



Empresa:
Liquidada

Ubicación:

Autobuses Roca
Magí Roca Sangrà

Barcelona
Barcelona



Versión 08-2020



HISTORIA



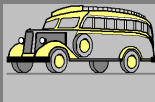
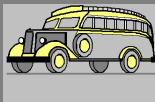
Bibliografía



LINEAS



Billetes



Los autobuses de
Barcelona



Empresas



HISTORIAL

Preámbulo: Hablar de **Autobuses Roca** es lo mismo que que hablar de **Magí Roca Sangrà** y por tanto todo va ligado a su vida personal en la que cabe diferenciar dos importantes etapas influidas por el lugar de residencia. Existe un libro (reseñado en [Bibliografía](#)) que explica detalladamente su vida, y en esta ficha he incluido un resumen publicado por su mismo autor en su Blog personal, por lo que aquí intentaré hacer un muy breve resumen de solamente lo más relevante.

Magí Roca Sangrà



Época en Tárrega. ([ver artículo](#)).- **Magí Roca Sangrà** nació en Tárrega el año 1880. Entre 1908 y 1918 participó en diversas actividades e iniciativas culturales y políticas, en las que generalmente actuaba como transportista, ello le hizo ir creando reputación y experiencia. A finales de esta década contaba con varios carros, camiones y seis trenes Renard. Con ellos y ya como transportista participó en grandes obras como la reconstrucción de la presa del Tossal del Canal de Urgel y las nuevas centrales hidroeléctricas de Capdella, Molinos y Camarasa.

El 07-07-1917 se casa con Rosa Viladot Cardona residente en Barcelona y con ello él también traslada su residencia aunque inicialmente sigue con toda su actividad empresarial centrada en Tárrega.

Por lo que respecta al transporte, en 1927 colabora con [La Pirenaica Pallaresa](#) para establecer un servicio entre **Barcelona, Igualada, Cervera, Tárrega y Lérida**, que tuvo gran éxito de público por la comodidad de sus coches y por la buena regularidad del servicio ([ver ficha](#)). Cabe citar que estaba emparentado con **Francesc Pera Roca**, industrial y titular en esta época de la compañía de autobuses [La Montañesa](#). Y resumiendo (según se cita en el [artículo](#) de referencia) colaboró o participó en empresas de transporte de pasajeros y de mercancías de prestigio como "**Ramon Mill**" (mercancías), la "**Hispano Montañesa**", la "**Hispano Targarina**" y la "**Pirenaica Pallaresa**", entre otras.

Época en Barcelona. ([ver artículo](#)).- **Magí Roca Sangrà** con motivo de su matrimonio fijó su domicilio en Barcelona, en donde también comenzó a establecer actividades combinadas con las de Tárrega. A partir de 1920 participó en la construcción del "**Gran Metropolitano de Barcelona**" (tramo **Liceo-Lesseps**) y el "**Ferrocarril Metropolitano Transversal**" (tramo **Cataluña-Santa Eulalia**). En 1924 fue uno de los promotores de la creación de la Mutua **FIATC** (**Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña**). Participó en obras como la ampliación del Puerto de Barcelona, el soterramiento de "**Ferrocarriles de Cataluña**" a su paso bajo la calle de Balmes, etc.

En el mismo 1924, **Magí Roca Sangrà**, gracias a su buena relación con "**Viajes Marsans**", obtuvo la concesión de los servicios de autocares de gran turismo para excursiones al **Pirineo francés y español**, y luego a partir del año 1929 se le otorgó la concesión del servicio de autocares de gran lujo **Barcelona Madrid-Córdoba-Sevilla-Granada-Murcia-Valencia-Barcelona** que duraba quince días.

A pesar de todo lo anterior, la máxima aspiración de **Magí Roca Sangrà** desde su llegada a Barcelona fue dedicarse a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros, cuyo desarrollo cronológico es:



El 16-11-1925 **Antoni Rosell Camps** solicita al Ayuntamiento de Barcelona la concesión de la línea **Córcega-Rambla Volart**.
En 03-1926 **Antoni Rosell Camps** recibe la aprobación del Ayuntamiento, pero debe adaptar el proyecto a las nuevas bases.
El 19-07-1926 le es traspasado el proyecto a **Magí Roca Sangrà** para que lo continúe, y se saca a concurso público.
En 1928 **Magí Roca Sangrà** fundó su empresa bajo la denominación "**Autobuses Roca**" (aunque siguió usando también el suyo).
El 21-02-1928 **Magí Roca Sangrà** recibe la concesión definitiva de **Urgel/Provenza-Córcega-Rambla Volart (Hospital St.Pau)**.
El 18-08-1928 se efectúa la inauguración de esta primera línea y el 24-08-1928 se inicia el servicio con 3 autobuses.
El 16-10-1930 **Magí Roca Sangrà** recibe una segunda concesión de Línea Urbana, la de **Pelayo-Horta** (Línea F).
El 22-12-1930 comienza el servicio de esta segunda, pero se inaugura el 01-02-1931, con también otros 3 autobuses.
El 11-05-1932 **Magí Roca Sangrà** recibe una 3ª concesión de **Urgel/Provenza - Paralelo**. Tramitada con bastantes problemas legales desde el inicio el 18-03-1930, inaugurada finalmente el 15-10-1932, y que en realidad sería una prolongación de su primera línea, quedando establecida en **Paralelo-Hospital**.

En 1937 y durante la Guerra la Empresa fue incautada pasando a denominarse **Autobuses -R-**, pero siguió con total autonomía. Los propios trabajadores defendieron a **Magí Roca**, hasta el punto de que se le mantuvo en alta dentro de la Empresa (para protegerlo).

Autobuses -R-

Acabada la Guerra fue devuelta a su anterior situación, pero con una importante merma de su material. Además un Decreto del nuevo Régimen prohibió circular por Barcelona vehículos de gasolina y los coches quedaron paralizados más de un año. Ello ocasionó que algunos coches se adaptasen para circular con gasogeno.



El 07-10-1941 se pudo restablecer el servicio **PI. Victoria - Hospital St.Pau**. En años siguientes se prolongaron más tramos. La línea **Pelayo-Horta** nunca volvió a circular.

Antes de 1943 **Autobuses Roca** adquiere las líneas y activos de **La Sanjustenca**, (que se encontraba en quiebra), pero le mantiene su autonomía. Sus líneas iban a la **PI. España**, mientras que las de **TB** (que seguía en competencia) acababan en **PI. Cataluña**.



Durante un tiempo estuvo realizando también la línea **PI.España-Prat Llobregat**, (posiblemente en arrendamiento).

En 1946 se inauguró la línea "**I**" **Paralelo-Hospital de Sant Pau** y en 1954 la línea "**F**" **PI.Urquinaona-Horta**.

En 1946 **Autobuses Roca** abandona la explotación, pasando todos sus activos y líneas a **TB** pero en arrendamiento.



El 18-07-1947 **Magí Roca Sangrà** murió. Pocos meses antes se había abandonado la explotación de las líneas. Su decisión de dejar la compañía la tomó tras un viaje a Madrid (Ministerios) en donde se le traicionó en favor de dirigentes de **TB** (**Tranvías de Barcelona**), a lo que se agregó luego su enfermedad.

Los coches urbanos ya gestionados por **TB** estuvieron haciendo servicio en líneas con final en **PI. España** generalmente por lo que era habitual verlos por allí.

Con los años el servicio **Hospital-Paralelo** se convirtió en la línea **20** y el servicio **Pelayo-Horta** en la línea **19** ambas de **TMB**.

El 22-12-1951 se liquidó formal y definitivamente **Autobuses Roca** (su parte histórica de **Magí Roca Sangrà**).

Pero en 1945 aparece un nuevo empresario familiar (hermano) que tiene su sede en Barcelona. El 01-03-1945 **Ramon Roca Sangrà** ("Ramonet") establece un acuerdo con **RENFE** para coordinar servicios con el ferrocarril en la línea **Barcelona-Blanes-Girona**, (así como en la de **Barcelona-Granollers** que ya atendía desde 1935 y que luego pasará a **Autos Asmarats+RENFE** ([ver doc](#)).

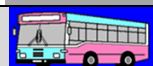
Auto-Tranportes Roca

En 1952 **Auto-Transportes Roca** está realizando tres importantes líneas: **Barcelona-Lloret**, **Barcelona Blanes** y **Barcelona-Gerona**, de las cuales la primera la realiza combinada con **Pujol-Pujol** ([ver documentos](#)).

