 5023/1 con carrocería Hugás. (Fotos: Ferrocarriles de Cataluña).

#### 3.3. El primer -dudoso- Castro-Caride

El 20 de enero de 1971 se dio de alta el cuarto autobús, otro Pegaso 5023/1 con carrocería de Castro Caride. Fue también asignado a la línea de Rubí a Terrassa. Al parecer luego pasó a manos de Renom (Sarbus), con el número 20.

Los listados indican que este coche en Sarbus tuvo una carrocería Unicar U-75, lo cual puede corroborarse en una foto. Evidentemente, de origen es imposible, porque la U-75 es posterior a la fecha de construcción de este autobús, por lo que es más que probable que el autobús fuera recarrozado. El coche 20 de Renom (Sarbus) fue dado de baja al finalizar el año 1998.

Cabe también la posibilidad de que este coche realmente nunca perteneciera a Ferrocarriles de Cataluña, S.A., dado que en el archivo de fotografías históricas de FCC hay imágenes de todos los coches menos de este.



El coche con matrícula B-845959, número 20 de Sarbus, en los colores de la empresa Renom. (Foto descargada de la web de ARCA).

### 3.4. Los dos -seguros- Castro Caride

En 1972 fueron puestos en servicio dos autobuses Pegaso 5031-L/1 con matrículas B-4002-D (alta el 22 de febrero de 1972) y B-8400-D (alta el 6 de marzo de 1972), carrozados por Castro Caride con su modelo Arosa. Ambos comenzaron a circular con matrículas provisionales (placas verdes, una de ellas B-0808-R0) y, en este caso, la decoración exterior no era en los característicos colores de los trenes de FCC, sino en color gris con franjas verdes oscuras.



Los dos Castro Caride con los primeros colores que ostentaron en FCC y matrículas provisionales. Se encuentran en el campus de la Universitat Autònoma. (Fotos: Ferrocarriles de Cataluña).

Estos dos coches inicialmente prestaron servicio de lanzadera entre el campus de la Universitat Autònoma de Barcelona y la estación de Bellaterra de los FCC. Posteriormente este servicio dejó de realizarlo FCC, y los coches fueron transferidos a la línea de Rubí a Terrassa, siendo repintados en los colores ferroviarios.



El autobús con matrícula B-8400-D, ya en los colores unificados de FCC, en la estación de Rubí. Luego pasaría a Sarbus con el número 14. (Foto: Ferrocarriles de Cataluña).

Tras la cesación de los servicios por parte de FCC, ambos coches fueron incorporados, en un momento indeterminado, al parque de Renom (Sarbus), donde recibieron los números 23 (el B-4002-D) y 14 (el B-8400-D).



El autobús con matrícula B-4002-D, cuando ya era el 23 de Sarbus, en colores de Renom. (Foto descargada de la web de ARCA).

#### 3.5. El Indecasa

El séptimo autobús de FCC fue puesto en servicio en 1974, coincidiendo con el otorgamiento de la concesión de Terrassa a Sant Vicenç dels Horts. El autobús fue un Pegaso 5062-B con carrocería probablemente construida por Indecasa, con matrícula B-985-AS.



El autobús B-985-AS, en Sant Vicenç dels Horts en septiembre de 1974 a la izquierda, cuando estaba asignado a la línea de Terrassa a Sant Vicenç; y en Rubí el 11 de abril de 1975 a la derecha. (Fotos: Ferrocarriles de Cataluña).

En un principio estuvo asignado a la línea de Terrassa a Sant Vicenç, tal y como llevaba inscrito en su lateral. Sin embargo, al año siguiente fue borrada la inscripción de dicha línea. Lo cierto es que normalmente era el coche que realizaba este servicio.

Tras la transferencia de los servicios por carretera a FGC, este coche fue traspasado a la empresa J. Roig de Castellbisbal, donde recibió el número 17. Allí fue recibido con sus colores originales, aunque luego fue redecorado con los colores de J. Roig, primero en blanco con franjas verde oscuro y luego en blanco con franjas en dos tonos de verde. Durante toda su vida estuvo asignado a su línea original, así como a la de Molins de Rei a Rubí.



En estas dos fotos vemos este coche en dos momentos de su pertenencia a J. Roig, ambas en Rubí: a la izquierda, el 24 de octubre de 1987 asignado a la línea de Sant Vicenç, y a la derecha, el 17 de septiembre de 1992 asignado a la línea de Molins de Rei. (Fotos: J. A. Solsona).

### 3.6. El Unicar U-75

El último coche adquirido por FCC fue un Pegaso 5023-CL con carrocería Unicar U-75, que fue puesto en servicio el 26 de septiembre de 1975 con la matrícula B-0395-BG. Este autobús circuló, sobre todo, en la línea principal de Terrassa a Rubí y Sant Cugat, y probablemente fue adquirido dando cumplimiento a la obligación incluida en la concesión de la prolongación hasta Sant Cugat.