Auto-Transportes Roca tiene su parada de inicio en Barcelona, calle Diputación 269. ([ver documento](#)).

En alguna fuente se la cita también como **Comercial de Auto Transportes**.

A partir de 1958 estas líneas figuran con la titularidad exclusiva de **RENFE** y seguramente combinadas con la empresa **TRAPSA** que más tarde la transpasarà a **ASSER-Barcelona Bus** (cuya ficha está en construcción).



Esta ficha se actualizó en profundidad el 10-2014 y en una versión posterior de 05-2017 únicamente se ha incorporado el apartado de Billetes y se ha actualizado el estilo. Mas datos en versiones posteriores.



Información / Bibliografía / Enlaces

Libro "Magí Roca i Sangrà (1880-1947) de Ricard Fernández Valentí, publicado en mayo de 2009.

Libro "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" de Albert González Masip, publicado en 1996. (Se han reproducido algunos cuadros de datos).

Libro "Memórias de un Peatón (Tranvías y Trolebuses de Barcelona)" de Manuel Giménez Attenelle, editado en 1997.

Documentación y fotos de la colección de Xavi Flórez.

Los datos han sido contrastados con las siguientes publicaciones:

Libro "Els autobusos de l'Àrea de Barcelona (1905-1939)" de Albert González Masip, publicado en 2007.

Libro "El Transport de Viatgers a Esplugues i Sant Just (1900-1950)" de Albert González Masip, publicado en 1994 (Ajuntament D'Esplugues).

En la web de Los Autobuses de Barcelona también hay información:



Línea 1 Hospital – Paralelo → <http://www.autobusesbcn.es/lineas/r1.html>

Línea 2 Pelayo – Horta → <http://www.autobusesbcn.es/lineas/r2.html>

Línea 3 Pza. España – San Justo → <http://www.autobusesbcn.es/lineas/r3.html>

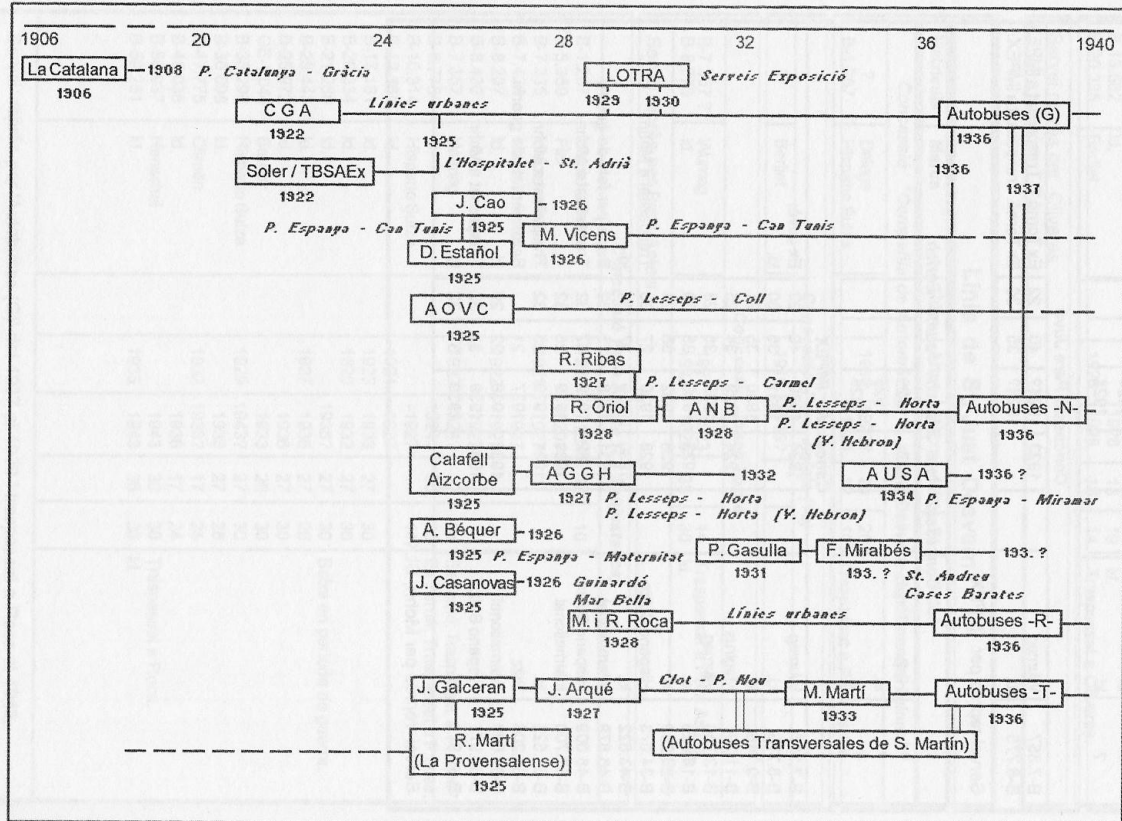


Cuadros tomados del Libro "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" de Albert González Masip, publicado en 1996
Muestra gráficamente los diferentes nombres de las Empresas que han intervenido en la historia empresarial antes de la Guerra

6 Esquema empresarial

Líneas urbanas

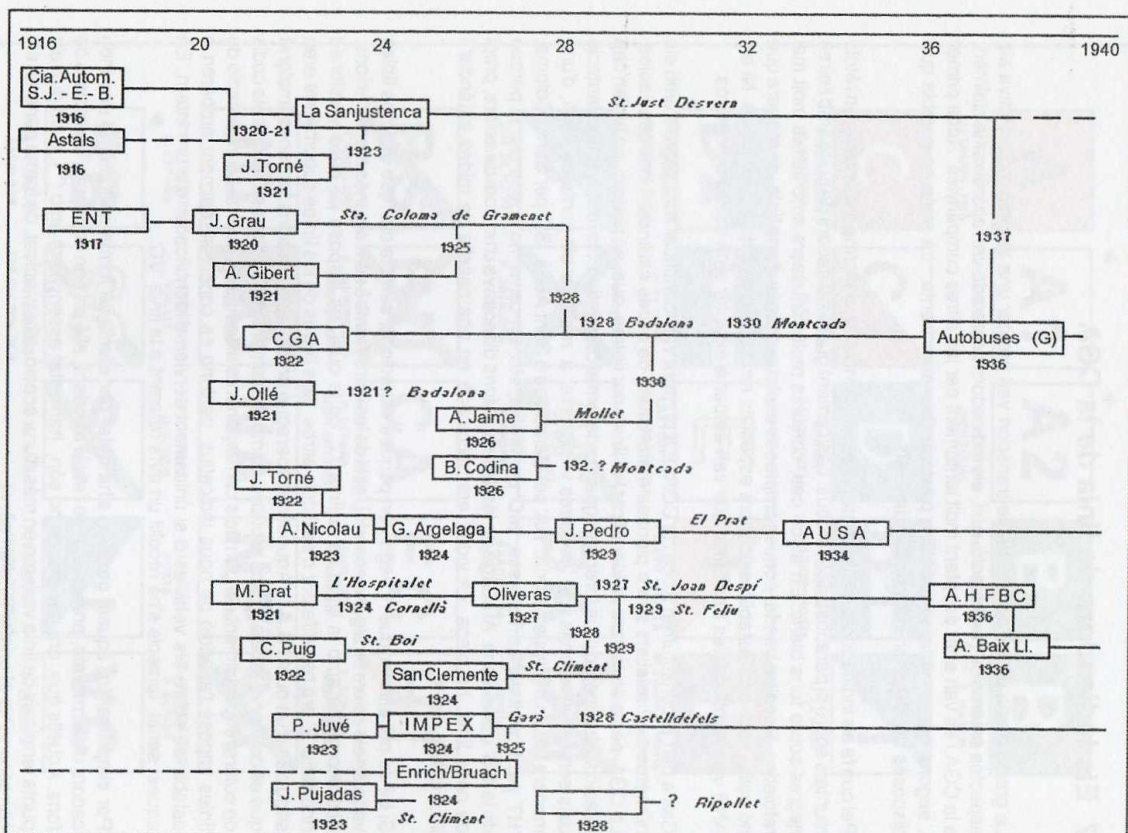
216



Els autobusos a Barcelona

Líneas suburbanas

Els autobusos a Barcelona



217

ABREVIATURAS UTILIZADAS:

AGGH Autobuses Gracia, Guinardó y Horta
ANB Autobuses del Norte de Barcelona
AOVC Servicio Público Auto-Omnibus Vallcarca-Coll
AUSA AutoTransportes y Colonia Puig de Montserrat
BOP Boletín Oficial de la Provincia
CCT Compañía Catalana de Tranvías

CGA Compañía General de Autobuses de Barcelona
CGO Compagnie Générale des Omnibus (París)
CGT Compañía General de Tranvías
ENT Empresa Nacional de Tierras
JOP Jefatura de Obras Públicas
La Catalana La Catalana, Compañía de Omnibus y Tranvías
LOTRA Locomoción y Transportes

LTDB Les Tramways de Barcelona
MOP Ministerio de Obras Públicas
MZA Cia. Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante
TB Tranvías de Barcelona
TBSAEx Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones
TMB Transports Metropolitans de Barcelona

Artículo extraído del nº 137 del Boletín Informativo de TB, publicado en 08/1978:



AUTOBUSES ROCA

Vinculados desde finales del pasado siglo a operaciones de compra y venta de caballerías, así como al transporte por carretera de mercancías y también servicios de líneas regulares de viajeros, Magin y Ramón Roca planearon una red de servicios regulares creando un trazado de líneas urbanas para la ciudad, cuando en los años veinte Barcelona crecía y se extendía considerablemente uniendo todas las barriadas que la circundaban.

De las líneas en proyecto, por cierto muy bien planificadas y estudiadas, dos llegaron a ser realidad. Así pues, se solicitó en 1928 al Ayuntamiento la concesión de un servicio de autobuses desde Paseo de Gracia (Córcega) hasta la Rambla Volart en el Guinardó, que fue concedida en abril de dicho año, complementándose posteriormente con otras dos nuevas concesiones desde Paseo de Gracia a Urgel (Provenza) en 1929, y hasta Paralelo en 1932.

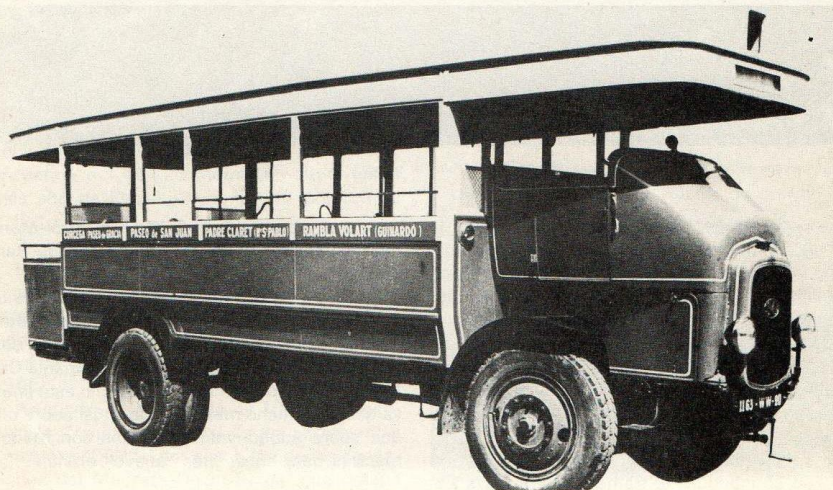
Las tres pasaron a formar una sola línea que unía el Hospital de San Pablo con el Paralelo, cruzando el corazón del Ensanche.

Las primeras cocheras estuvieron ubicadas en Sepúlveda-Calabria. Posteriormente al ampliarse la flota de autobuses y el servicio, pasaron a la calle Castillejos-Mallorca, en donde se instalaron a la izquierda (números impares) el garaje y las oficinas y a la derecha (números pares) el taller.

La mayoría de los coches fueron SOMUA y HENSCHEL.

Cabe reseñar la gran atención que siempre tuvo la empresa con su personal, pues entre las amistades de los empleados éstos comentaban: "Si pudiesen entrar en los Autobuses Roca, tenías la vida asegurada". Verdaderamente, en aquella época, no existiendo los seguros sociales, a los empleados cuando estaban enfermos se les entregaba el sueldo íntegro, y lejos de haber abusos, éstos, agradecidos, todavía convalecientes, se presentaban ya para incorporarse de nuevo al trabajo.

Solicitada la concesión de la segunda línea Pelayo-Horta, tras salvar numerosas dificultades y no sin grandes esfuerzos, se obtuvo la concesión de la



PRIMER AUTOBUS ROCA. Todavía con matrícula francesa. No tenía puertas laterales. El acceso se efectuaba por la parte frontal posterior.

misma el 16 de octubre de 1930 entrando en servicio el día 22 de diciembre.

No obstante, la solemne inauguración oficial tuvo lugar el domingo día 1 de febrero de 1931, en la que entraron en servicio tres nuevos coches.

A las doce y media, partieron de la Ronda Universidad los nuevos autobuses y tres más, con personalidades e invitados, llegando al cabo de veinte minutos a la Rambla de Campoamor en Horta, frente a la iglesia parroquial de San Juan, donde les recibió con entusiastas aplausos la barriada en masa allí congregada.

El ilustrísimo y reverendísimo señor obispo de Barcelona, don Manuel Irurita Almandoz —por cierto, vilmente asesinado cinco años después—, acompañado por el reverendo cura párroco de la iglesia, don Miguel Pujol, bendijo la nueva línea y los elegantes autobuses que iban montados sobre chasis Somua de seis cilindros, cuya fabricación y montaje había implantado recientemente la Sociedad Española de Construcción Naval en sus talleres de Artillería y Material Ferroviario.

La línea circulaba desde la Ronda Universidad, por Plaza Cataluña, Paseo de Gracia, Caspe, Paseo San Juan, Padre Claret y Paseo Maragall hasta Horta.

En las horas de más afluencia de personal se daba servicio cada tres minutos y medio, invirtiéndose en el recorrido unos veinte minutos.

Esta línea circuló hasta 1936 con trayectos de 10 y 25 céntimos. Pasada la contienda, y tras la desaparición, destrozo y pérdida de la mayor parte de los autobuses, se procuró reorganizar el servicio con los escasos elementos que en aquel tiempo se disponía. A los coches recuperados, una vez restaurados, se les acopló un gasógeno a leña construido por la Dion Bouton e instalado por Ferpa, el cual perdía como máximo el 75 %, en relación con el funcionamiento a gasolina, sin necesidad de compresor.

Así pudo restablecerse el servicio entre el Paseo



Calle Campoamor (Horta). Personalidades e invitados rodean el coche número 41 momentos antes de ser bendecido y dar inauguración oficial a la nueva línea Pelayo-Horta.

Continuación (del mismo artículo):



Regias líneas de un flamante autobús Somua frente al garaje-taller de la calle Castillejos.

de Gracia y el Hospital de San Pablo, el día 7 de octubre de 1941, prolongándose posteriormente hasta Urgel-Provenza.

Las enormes dificultades habidas a causa de las

fuertes restricciones de aquellos años en el suministro de neumáticos y carburantes, motivaron que cinco años después los coches en buen estado, así como todo el personal de plantilla, pasara a Tranvías de Barcelona, S.A., la cual se hizo cargo de la explotación.

Así pues, con el distintivo "I", quedó establecida inicialmente una línea de autobuses entre el Hospital de San Pablo y la Plaza de la Victoria, el día 28 de octubre de 1946, que prolongándose posteriormente hasta el Paralelo y la Plaza Maragall, el tiempo la ha convertido en la actual línea 20, que todos conocemos.

Por la preocupación y afán constante en ofrecer un servicio lo más cuidado posible en aquellos tiempos tan difíciles, la Compañía de Autobuses Roca fue declarada "empresa ejemplar".

Sirvan estas líneas para reconocer y testimoniar un homenaje a la que fue Compañía de Autobuses Roca, por sus constantes esfuerzos en ofrecer siem-

pre un cuidado servicio, así como al personal de la misma, correcto y educado en todo momento.

Igualmente vaya a la familia de don Ramón Roca Sangrá, por todas las atenciones que de ella he recibido en todo momento, al solicitar datos y fotografías para la confección de este artículo, mi más sincero agradecimiento.

PEDRO FERRÉ PUIG

Creo que nunca se ha publicado en el BOLETIN ningún artículo referente a los AUTOBUSES ROCA.

He hecho un poco de amistad con la familia, la cual me ha entregado los originales de estas fotografías que he reproducido, las cuales son inéditas y no vistas. Me han dado la conformidad para la publicación en el BOLETIN, tanto de las fotos como del escrito.

SOMUA RZCA

AUTOBUSES
ROCA

serie
1 · 3

A raíz de la inauguración por la compañía "Autobuses Roca" de la línea Córcega-Guinardó, en agosto de 1928, se pusieron en servicio en la misma tres coches de fabricación francesa, marca SOMUA ("Société d'Utilage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie) de Saint Ouen (Seine). Estos vehículos, los primeros de la citada compañía, derivaban de los Schneider tipo H de la "Compagnie Générale des Omnibus", de París, puestos en servicio desde junio de 1916 y con 38 plazas. Los Schneider se utilizarían posteriormente en Marsella y Lyon (1924), dotándolos de neumáticos de aire.

Al pasar SOMUA a construir con las patentes Schneider-CGO, mejoró la concepción de estos coches, a raíz de un pedido de la ciudad de Varsovia, diseñando el modelo RZC, modelo que se suministraba con neumáticos (RZCA) o con ruedas macizas (RZCB), ambos con ruedas gemelas en el eje trasero.

El motor era de 4 cilindros monobloques (diámetro por carrera: 100x150 mm.), de 4 tiempos, con una potencia imponible de 22 CV (18 en Francia). El engrase se hacía por presión y el agua circulaba "movida directamente por una bomba independiente", según indicaban los catálogos del fabricante. "Limitador de

velocidades, alumbrado por magneto con avance automático y carburador automático". El embrague constaba de un único disco de acero y dos discos libres de material imantado, facilitando 4 marchas hacia adelante y marcha atrás. La transmisión se basaba en un árbol de cardán longitudinal fijo delante y móvil detrás.

La dirección se articulaba en un tornillo sinfín y rueda helicoidal, por encima del compartimento del motor, pues estos autobuses (como todos los vehículos SOMUA de este tipo) tenían el emplazamiento del chófer sobre el del motor, dotándolos de un frontal característico, siguiendo la tradición Schneider.

Los ejes eran de acero, el primero fundido por partes, el posterior de una sola pieza. Este estaba encajado en el chasis mediante una forma, con lo que no quedaba más bajo que el piso del vehículo, permitiendo una menor altura del suelo útil. Por otra parte, facilitaba una segunda desmultiplicación en los tambores de las ruedas. Los frenos eran dobles: unos sobre las ruedas, con mando con pedal y palanca, y uno sobre la transmisión, con mando por otra palanca.

El chasis, de una anchura total de 90 cm. entre barras longitudinales exteriores, dejaba espacio para una carrocería de casi 5 metros y medio que se traducía en 7 filas de asientos en el interior.

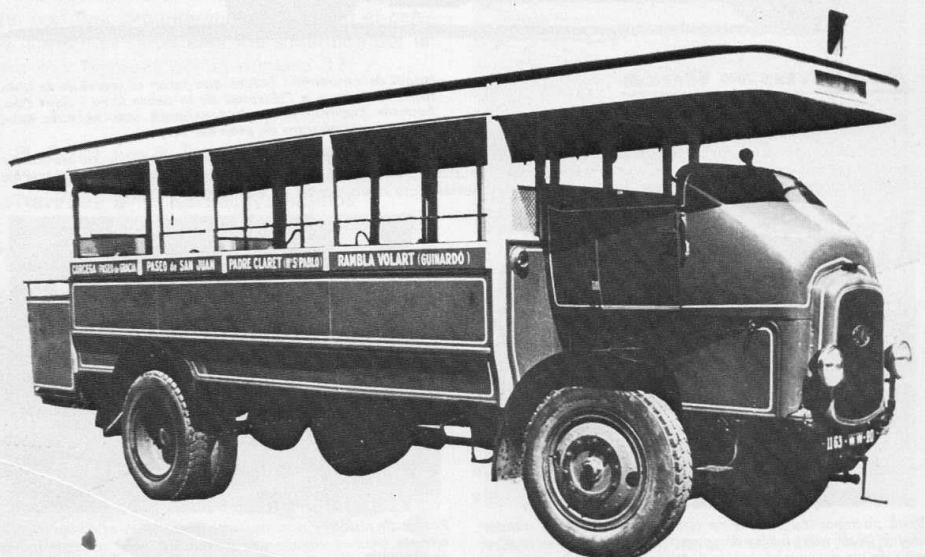
El acceso se efectuaba por detrás, pues la plataforma, situada tras el eje posterior, era abierta, con puerta central en el eje del coche.

Las ruedas eran de neumáticos de aire (progreso importante para la época para vehículos de este peso (más de 6,500 kg.), con chasis de 3,200 kg.

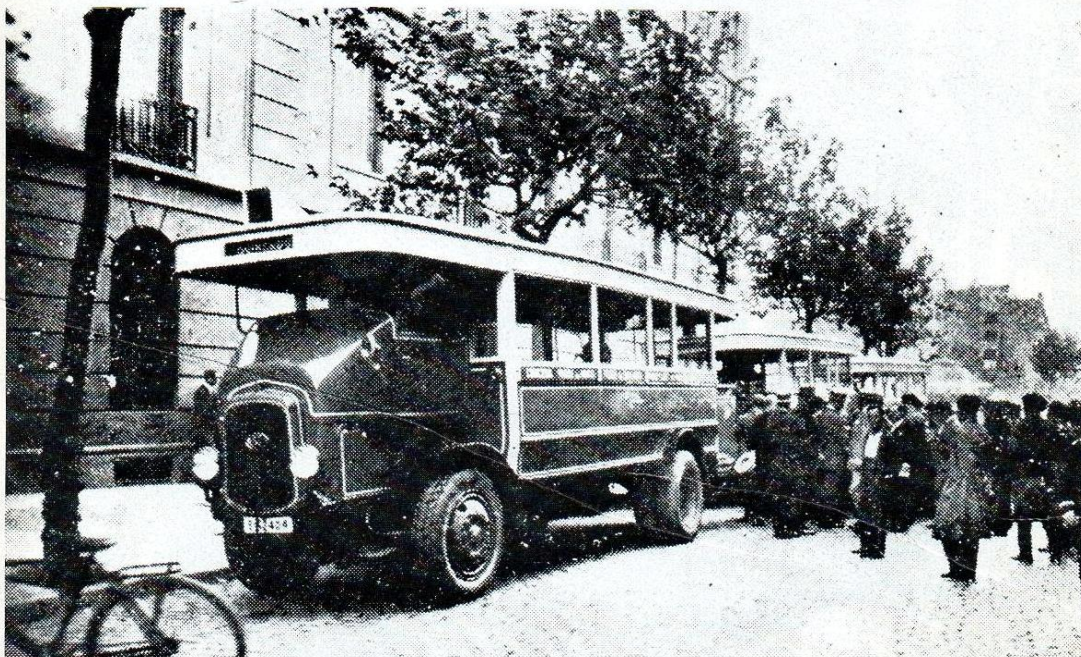
Las plazas sentadas las facilitaban asientos dobles mullidos, de cara y de espalda al sentido de la marcha, totalizando 29 asientos más el conductor. En la plataforma posterior podían viajar 12 pasajeros.

Esta primera serie de coches SOMUA de Roca no adoptó nunca el gasógeno, siendo retirados al acabar su utilización, posteriormente a 1939, desguzándose en su totalidad.

Fotos: Archivos Ferré y CAP



El día de la Inauguración del servicio, 23 de Agosto de 1928 a las cinco y media de la tarde en el chaffán Córcega-Paseo de Gracia, los tres primeros SOMUA dispuestos a efectuar el primer servicio, limitado a Castillejos, por obras.



SOMUA RZCA

**AUTOBUSES
ROCA**

**serie
10 · 16**

Al ampliarse la concesión de la línea original al Guinardó, con prolongación por su extremo inferior hasta el Paralelo, la compañía "Autobuses Roca" matriculó y puso en servicio desde el mes de febrero de 1930 una serie de 7 autobuses marca SOMUA como los precedentes pero que diferían sustancialmente en su aspecto externo aunque no en la parte mecánica.

Estos coches, numerados del 10 al 16, eran más largos, con una distancia total entre ejes de 4.490 mm., dejando tras la cabina un espacio libre para carrocería de 5.860 mm. Su peso, algo mayor, alcanzaba para el chasis los 3.300 kg., las 7 toneladas incluyendo carrocería acabada.