Tras el cese de los servicios por parte de Ferrocarriles de Cataluña, este autobús fue traspasado a la empresa Renom (luego Sarbus). Allí recibió los colores propios de esta empresa, en crema con franjas verdes oscuras, y el número 16. Aún así, en su lateral llevaba una inscripción que rezaba "Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya". Lo que no se sabe es si ello era porque el coche seguía siendo propiedad de FGC, o porque el servicio era de titularidad de FGC pero explotado por contrato por Renom.

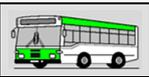


A la izquierda, el coche B-0395-BG al poco de ser estrenado, en la estación de Rubí el 4 de octubre de 1975, prestando servicio en la línea de Terrassa a Rubí y Sant Cugat. (Foto: Ferrocarrils de Catalunya). A la derecha, el mismo coche cuando ya era el 16 de Renom (con la inscripción de FGC en su lateral), fotografiado en la estación de autobuses de Sant Andreu Arenal el 5 de enero de 1989. (Foto: Luis Rentero Corral).

### 4. Resumen de la historia de las concesiones

	V-1282/B-55 Molins de Rei-Rubí	V-2747/B-157 Terrassa-Rubí-Sant Cugat	V-3123/B-181 Terrassa-Sant Vicenç Horts
13.09.1957	Publicación en BOE concesión Molins-Rubí a Juan Franquesa Franquesa		
22.12.1967		Concesión Terrassa-Rubí a FCC	
29.01.1968		Publicada en el BOE	
¿? 29.04.1968		Inauguración Terrassa-Rubí	
22.02.1974			Concesión Terrassa-Sant Vicenç a FCC
29.03.1974			Publicada en el BOE
¿? 09.1974			Inauguración Terrassa-Sant Vicenç
09.12.1974		Concesión hijuela Can Parellada a FCC	
22.01.1975		Publicada en el BOE	
¿? 11.04.1975		Inauguración hijuela	
19.04.1975		Concesión prolongación Rubí-Sant Cugat a FCC	
07.06.1975		Publicada en el BOE	
¿? 30.07.1975		Inauguración prolongación	
1976	Traspaso concesión a Celestina Segura Aymerich		
1977	Traspaso concesión a FCC		
20.06.1977	Traspaso de las tres concesiones a FEVE por renuncia a la explotación de FCC.		
28.07.1978	Traspaso de las tres concesiones a la Generalitat de Catalunya		
07.09.1978	Publicación en el BOE del traspaso a la Generalitat		
07.11.1979	Integración en FGC de las tres concesiones		
24.12.1979	Publicación en el DOGC de la integración en FGC		
2001	Renuncia de FGC a las tres concesiones		
¿? 2001	Concesión traspasada a Autos Castellbisbal	Concesión traspasada a Sarbus	Concesión traspasada a Autos Castellbisbal

Las imágenes de estos coches se han incluido en el apartado [Fotos](#) con un poco más de resolución.



## Notas / Noticias

Brill número 18 de FCC

**Datos en Wikipedia:**

[http://translate.google.es/translate?hl=es&sl=ca&u=http://ca.wikipedia.org/wiki/Ferrocarrils\\_de\\_Catalunya&prev=/search%3Fq%3Dferrocarrils%2Bde%2Bcatalu%25C3%25B1a%2Bsa%26hl%3Des%26rlz%3D1T4SUNC\\_esES403ES408](http://translate.google.es/translate?hl=es&sl=ca&u=http://ca.wikipedia.org/wiki/Ferrocarrils_de_Catalunya&prev=/search%3Fq%3Dferrocarrils%2Bde%2Bcatalu%25C3%25B1a%2Bsa%26hl%3Des%26rlz%3D1T4SUNC_esES403ES408)

**Antecedentes:**

Para entender porque FGC pasó a controlar estos ferrocarriles hay que remontarse a la [década de 1970](#), por un lado dos empresas privadas, el tándem de [Ferrocarril de Sarrià en Barcelona SA \(FSB\)](#) y [Ferrocarriles de Cataluña SA \(FCC\)](#), gestionaban la [línea Barcelona-Vallès](#), que la habían construido, pero en esta década empezaron a sufrir problemas financieros debido a la inflación, el aumento de los gastos de explotación y para que el Gobierno hacía mantener tarifas políticas y sin compensación. El [1977](#) después de pedir subvenciones a diferentes instituciones, solicitó el rescate de la concesión de las líneas urbanas pero el [Ayuntamiento de Barcelona](#) denegó la petición y el [23 de mayo](#) de [1977](#) los [Ferrocarriles de Cataluña](#) (propietaria del FSB) anunció la clausura de la red a partir del [20 de junio](#).<sup>[8]</sup>