El motor era de idénticas características que los 1-3, con la misma potencia, si bien el vehículo era capaz para 44 pasajeros, 32 sentados y doce en la plataforma posterior que era semicerrada y a la que se accedía por una abertura (sin puerta) en la parte derecha. Los asientos, orientados hacia adelante y hacia atrás, estaban dispuestos en 8 filas de dos pares cada una correspondiéndose con las ventanas.

Dada la poca facilidad de explotación motivada por el pequeño acceso posterior, ya en los años 1930 se realizó una reforma en la parte delantera de la carrocería consistente en suprimir los primeros asientos en número de 8 y colocando para esa nue-

va plataforma una puerta corredera de una sola hoja, maniobrada neumáticamente en las paradas de mayor afluencia de viajeros, especialmente en las terminales del servicio.

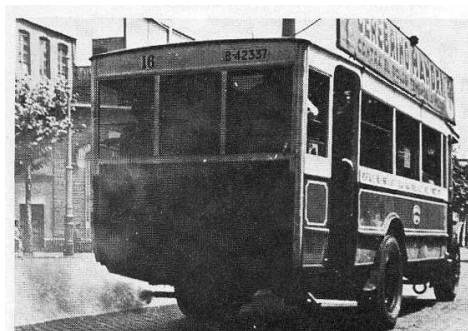
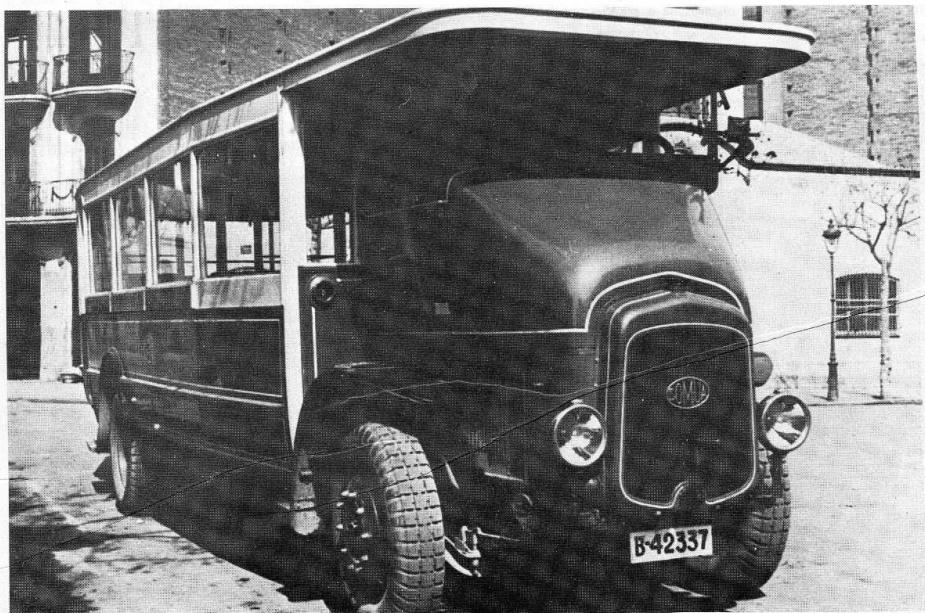
Al final de esa década se les equipó con un gasógeno aprovechando la parte izquierda de la plataforma, si bien esa reforma no afectó ni al coche 11 ni al 15, siendo muy posible que el primero no circulase desde el final de la contienda 1936-39.

Como novedad, incorporaban un casillero externo a la carrocería, de modelo idéntico a los usados en Francia, llevando lateralmente placas de itinerarios, según costumbre en los autobuses de esta compañía.

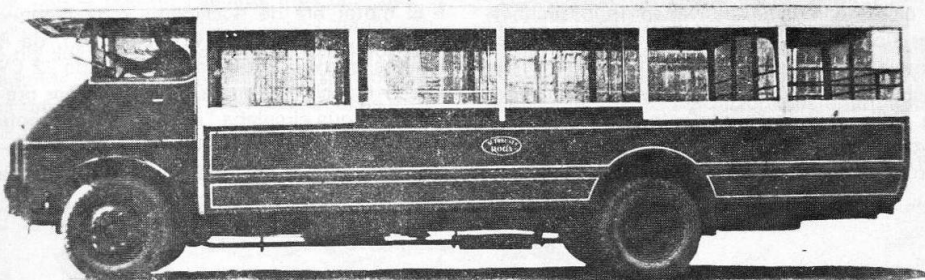
Cabe añadir que como consecuencia de este pedido, la casa SOMUA preparó también vehículos para la "Compagnie Française des Tramways", red de Le Havre, siendo estas dos ciudades junto con Varsovia las únicas que dispusieron de estos coches, no llegando su producción total a superar los cien ejemplares.

Su color exterior se mantuvo invariable crema/verde, siendo retirados del servicio a finales de los años 1940, al pasar el material a propiedad municipal.

Fotos: Archivos Palou y Ferré



Vista posterior. La plataforma tenía acceso abierto e interiormente llevaba dos barras de apoyo todo alrededor. Por la situación de los pasajeros [visibles al lado derecho de la misma] se aprecia con claridad la baja altura de las ventanas respecto al chasis y suelo del coche.



Autobuses Roca

Model dels magnífics cotxes que faran el servei de la línia Urgell-Provença a l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau. Aquesta Empresa posseeix igualment auto-cars de gran luxe per a excursions de gran turisme.

Vista lateral de uno de los coches de esta serie, aún sin la plataforma delantera. Como se observa, la cabina del conductor era abierta lateralmente. Las ruedas quedaban muy altas respecto a las ventanas por efecto del chasis de eje encajado, lo que imponía que los asientos situados encima tuviesen que ir más altos que los demás. Foto reproducción de un diario de la época.



Fotografía posterior a las dos anteriores, donde se ponen de manifiesto algunas importantes diferencias: plataforma delantera (delatada por las dos barras blancas tras la ventana) y frontal modificado, adoptando un tipo NAVAL de la tercera serie, retrasando la cabina respecto al motor. Coche 16.



José A. Tartajo
Madrid, Spain
Ver todo mi perfil

Editado el viernes 16 de mayo de 2014 con el título **Los autobuses de la SATA** en el Blog de referencia.

Se habla en el artículo de un concurso efectuado por el Ayuntamiento de Madrid en Octubre de 1931 para la adquisición de vehículos en el que se expusieron varios y entre ellos figuraba el coche número 38 de Autobuses Roca, tal cual como posteriormente prestó servicio en Barcelona, es decir con sus carteles de línea, su numeración y sus restantes atributos.

Se reproducen a continuación algunos de los textos e imágenes más significativos (respecto a esta ficha):

La Sociedad Anónima de Transportes Automóviles se consideraba caballo ganador en el Concurso de Autobuses de 1931, convocado por el Ayuntamiento de Madrid. Pero el concurso no valió para nada. El concurso no estaba bien planteado, y la insistencia de los Letrados Consistoriales en defender su informe logró convencer a los miembros del Ayuntamiento de que ese defecto de origen, más las posteriores consultas, llevaban a la invalidación del concurso. Formalmente, no existió una anulación del concurso; sencillamente, el informe que recomendaba la adjudicación a la SATA "fue devuelto a la Comisión". Punto final.

.../...

Se publica en la prensa una foto con tres autobuses presentados por la SATA al concurso, aparcados en la Plaza de la Villa. Un coche es un "media cabina" inglés, con cabina a la derecha; otro es el típico Naval-Somúa interurbano; y el tercero es un Naval-Somúa de los suministrados a Roca (y con rótulos de línea de Roca). La apertura de las proposiciones tiene lugar el 24 de Octubre de 1931.

Identifiquemos los vehículos.

.../...

El tercer autobús está prácticamente oculto en la foto. Era un autobús de tipo urbano, en concreto era un autobús Somúa, fabricado por la Naval, una unidad con rótulos correspondientes a la Empresa Roca, de Barcelona. Afortunadamente, una foto nos muestra que ese autobús barcelonés llevaba una matrícula provisional de Madrid (M-100.545, 2º semestre 1930).

.../...

(Se han conservado los enlaces al Blog, clicando sobre la foto se accede al original).



Esta es la foto más clásica de la presentación de los autobuses de SATA en la Plaza de la Villa, ante el Ayuntamiento.