El [17 de junio](#) de [1977](#) por Real Decreto se transfirieron las líneas a [Ferrocarriles de Vía Estrecha](#) (FEVE) de forma provisional, mientras el Ministerio de Obras Públicas del [Gobierno de España](#), la [Diputación de Barcelona](#), la [Corporación Metropolitana de Barcelona](#) y ' [Ayuntamiento de Barcelona](#) estudiaban el régimen de explotación de esta red.<sup>[9]</sup>

Con la reinstauración de la [Generalidad de Cataluña](#), el [Gobierno de España](#) traspasó a la Generalitat la gestión de las líneas explotadas por [FEVE](#) en [Cataluña](#), gestionando así los [Ferrocarriles de Cataluña](#) a través del [Departamento de Política Territorial y Obras Públicas](#) (DPTOP) hasta que se creó el [1979](#) la empresa Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, que integraba el [7 de noviembre](#) en su red estos ferrocarriles.<sup>[10]</sup>





**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 29/01/1968 - Sección III)**

Resolución por la que se hace público haber sido adjudicados definitivamente los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

Servicio entre **Rubi y Tarrasa**  
→ **Ferrocarriles de Cataluña SA**  
**22-12-1967**  
V-2747

[Más... \(Referencia BOE-A-1968-31829\)](#)

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 22 de diciembre de 1967, ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan:

Servicio entre Rubi y Tarrasa (expediente número 8.401), provincia de Barcelona, a «Ferrocarriles de Cataluña, Sociedad Anónima», adjudicado por derecho de tanteo, en cuyas condiciones de adjudicación figuran entre otras las siguientes:

**Itinerario.**—El itinerario entre Rubi y Tarrasa, de 10,250 kilómetros de longitud, pasará por Can Rosas, Las Fonts y cruce de carretera de Sabadell, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente, y con las siguientes prohibiciones:

Realizar tráfico de y entre Rubi y el empalme de la carretera C-1413 con la provincial a Tarrasa y viceversa, y explotar trayectos urbanos de la ciudad de Tarrasa.

**Expediciones.**—Se realizarán las siguientes expediciones:

Dos expediciones diarias de ida y vuelta.

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

**Vehículos.**—Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Dos autobuses de 26 plazas cada uno para viajeros sentados y clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura Regional de Transportes Terrestres antes de la fecha de inauguración del servicio.

**Tarifas.**—Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única: 0,61 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuesto).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0,0915 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

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

**Clasificación.**—Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como coincidente a).

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar al ferrocarril el canon de coincidencia que corresponda.—461-A.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 29/03/1974 - Sección III)**

Resolución por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Tarrasa (estación Renfe) y San Vicente del Horts (estación Ferrocarriles Catalanes), provincia de Barcelona, expediente número 9.231.

Servicio entre **Tarrasa (estación Renfe) y San Vicente dels Horts (estación FGC)**  
→ **Ferrocarriles de Cataluña SA**  
**22-02-1974**

[Más... \(Referencia BOE-A-1974-36694\)](#)

**6604** *RESOLUCION de la Direccion General de Transportes Terrestres por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Tarrasa (estación Renfe) y San Vicente dels Horts (estación Ferrocarriles Catalanes), provincia de Barcelona, expediente número 9.231.*

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 22 de febrero de 1974, ha resuelto adjudicar definitivamente a «Ferrocarriles de Cataluña, S. A.», el servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Tarrasa (estación Renfe) y San Vicente dels Horts (estación Ferrocarriles Catalanes), provincia de Barcelona (expediente número 9.231), con arreglo, entre otras, a las siguientes condiciones:

**Itinerario:** El itinerario entre Tarrasa (estación Renfe) y San Vicente dels Horts (estación Ferrocarriles Catalanes), de 28 kilómetros, pasará por estación de Ferrocarriles Catalanes, La Fonts, Rubí, El Canyet, Papiel, Molins de Rey y La Travesia, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en las localidades o puntos singulares del camino antes citados, estableciéndose las siguientes prohibiciones de tráfico: De y entre Tarrasa y Rubí, y viceversa; de y entre el empalme de la CC-1.443 con la provincial a Tarrasa y el empalme de la CC-1.433 con la B-150 a Castellbisbal, y viceversa; de y entre Rubí y Molins de Rey y viceversa; de y entre Molins de Rey y San Vicente dels Horts y viceversa.

**Expediciones:** Dos diarias de ida y vuelta.

**Horario:** Se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

**Vehículos adscritos a la concesión:** Dos con capacidad mínima para transportar 40 viajeros sentados en cada uno de ellos y clase única. Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura Regional de Transportes Terrestres antes de la fecha de inauguración del servicio.

**Tarifas:** Clase única a 0,728 pesetas viajero-kilómetro. Exceso de equipajes, encargos y paquetería, a 0,1099 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción. Sobre las tarifas de viajero-kilómetro, incrementadas con el canon de coincidencia, se percibirá del usuario el Seguro Obligatorio de Viajeros.

**Clasificación del servicio respecto del ferrocarril:** Coincidente b). En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar al ferrocarril el canon de coincidencia que corresponda.

Madrid, 8 de marzo de 1974.—El Director general, Plácido Álvarez Fidalgo.—1.902-A.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 25/09/1974 - Sección III)**

Resolución por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre **Manresa y el monasterio de Montserrat**. Expediente número 9.130.

**Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, S. A.**  
**24-07-1974**

[Más... \(Referencia BOE-A-1974-49273\)](#)

**19097** RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Manresa y el monasterio de Montserrat. Expediente número 9.130.

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 24 de julio de 1974, ha resuelto adjudicar definitivamente a «Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, S. A.», el servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Manresa y el monasterio de Montserrat, provincia de Barcelona (expediente número 9.130), con arreglo, entre otras, a las siguientes condiciones:

• **Itinerario:** El itinerario entre Manresa y el monasterio de Montserrat pasará por Can Massana, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en las localidades o puntos singulares del camino antes citados, estableciéndose las siguientes prohibiciones de tráfico:

De y entre Manresa y el cruce de la CC-241 con la provincial de Can Massana y viceversa.

De y entre Can Massana y el monasterio de Montserrat y viceversa.

**Expediciones:** Una diaria de ida y vuelta y dos de ida y vuelta los domingos y festivos desde el 27 de abril al 30 de septiembre y dos de ida y vuelta los domingos entre el 1 de octubre y el 26 de abril.

**Horario:** Se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

**Vehículos adscritos a la concesión:** Dos con capacidad mínima para transportar cuarenta viajeros sentados en una de ellos y veinte viajeros también sentados en el otro y clase única.

**Tarifas:** Clase única, a 1,412 pesetas viajero-kilómetro.

**Exceso de equipajes, encargos y paquetería,** a 0,2116 pesetas por cada 10 kilogramos kilómetro o fracción.

Sobre las tarifas de viajero-kilómetro se percibirá del usuario el Seguro Obligatorio de Viajeros.

**Clasificación del servicio respecto del ferrocarril:** Como adiante b).

Madrid, 31 de agosto de 1974. El Director general, Plácido Álvarez Fidalgo.—8.079-A.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 22/01/1975 - Sección III)**

Resolución por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre el **punto kilométrico 24 750 de la carretera de Gracia a Manresa y la urbanización Can Parellada** (expediente número 10.648).

**Ferrocarriles de Cataluña, S. A.**  
**09-12-1974**  
Hijuela de V-2747

[Más... \(Referencia BOE-A-1975-1463\)](#)

**1463** RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre el punto kilométrico 24,750 de la carretera de Gracia a Manresa y la urbanización Can Parellada (expediente número 10.648).

El ilustrísimo señor Director general de Transportes Terrestres, en uso de las facultades delegadas por Orden ministerial de 16 de mayo de 1959 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de junio), con fecha 9 de diciembre de 1974, ha resuelto adjudicar definitivamente a «Ferrocarriles de Cataluña, S. A.», el servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre el punto kilométrico 24,750 de la carretera de Gracia a Manresa y la Urbanización Can Parellada, provincia de Barcelona, como hijuela del servicio de igual clase V-2.747 de Rubí a Tarrasa (expediente número 10.648), con arreglo, entre otros, a las siguientes condiciones:

**Itinerario:** El itinerario entre el punto kilométrico 24,750 de la carretera de Gracia a Manresa y la Urbanización Can Parellada, de 1,200 kilómetros, se realizará sin paradas fijas intermedias, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en las localidades o puntos singulares del camino antes citados.

**Expediciones:** Nueve diarias de ida y vuelta en conjunto con el servicio base V-2.747.

**Horario:** Se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

**Vehículos adscritos a la concesión:** Los mismos del servicio base V-2.747.

**Tarifas:** Las mismas del servicio base V-2.747. Sobre las tarifas de viajero-kilómetro, incrementadas con el canon de coincidencia, se percibirá del usuario el Seguro Obligatorio de Viajeros.

**Clasificación del servicio respecto del ferrocarril:** Coincidente a) en conjunto con el servicio base V-2.747. En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar al ferrocarril el canon de coincidencia que corresponda.

Madrid, 27 de diciembre de 1974.—El Director general, Plácido Álvarez Fidalgo.—348-A.

**Ministerio de Obras Públicas**  
**(BOE de 07/02/1975 - Sección III)**

Resolución por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Molins de Rey y Rubí** (V-1.282).

[Más... \(Referencia BOE-A-1975-2754\)](#)

Doña **Celestina Segura Aymerich** solicitó a su favor el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Molins de Rey y Rubí**, por fallecimiento de su esposo don **Juan Franquesa Franquesa**, titular de la mencionada concesión; y esta Dirección General, en fecha **28 de junio de 1974**, accedió a lo solicitado, quedando subrogada la mencionada señora en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión. Lo que se hace público en cumplimiento ...

**Ministerio de Obras Públicas  
(BOE de 07/06/1975 - Sección III)**

Resolución por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre **Rubí y San Cugat del Vallés** (expediente número 10.256).