**Autobús urbano Naval-Somúa. Empresa Roca nº 38.
M-100.545, 2º semestre 1930**

BARCELOFÍLIA

BCN * * INVENTARI DE LA BARCELONA DESAPAREGUDA * * BCN

divendres, 12 agost de 2011

AUTOBUS SOMUA. Autobusos Roca. (1928-1958)

El 23 d'agost de 1928 va entrar en funcionament una nova línia d'autobús que portava els passatgers des del centre de la ciutat fins al barri del Guinardó prop de l'Hospital de Sant Pau. El servei era cobert per l'empresa *Autobusos Roca*, que havia aconseguit la concessió davant la Compañía General de Autobuses (CGA), i es prestava mitjançant tres autobusos de la marca Somua RZCA comprats a França. Aquests nous cotxes, amb una fesomia molt singular caracteritzada pel seu morro inclinat, disposaven de motors diesel de 4 cilindres amb potència de 140 CV. Les rodes eren de pneumàtics i disposaven d'una cabuda total de 40 passatgers (29 seients més 11 places dempeus a la plataforma posterior descoberta). La carrosseria era pintada de color verd clar i van ser matriculats amb els números consecutius B-32404, B-32405 i B-32406.

La línia sortia de la cruïlla entre Corsega i Passeig de Gràcia, al costat del Cinc d'Oros, i continuava en direcció Besos pel carrer Còrsega fins al Passeig de Sant Joan, allà girava en direcció muntanya fins trobar el carrer Pare Claret per on continuava per acabar envoltant el recinte de l'Hospital de Sant Pau pels carrers Castillejos, Mas Casanovas (aleshores Manso Casanovas) i Rambla Volart on la línia tenia el seu final.

Aquesta línia, que es va anar perllongant progressivament per la banda de l'Esquerra de l'Eixample i Sant Antoni fins arribar al Paral.lel, fou l'embrió del que seria amb el temps la línia 1 (a partir de 1930) que va cobrir els trajectes Paral.lel-Hospital de Sant Pau amb inicis/finals de línia a Provença-Urgell i Provença-Entença segons l'època.

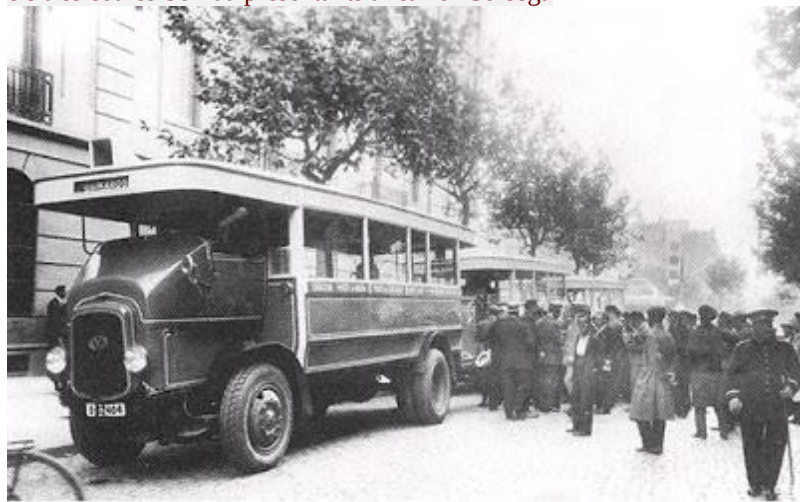
Els autobusos Somua van cobrir també el servei de la línia Pelai-Horta, que va ser inaugurada el dia 1 de febrer de 1931. Aquesta concessió es va adjudicar també a l'empresa *Autobusos Roca* i el model dels cotxes era el Somua Naval que es distingia de l'anterior en que aquest no tenia plataforma descoberta darrera. A aquesta línia li fou assignat el número 2. Sortia de Balma-Pelai i continuava per Ronda Universitat, Passeig de Gràcia, Casp, Passeig de Sant Joan, Provença, avinguda Primo de Rivera (actual avinguda Gaudí), Pare Claret i Passeig Maragall fins a la plaça Eivissa d'Horta. Els preus del bitllet quan es va inaugurar oscil·laven entre els 10 i els 25 cèntims segons la distància recorreguda. El servei va quedar interromput el 1938 per la Guerra Civil.



*1928.- Un dels cotxes Somua de l'empresa Roca que cobrien la línia al Guinardó amb el seu característic morro inclinat.



*1928.- Dues imatges del dia de la inauguració de la línia (23 d'agost) amb els tres cotxes Somua presentants al carrer Còrsega

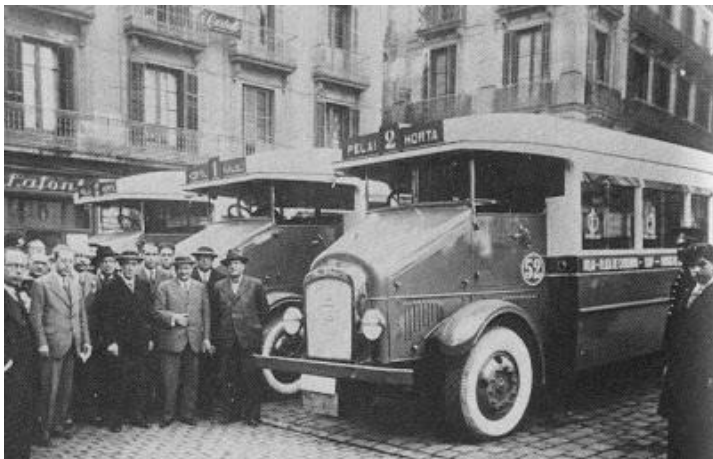




*1931.- Els veïns d'Horta assisteixen a la festa d'inauguració de la nova línia al carrer Campoamor



*1932.- El cotxe numero 35 de la línia Pelai-Horta girant davant de l'Hotel Colon per enfilar el passeig de Gràcia. Al lateral sota les finestres hi havia escrit l'itinerari de la línia: *Pelayo - Paseo de Gracia - Caspe - Paseo de San Juan - Provenza - Hospital de la Santa Cruz y San Pablo - Paseo Maragall - Horta.*



*1934.- Presentació de les noves unitat d'autobusos Somua Naval a la plaça de Sant Jaume. La retolació de la línia ja era en català.

Acabada la Guerra Civil alguns Somua van ser reciclats i varen tornar a circular molts d'ells amb gasògen. Els últims van cobrir la línia interurbana entre Plaça Espanya i el Prat de Llobregat.



*1954.- L'últim Somua Naval que va circular per Barcelona cobria la línia entre la Plaça Espanya i el Prat, duia la matrícula B.46118 i havia estat traspasat a la companyia *Tranvias Barcelona* l'any 1949. Va ser retirat el 1958 i portat al desguàs.

(Fotos: Tramvies de Barcelona)

Publicat per bar.cel.ona.uta a 14:05 
 Envia per correu electrònic BlogThis! Comparteix a [Twitter](#) Comparteix a [Facebook](#) Comparteix a [Pinterest](#)
 Etiquetes de comentaris: [Anys](#)
[1920's](#), [Guinardó](#), [Horta](#), [Transports Públics](#)

1 comentari:

1.

[Anònim](#) 6 de febrer de 2012 a les 11:16

Aquí os deixo el enllaç a una fotografia de uns de estos Somua, visto en la película de 1951 'El Sistema Pelegrín' con Fernando Fernán Gómez y dirigida por Ignacio Iquino en Barcelona.

http://www.imcdb.org/vehicle_474264-Somua-RZCA-1928.html

EL TRANVÍA 48

El blog de
Ricard Fernández Valentí



domingo, 22 de enero de 2012

La prodigiosa vida de Magí Roca Sangrà. Primera parte: Tàrrega

Los orígenes de la figura de Magí Roca Sangrà deben buscarse en su familia, que era muy emprendedora y trabajadora, originaria de la ciudad de Tàrrega. Desde el siglo XVII hay constancia histórica sobre ellos y sus actividades. Desde hace más de 300 años, el apellido "Roca" ha sido conocido por buena parte de sus habitantes. El desarrollo de los transportes convirtió Tàrrega en un cruce de caminos, un puente "a caballo" entre la Cataluña costera y la Cataluña montañesa, y aquí los Roca tuvieron un papel esencial, pues abrieron el municipio a la modernidad. El oficio de arriero o carretero se transmitió de una generación a otra desde muy antiguo y por la línea de los primogénitos. El antepasado más antiguo conocido fue Macià Roca (muerto el año 1682).