**Ferrocarriles de Cataluña, S. A.**

**19-04-1975**

Hijuela-prolongación de V-2747

[Más... \(Referencia BOE-A-1975-11913\)](#)

El ilustrísimo señor Director General de Transportes Terrestres, en uso de las facultades delegadas por Orden ministerial de 16 de mayo de 1959 (Boletín Oficial del Estado de 5 de junio); con fecha 19 de abril de 1975, ha resuelto adjudicar definitivamente a **Ferrocarriles de Cataluña, SA.**, el servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y

encargos por carretera entre **Rubí y San Cugat del Vallés**, provincia de Barcelona como prolongación del servicio de igual clase **V-2.747**, de **Tarrasa a Rubí** (expediente número 10.256), con arreglo, entre otras a las siguientes condiciones:

**Itinerario:** El itinerario entre Rubí y San Cugat del Vallés de 5.500 kilómetros, pasará por el empalme de la carretera de Vallorix, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en las localidades o puntos singulares del camino antes citados, estableciéndose las siguientes prohibiciones de tráfico:

Dentro de los límites de los cascos urbanos de Rubí y San Cugat del Vallés.

**Expediciones:** Nueve diarias de ida y vuelta en conjunto con el servicio base V-2.747.

**Horario:** Se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

**Vehículos adscritos a la concesión:** Los mismos del servicio base V-2.747 más uno de características similares.

**Tarifas:** Las mismas del servicio base V-2.747. Sobre las tarifas de viajero-kilómetro, incrementadas con el canon de coincidencia, se percibirá del usuario el Seguro Obligatorio de Viajeros.

**Clasificación del servicio respecto del ferrocarril:** Coincidente a) en conjunto con el servicio base V-2.747. En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar al ferrocarril el canon de coincidencia que corresponda.

Madrid, 10 de mayo de 1975.—El Director general, Plácido Alvarez Fidaigo.—4.534-A.

**Ministerio de Obras Públicas  
(BOE de 13/06/1975 - Sección III)**

Resolución por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Manresa y Guardiola, con hijuela y prolongación** (V-2.419).

[Más... \(Referencia BOE-A-1975-12591\)](#)

**La Compañía del Tranvía o Ferrocarril Económico de**

**Manresa a Berga, SA**, solicitó el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Manresa y Guardiola, con hijuela y prolongación**

(V-2.419), en favor de la Entidad **Cía. General de los Ferrocarriles Catalanes, SA**, y

Esta Dirección General, en fecha **11 de abril de 1975**, accedió a lo solicitado, quedando subrogada esta última Entidad en los derechos y obligaciones que correspondían a la titular de la concesión.

**Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
(BOE de 06/07/1978 - Sección III)**

Resolución por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Manresa y Guardiola de Berga, con hijuelas-prolongación a Castellar de N'Hug y a Bagá** (V-2.419).

**Compañía General de Ferrocarriles Catalanes SA** → **Compañía General de Auto-Transportes SA**

[Más... \(Referencia BOE-A-1978-17497\)](#)

**17497** **RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Manresa y Guardiola de Berga con hijuelas-prolongación a Castellar de N'Hug y a Berga (V-2.419).**

La «Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, S. A.», solicitó el cambio de titularidad de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre **Manresa y Guardiola de Berga con hijuelas-prolongación a Castellar de N'Hug y a Berga** (V-2.419), en favor de la «Compañía General de Auto-Transportes, S. A.», y esta Dirección General, en fecha 21 de abril de 1978, accedió a lo solicitado, quedando subrogada esta última Entidad en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión.

La que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en



**ANUNCI**

*d'informació pública, sobre la modificació d'itinerari i canvi de parada fixa a la població de Molins de Rei del servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre Molins de Rei i Rubí (V-1282;B-55).*

L'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha sol·licitat autorització per modificar l'itinerari i canviar la parada fixa del servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre Molins de Rei i Rubí (V-1282;B-55), del qual és concessionària.

S'obre informació pública a fi que, durant el termini de trenta dies hàbils, comptats des de l'endemà de la data de publicació del present Anunci al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, les entitats i els particulars interessats, un cop examinada la sol·licitud a les dependències del Servei Territorial de Transport de la Demarcació de Barcelona (c. d'Aragó, núm. 244-248), puguin presentar, en hores d'oficina, mitjançant escrit dirigit al Servei esmentat, les observacions que considerin pertinents.

Barcelona, 25 de gener de 1990

JOSEP ANDREU CLARIANA I SELVA  
Cap del Servei Territorial de Transport de la Demarcació de Barcelona, e.f.

PG-12925 (90.023.007)

**ANUNCI**

*d'informació pública sobre la sol·licitud de modificació d'itinerari en el servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre Rubí i Terrassa, amb filloles (V-2747;B-157).*

L'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha sol·licitat autorització per establir una parada fixa al terme municipal de Sant Quirze del Vallès en el servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre Rubí i Terrassa, amb filloles (V-2747;B-157), del qual és concessionària.

S'obre un període d'informació pública perquè, durant el termini de 30 dies hàbils comptats des de l'endemà de la data de publicació d'aquest Anunci al DOGC, les entitats i els particulars interessats, una vegada examinada la sol·licitud a les dependències del Servei Territorial de Ports i Transports de Barcelona (c. Aragó, 244-248), puguin presentar en el termini indicat i en hores d'oficina, mitjançant un escrit dirigit al servei esmentat, les observacions que considerin pertinents.

Barcelona, 11 de novembre de 1999

AGUSTI PARÍS I ROIG  
Cap del Servei Territorial de Ports  
i Transports de Barcelona

(99.315.029)

**ANUNCI**

*d'informació pública per a la prestació del servei de transport públic entre Barcelona i Rubí (N-61).*

La Direcció General de Ports i Transports insta la prestació del servei de transport públic en horari nocturn entre Barcelona i Rubí (N-61) com a resultat de la prestació conjunta mitjançant un mateix vehicle dels serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera Barcelona–Matadepera, amb filloles (V-GC-46; B), i Rubí–Terrassa (V-2747; B-157) de confor-

mitat amb el previst a l'article 65.4 i als articles 57 i següents del Reglament de la Llei 12/1987, de 28 de maig.

S'obre informació pública per tal que en el termini de trenta dies hàbils, comptadors des de l'endemà de la publicació d'aquest Anunci en el DOGC, les entitats i els particulars interessats, mitjançant un escrit dirigit al Servei Territorial de Ports i Transports de Barcelona (c. d'Aragó, 244-248) puguin presentar, en el termini indicat i en hores d'oficina, les observaci-

ons que considerin pertinents.

Barcelona, 27 de gener de 2003

BENJAMÍN CUBILLO I VIDAL  
Cap del Servei Territorial de Ports  
i Transports de Barcelona en funcions

(03.027.104)

## DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

### DECRET

de 7 de novembre de 1979, pel qual s'integren a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya determinats serveis ferroviaris

Per Decret del Consell Executiu de 5 de setembre de 1979, es creà "Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya", com a entitat amb personalitat jurídica pública adscrita al Departament de Política Territorial i Obres Públiques, per a l'explotació, gestió i coordinació dels ferrocarrils que en virtut del Reial Decret 2115/78, de 26 de juliol, han estat transferits a la Generalitat de Catalunya, de tots aquells que creï i exploti en un futur i d'aquells altres mitjans de transport que la Generalitat li encomani, tot això sota el règim assenyalat en l'estatut aprovat per Decret del Consell Executiu de 5 de setembre de 1979.

En desplegament i exercici de l'esmentat Decret de 5 de setembre de 1979, de creació de "Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya", a proposta del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, i d'acord amb el Consell Executiu,

#### DISPOSO:

Article únic. — Queden integrats a "Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya" per a la seva gestió, explotació i coordinació, a partir de l'entrada en vigor del present Decret, els serveis ferroviaris següents:

a) De Barcelona a Terrassa, a Sabadell, a Tibidabo i a Reina Elisenda, i els serveis de carretera V-2147, V-3123 i V-1282, que tenen al seu càrrec "Ferrocarrils de Catalunya", i "Ferrocarril de Sarrià a Barcelona".

b) De Barcelona a Martorell, a Manresa i a Igualada, que té al seu càrrec "Ferrocarrils Catalans".

(La referencia a V-2147 es errònea y debe entenderse que corresponde a V-2747)

#### Disposicions transitòries

Primera. — En el termini d'un any, i pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, es redactarà el Reglament de Règim Interior de "Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya".

Segona. — En el mateix termini, pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, es formularà un pla d'etapes que tindrà com a objectiu l'acomodació laboral de les diverses Companyies integrades.

#### Disposició final

Aquest Decret entrarà en vigor el mateix dia de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat*.

Barcelona, 7 de novembre de 1979.

JOSEP TARRADELLAS  
President de la Generalitat  
de Catalunya

LLUÍS ARMET  
Conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques

### ANUNCI

sobre el canvi de titularitat, de la concessió de servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre Terrassa (estació RENFE) i Sant Vicenç dels Horts (estació Ferrocarrils Catalans) (V-3123)

El senyor Enric Ròig i Solés, en nom i representació de l'entitat Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en vir-

tut del Decret de Presidència de la Generalitat de 7 de novembre de 1979, publicat al *Diari Oficial de la Generalitat* n.º 37, de 24 de desembre del mateix any, ha sol·licitat el canvi de titularitat de la concessió del servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre Terrassa (estació RENFE) i Sant Vicenç dels Horts (estació Ferrocarrils Catalans) (V-3123).

Aquesta Direcció General de Transports ha resolt d'accedir a aquesta sol·licitud, amb la qual cosa Ferrocarrils

de la Generalitat de Catalunya resta subrogada en tots els drets i totes les obligacions que corresponen al titular de la concessió citada a partir de la data de publicació d'aquest anunci.