Magí Roca Sangrà nació en Tàrrega el año 1880. Hijo de Magí Roca Llobet (1856-1893) y de Dolors Sangrà Bonet (1855-1927). Tenía tres hermanas: Carme (1882-1911), Matilde (1884-1966) y Mercè (1888-1981) con las cuales mantuvo siempre una estrecha relación. De niño estudió en los Escolapios de su ciudad natal, y

fue considerado un alumno brillante y con una gran capacidad de aprendizaje. Es por eso que fue una verdadera lástima que las circunstancias de la vida le obligaran a dejar los estudios a los 13 años de edad para ponerse a trabajar y ayudar a su madre y sus hermanas, debido a la prematura muerte de su padre por tuberculosis. Ello le obligó a convertirse en el nuevo cabeza de familia. Su carácter emprendedor y trabajador le permitió descargar a su madre de la pesada carga de las actividades económicas de la familia que no eran pocas. El transporte de mercancías, la regencia de la fonda Universo y el negocio de compra-venta de paja, alfalfa, forrajes y frutos secos fueron sus grandes tareas, es decir,



unas condiciones de vida muy duras.

Alumnos Internos y Encomendados de las Escuelas Pías de Tàrraga--Año 1891.--(Grupo 3.º)



Además, Magí Roca era una persona inteligente y culta que se formó de manera autodidacta. Tenía afición por la pintura, la lectura, la música, los toros y especialmente por el teatro, hasta el punto que llegó a conocer en persona a figuras de prestigio contemporáneas como Enric Borràs (a quién animó a hacer giras por Madrid), Margarita Xirgu y Enric Guitart, a los cuales invitó personalmente a Tàrraga. Participó activamente en todas las iniciativas encaminadas al desarrollo cultural y económico de la ciudad de Tàrraga. Una de ellas fue la fundación del Orfeo Nova Tàrraga el año 1915, del cual fue el primer presidente. Desde esta institución pudo disfrutar de su afición por la música, y también aprovechó para fomentarla llegando su influencia más allá de su ciudad natal. Su amistad con el maestro Josep Güell fue decisiva y de gran complicidad. Otra institución cultural como el Ateneu de Tàrraga, se convirtió durante algunos años en su lugar de encuentro social con amigos y conocidos suyos con quienes hacía animosas y entretenidas tertulias de café y compartían su afición por el teatro

y la música, asistiendo a las representaciones teatrales y a los conciertos musicales que allí se celebraban. Apoyó a la Cámara de Comercio e Industria de Tàrraga en sus iniciativas de progreso y sus reivindicaciones.

En el aspecto político, no ocupó cargo político alguno ni se inclinó formalmente hacia ningún partido a pesar de su intenso compromiso social. Sus máximas participaciones en este ámbito fueron el impulso al manifiesto catalanista "Al Poble", la participación en la Agrupació Catalanista de Tàrraga (de la cual fue miembro) y la Lliga Catalanista de l'Urgell i la Segarra (de la cual ocupó la presidencia entre 1909 y 1911, destacando en este breve período la celebración del XIII Congreso de la Federación Agrícola Catalano-Balear y la repoblación de la montaña de Sant Eloi).



Magí Roca participó en las grandes obras públicas que se realizaron en Cataluña en la primera mitad del siglo XX. En tierras de Lérida, participó en primer lugar en la reconstrucción de la presa del Tossal del Canal de Urgel entre los años 1908 y 1912 y en la construcción de la primera casa de compuertas. La profesión de transportista que inició de muy joven lo llevó rápidamente de ser un principiante a convertirse en un profesional especializado en este tipo de tareas. De este modo pasaría de cargar productos de la tierra a cargar grandes toneladas de materiales destinados a obras públicas de gran envergadura. Su intervención en el transporte de materiales para la construcción para hacer realidad las nuevas centrales hidroeléctricas de Capdella, Molinos, Camarasa (entre 1912 y 1918) y muy posiblemente otras, fue decisiva porque de este modo contribuyó al crecimiento económico de las comarcas ilerenses y de Cataluña. Con su experiencia familiar y personal en el mundo de los transportes, pudo organizar un servicio de

transportes adecuado y modernizado lo máximo posible de acuerdo con las posibilidades de la época, siendo capaz de llevarlo a cabo de manera eficaz. Para ello contó con carros, camiones y seis trenes Renard.

El 7 de julio de 1917, Magí Roca contrajo matrimonio con Rosa Viladot Cardona (hija del farmacéutico Joan Viladot i Oliva, procedente de Mafet (Agramunt) y residente en Barcelona). Tuvieron cuatro hijos: Àngels, Magí, Dolors y Maria Rosa. Reconocido como padre ejemplar, hay la anécdota de que en el comedor de su casa tenía colgado el cuadro de Ricard Opisso titulado "La miseria", para que sus hijos lo observaran mientras comían y adquirieran conciencia sobre la existencia de la pobreza. El amor por la música y la afición por los viajes y las excursiones eran compartidos por Magí y Rosa, que estuvieron siempre muy unidos en todo. Rosa era una mujer de carácter equilibrado, sereno y positivo, y una persona con dignidad, prestigio, agudeza, bondad, belleza y elegancia.

Residieron en Barcelona, en un primer momento, en la calle de Manso, pero poco después se trasladaron a su residencia definitiva, en el número 318 de la calle del Consell de Cent.



Sin embargo, Magí Roca jamás perdió el contacto con sus amigos ni con el mundo cultural de Tárrega. Participaba en todas las iniciativas que allí se llevaran a cabo y animaba a la colonia tarrauguense establecida en Barcelona a participar en ellas.



Hizo las gestiones necesarias para que el gran concierto del Orfeó Nova Tàrrrega realizara un gran concierto en Barcelona el año 1926, que proyectó culturalmente a Tárrega de modo definitivo. Con su amigo Ramón Novell Andreu intercambiaban correspondencia para darse noticias de todo lo referente a Tárrega y para recopilar hechos y noticias de la historia tarrauguense con la voluntad e interés de que no se perdiera su memoria. En 1927, con su aliada La Pirenaica Pallaresa, estableció un servicio de autocares entre Barcelona, Igualada, Cervera, Tárrega y Lérida, que tuvo gran éxito de público por la comodidad de sus coches y por la buena regularidad del servicio. También continuó en los negocios de compra-venta de paja, alfalfa, forrajes y frutos secos con su madre hasta la muerte de ella.

En la casa de Tárrega permanecieron la hermana de Magí Roca, Mercè, casada con Magí Manonelles Isanda. Su otra hermana, Carme, se casó con Joan Alfonso Sans. A la prematura muerte de ella, contrajo matrimonio con la otra hermana, Matilde. En períodos estivales, la familia de Magí Roca hacía estancias en Sant Andreu de Llavaneres. Otros familiares de Magí Roca destacados fueron sus tíos por parte de padre: Miquel Roca Llobet (cafetero del café Español de Tárrega), Ramón Roca Llobet (comerciante y primer presidente de la sociedad de Sant Antoni Abat) y Lluís Roca Llobet; la esposa del maestro Güell, María Roca Lamarca; sus primos Antoni i Ramon Gomà Roca y Josep María Llobet Font (miembros de la Agrupació Catalanista de Tárrega); Francesc Pera Roca (industrial y titular de la compañía de autobuses La Montañesa) y sus hijos Magí, Tomás y María Pera Roca. Otros nombres que figuraban entre los principales constructores de Tárrega eran los de Josep Roca Prats, Antoni Roca Prats, Josep Roca Forn, Magí Roca Colomines y Josep Roca Valls.

Asimismo, Magí Roca estableció amistad con familias importantes, como los Trepàt, los Maimó, los Gómez y otros. También es de destacar la relación de parentesco y amistad con la familia Sala. Santiago Sala Sala trasladó su actividad profesional a Barcelona realizando, entre otras muchas, la gran obra de "Piscinas y Deportes", de la que fue el constructor y primer propietario. En términos generales, los primeros 30 años del siglo XX fueron muy prósperos para la ciudad de Tárrega en general. Se construyeron equipamientos culturales y educativos, infraestructuras varias y urbanizaciones, se puso en marcha la Cámara de Comercio e Industria y otras muchas iniciativas. El desarrollo de los transportes





contribuyó a la proliferación de carreteras, fondas, hostales, almacenes y otros servicios. Destacaron empresas de transporte de pasajeros y de mercancías de prestigio como “Ramon Mill”, la “Hispano Montañesa”, la “Hispano Targarina” y la “Pirenaica Pallaresa”, entre otras.