L'esmentada transferència es fa pública de conformitat amb el que disposa l'article 21 del Reglament d'Ordinació dels Transports Mecànics per Carretera, de 9 de desembre de 1949.

Barcelona, 14 de maig de 1981.

JOAQUIM TOSAS I MIR  
Director General de Transports



## Algunas imágenes

Las fotografías pertenecen a Ferrocarriles de Cataluña y forman parte de la colección de Luis Rentero. Se sitúan simplemente como muestra gráfica de los diferentes tipos de coches existentes y su decoración (con expresión de su línea habitual).



Pegaso 5023/C Hugás **Rubí-Terrassa**



Pegaso 5023/1 Hugás **Rubí-Terrassa**



Pegaso 5031-L/1 Castro Caride (**UAB - Bellaterra**)



Pegaso 5031-L/1 Castro Caride (**UAB - Bellaterra**)



Pegaso 5031-L/1 Castro Caride **Rubí-Terrassa**



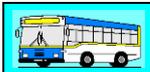
Pegaso 5031-L/1 Castro Caride **Rubí-Terrassa**



Pegaso 5062-B Indecasa **Terrassa-St.Vicenç**



Pegaso 5023-CL Unicar U-75 **Terrassa-St.Cugat**



## Algunas imágenes más posteriores

### Cuatro imágenes del mismo vehículo en diferentes épocas:



Pegaso 5062-B Indecasa Antes de 1980



Bus\_(B-9855-AS)\_Pegaso\_\_1982-10 (J.A.Solsona + David Arriola)



Bus\_(B-9855-AS)\_en Rubí\_1992-09-17 (J.A.Solsona + Xavi Flórez)



Buses\_Cochera\_1980-00 (Scan + AJulia) Al fondo puede verse este coche todavía con colores de Ferrocarriles entre otros de A.C.

### Otras imágenes:



Buses en Rubí (Scan Xavier Anies + Biblioteca Rubí)  
Los coches deben ser de Autos Castellbisbal, utilizados en esa línea.



Empresa:  
Inactiva

F.G.C. (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya SA)  
-Autobuses-

Ubicació:

Barcelona (Barcelona)



## Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

Ref_año	DGT	Nac	Loc	Distintivo	Línea	Observaciones	Empresa
1982-06	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1982-06	_1150	V2747	B157		St Cugat del Vallés-Terrassa		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1982-06	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1982-06	_1903	V1397	-		Manresa-Barcelona		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1983-03	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1983-03	_1150	V2747	B157		St Cugat del Vallés-Terrassa		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1983-03	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1983-03	_1903	V1397	-		Manresa-Barcelona		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1984-12	_1020	V815	B28		Monestir de Montserrat-Marganell	Antes: Funicular Aereo de Montserrat a St. Jeroní SA	Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants SA
1984-12	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1984-12	_1150	V2747	B157		St Cugat del Vallés-Terrassa	UTE con Renom	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1984-12	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1984-12	_1903	V1397	-		Manresa-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1987-04	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1987-04	_1150	V2747	B157		St Cugat del Vallés-Terrassa	UTE con SARBUS	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1987-04	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1987-04	_1397	V6433	GC33		Manresa-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1987-04	_2901	-	-		La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1989-01	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1989-01	_1150	V2747	B157		St Cugat del Vallés-Terrassa	UTE con SARBUS	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1989-01	_1151*	V2747	B157		Terrassa-Can Parellada	UTE con SARBUS	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1989-01	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1989-01	_1248	V6433	GC33		Manresa-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1989-01	_2901	-	-		La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1991-05	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1991-05	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-St Cugat del Vallés	UTE con SARBUS	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1991-05	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1991-05	_1248	V6433	GC33		Manresa-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1991-05	_1911-1				Olesa de Montserrat-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1991-05	_2901-1				La Molina-Pista llarga	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-St Cugat del Vallés	UTE con SARBUS	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-St Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1248	V6433	GC33		Manresa-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1323	V6458	GC58		Llivia-Puigcerdà-Berga-Barcelona	UTE con FGC, ATSA, Juliá, Alsina Graells	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1324	V6458	GC58		Berga-Gósol	UTE con FGC, ATSA, Juliá, Alsina Graells	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1911	-			Olesa de Montserrat-Barcelona	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_1935	-			Barcelona-Terrassa-Sabadell		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1992-06	_2901-1	-			La Molina-Pista llarga	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1995-12	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1995-12	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallés	UTE con SARBUS	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1995-12	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-Sant Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1995-12	_1248	V6433	GC33		Manresa-Barcelona	UTE con Autocares Juliá SA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1995-12	_1911-1				Olesa de Montserrat-Barcelona	UTE con Autocares Juliá SA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
1995-12	_2901-1				La Molina-Pista llarga	UTE con ATSA	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2002-06	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2002-06	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallés		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2002-06	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-Sant Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2002-06	_1922				Baixador de Sant Joan-Can Sant Joan de Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2002-06	_2901				La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2003-10	_1060	V1282	B55		Molins de Rei-Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2003-10	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallés		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2003-10	_1162	V3123	B181		Terrassa (est. RENFE)-Sant Vicenç dels Horts		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2003-10	_1922				Baixador de Sant Joan-Can Sant Joan de Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2003-10	_2901				La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2004-12	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallés		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2004-12	_1922				Baixador de Sant Joan-Can Sant Joan de Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2004-12	_2901				La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

2005-10	_1150	V2747	B157		Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallès		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2005-10	_1922				Baixador de Sant Joan-Can Sant Joan de Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2005-10	_2901				La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2008-12	_1922				Baixador de Sant Joan-Can Sant Joan de Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2008-12	_2901				La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_1922				Baixador de Sant Joan-Can Sant Joan de Rubí		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_2901				La Molina-Pista llarga		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999				Cremallera de Montserrat		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999				Telefèric Olesa de Montserrat - Esparreguera		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			L7	Pl. Catalunya - Av. Tibidabo		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			L6	Pl. Catalunya - Reina Elisenda		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S5	Pl. Catalunya - Sant Cugat del Vallès		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S2	Pl. Catalunya - Sabadell - Rambla		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S55	Pl. Catalunya - Universitat Autònoma		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S1	Pl. Catalunya - Terrassa - Rambla		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S33	Pl. Espanya - Can Ros		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			R6	Pl. Espanya - Igualada		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			R5	Pl. Espanya - Manresa-Baixador		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S8	Pl. Espanya - Martorell Enllaç		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			L8	Pl. Espanya - Molí Nou-Ciutat Cooperativa		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999			S4	Pl. Espanya - Olesa de Montserrat (tren)		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009-12	_9999				Vallvidrera Inferior - Vallvidrera Superior		Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2011-12	AE			AE	Olesa de Montserrat (aeri) - Esparreguera		FGC
2011-12	Escolar			Escolar	Escolar Pl. Catalunya - Sant Joan		FGC
2011-12	FV			FV	Vallvidrera Inferior - Vallvidrera Superior		FGC
2011-12	L6			L6	Pl. Catalunya - Reina Elisenda		FGC
2011-12	L7			L7	Pl. Catalunya - Av. Tibidabo		FGC
2011-12	L8			L8	Pl. Espanya - Molí Nou-Ciutat Cooperativa		FGC
2011-12	MM			MM	Monistrol de M (cremallera) - Montserrat		FGC
2011-12	R5bis			R5bis	Pl. Espanya - Manresa-Baixador		FGC
2011-12	R6bis			R6bis	Pl. Espanya - Igualada		FGC
2011-12	S1			S1	Pl. Catalunya - Terrassa - Rambla		FGC
2011-12	S2			S2	Pl. Catalunya - Sabadell - Rambla		FGC
2011-12	S33			S33	Pl. Espanya - Can Ros		FGC
2011-12	S4			S4	Pl. Espanya - Olesa de Montserrat (tren)		FGC
2011-12	S5			S5	Pl. Catalunya - Rubí		FGC
2011-12	S55			S55	Pl. Catalunya - Sabadell - Rambla		FGC
2011-12	S8			S8	Pl. Espanya - Martorell Enllaç		FGC
2013-10	ESC			ESC	Pl. Catalunya - Sant Joan		FGC
2013-10	FV			FV	Vallvidrera Inferior - Vallvidrera Superior		FGC
2013-10	L6			L6	Pl. Catalunya - Reina Elisenda		FGC
2013-10	L7			L7	Pl. Catalunya - Av. Tibidabo		FGC
2013-10	L8			L8	Pl. Espanya - Molí Nou-Ciutat Cooperativa		FGC
2013-10	LP			LP	Lleida-Pirineus - La Pobla de Segur		FGC
2013-10	MM			MM	Monistrol de M (cremallera) - Montserrat		FGC
2013-10	R5			R5	Pl. Espanya - Manresa-Baixador		FGC
2013-10	R50			R50	Barcelona Pl. Espanya - Manresa		FGC
2013-10	R6			R6	Pl. Espanya - Igualada		FGC
2013-10	R60			R60	Barcelona Pl. Espanya - Igualada		FGC
2013-10	S1			S1	Pl. Catalunya - Terrassa - Rambla		FGC
2013-10	S2			S2	Pl. Catalunya - Sabadell - Rambla		FGC
2013-10	S33			S33	Pl. Espanya - Can Ros		FGC
2013-10	S4			S4	Pl. Espanya - Olesa de Montserrat (tren)		FGC
2013-10	S5			S5	Pl. Catalunya - Rubí		FGC
2013-10	S55			S55	Pl. Catalunya - Sabadell - Rambla		FGC
2013-10	S8			S8	Pl. Espanya - Martorell Enllaç		FGC