El ferrocarril también contribuyó a esa expansión económica y fue un complemento de las empresas de transporte. Tárrega pudo tejer una notable red de mercancías y pasajeros para abastecer a gran parte de Cataluña. La construcción de grandes obras públicas, como las importantes centrales hidroeléctricas de Capdella, Molinos y Camarasa, entre otras, gracias a las cuales llegó por primera vez la electricidad a muchos pueblos y ciudades catalanas, convirtió Tárrega en el centro neurálgico de Cataluña, pues todos los materiales y piezas para su construcción llegaban en tren a Tárrega y desde allí eran distribuidas a pie de obra. También hubo un

gran movimiento de trabajadores y sus familias procedentes de toda España para participar en tales obras.

Publicado por Ricard en 17:54 2 comentarios: 



2 comentarios:

Francesc dijo...

No heu esmentat a Ramon Roca Sangrà "Ramonet" que era propietari de l'empresa "Autobuses Roca" amb servei urbà a Barcelona fins als 50 que va ser absorbida per "Tranvías de Barcelona". A partir d'aquesta data, va crear "Comercial de Autotransportes" que va obtenir la concessió del servei regular Barcelona-Blanes i Barcelona-Girona.

3 de enero de 2013, 2:22

EL TRANVÍA 48

El blog de
Ricard Fernández Valentí

jueves, 26 de enero de 2012

La prodigiosa vida de Magí Roca Sangrà. Segunda parte: Barcelona



Magí Roca, establecido en Barcelona, desarrolló diversas y fructíferas actividades continuando con todo lo relacionado con el transporte, y para ello tuvo la colaboración estimable de dos de sus primos hermanos: Ramon y Josep Roca Sangrà, los cuales formaron parte tanto del negocio de los transportes de materiales como del de pasajeros. El primer negocio se inició a principios de la década de 1920, con la creación de la empresa "Magín Roca Transportes" dedicada al transporte de materiales para la construcción. Ubicó su garaje de camiones en el número 79 de la calle de Calabria. Las tareas más destacadas a las que se dedicó fueron el transporte de materiales de construcción y el traslado de tierras para la construcción del "Gran Metropolitano de Barcelona" (tramo Liceo-Lesseps) y el "Ferrocarril Metropolitano Transversal" (tramo Cataluña-Santa Eulalia). Dichas tierras fueron luego aprovechadas para efectuar obras de ampliación del puerto de Barcelona, en las cuales participó. Fue precisamente en el puerto donde estableció contacto con diversos

profesionales de transportes para crear una mutua que defendiera los intereses profesionales de su ramo, que en el año 1924 se denominaría "Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña" (FIATC). En la primera Junta, formada por 37 personas, estaba Magí Roca como persona integrante.

Otras obras destacadas fueron la colaboración en el soterramiento del tren de "Ferrocarriles de Cataluña" a su paso bajo la calle de Balmes y el doble montaje y desmontaje del ferrocarril provisional de la avenida del Paral·lel para el traslado de vagones ferroviarios al recinto de la Exposición Internacional de 1929. También realizó el transporte de materiales de las empresas "Sociedad de Materiales y Obras" y "Cubiertas y Tejados, S.A." En el mismo año 1924, Magí Roca, gracias a su buena relación con "Viajes Marsans", la primera agencia de viajes fundada en España, obtuvo de dicha entidad la concesión de los servicios de autocares de gran turismo para excursiones al Pirineo francés y español y a los carnavales de Niza, y a partir del año 1929 se le otorgó



la concesión del servicio de autocares de gran lujo Barcelona Madrid-Córdoba-Sevilla-Granada-Murcia-Valencia-Barcelona que duraba quince días y tuvo un gran éxito. Por primera vez, el turismo español consiguió situarse al nivel europeo.

Ahora bien, su máxima aspiración desde su llegada a Barcelona fue dedicarse a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros. Para ello, en el año 1928 fundó su empresa bajo la denominación "Autobuses Roca". En su tarea como director consiguió el establecimiento de dos líneas de autobús entre el Hospital de San Pablo (en el barrio del Guinardó) y la avenida del Paral·lelo y entre la calle de Pelayo y la barriada de Horta. Fueron diversos e interesantes los proyectos que presentó, casi siempre a barrios populares y desatendidos de transporte público, pero desgraciadamente la mayoría le fueron denegados por la

presión monopolizadora de la "Compañía General de Autobuses de Barcelona" (dirigida por Enrique Arruga) y de "Tranvías de Barcelona" (dirigida por Mariano de Foronda), simpatizantes de un Ayuntamiento de Barcelona al servicio del régimen de Miguel Primo de Rivera. Su política empresarial, por tratarse de una empresa media e independiente, fue muy adelantada en cuanto a condiciones laborales, instalaciones, material móvil, seguros y trato del personal, entre otros. El año 1928, Magí Roca obtuvo la concesión de una línea de autobuses entre Córcega/paseo de Gracia y el Hospital de San Pablo, inaugurado el 18 de agosto de aquel año y que puso en servicio seis días después. La línea partía del número 312 de la calle de Córcega, y continuaba por paseo de San Juan, Padre Claret, Castillejos y Mas Casanovas. Para el nuevo servicio se adquirieron tres autobuses franceses de la firma Somua.

El 31 de diciembre de 1929 prolongó el recorrido por Córcega, Enrique Granados, Provenza y Urgel, y el 15 de octubre de 1932 llegó hasta la avenida del Paralelo por Urgel (volviendo por ronda de San Pablo, Tamarit y Borrell). Se trató de una línea de autobús hecha a partir de tres concesiones como estrategia para evitar competencias, presentándolos así como servicios poco atractivos para después unificarlos en uno. La compañía "Autobuses Roca" estableció sus oficinas y cocheras en la calle de Calabria número 79 (compartida con los camiones de su empresa de transportes de materiales y mercancías), en la calle de Mallorca número 451 (esquina Castillejos) y en la calle de los Castillejos números 270-272, a pocos metros de la anterior.

En aquellos años, la barriada de Horta sólo tenía una línea de tranvías entre la plaza de Urquinaona y Horta con billete caro y poca frecuencia de paso. Ante ello, y por petición del vecindario y de diversas asociaciones y entidades de Horta, el Guinardó y Santa Eulalia de Vilapiscina, Magí Roca presentó un proyecto de línea de autobuses entre la plaza de Urquinaona y Horta que le fue denegado. El Ayuntamiento de Barcelona, sin embargo, reconociendo el déficit real de transporte hacia aquellas barriadas, reflexionó y decidió abrir en el año 1930 un concurso para establecer una línea de autobuses entre el centro de Barcelona y la barriada de Horta, bajo la condición que "Tranvías de Barcelona"



renunciara al privilegio de exclusividad de su tranvía en su paso por el paseo de Maragall, cosa a la cual accedió. Además de "Autobuses Roca", se presentaron "Autobuses del Norte de Barcelona", "Tranvías de Barcelona en San Andrés y Extensiones" y la "Compañía General de Autobuses de Barcelona". Finalmente, la concesión fue a parar inexplicablemente a ésta última, hecho que provocó un gran enfado al vecindario de Horta al ver como aquella empresa que primero afirmó que "Horta no interesa" después se presentaba al concurso, y todo con el único objetivo de "pisotear" al resto de compañías independientes.

Como consecuencia, la nueva línea "F" fue boicoteada por la población hortense de manera que nadie subía al autobús. Finalmente, después de un segundo y exhaustivo análisis por parte de los Servicios Técnicos Municipales, el concurso lo ganó Magí Roca, que desde el principio tuvo estima y simpatía vecinal. El 22 de diciembre de 1930, entró en servicio la nueva línea

Pelayo-Horta, dotada de nueve autobuses Somua-Naval. Circulaba por Balmes, Pelayo, ronda de la Universidad, plaza de Cataluña, paseo de Gracia, Caspe, paseo de Sant Joan, Provenza, avenida de Gaudí, Padre Claret, paseo de Maragall, Fulton y plaza de Ibiza. No sería hasta el 25 de enero de 1931 que se celebró la gran fiesta inaugural del nuevo servicio ya estrenado un mes antes.

Los años de la Segunda República fueron los mejores en cuanto a recaudación y explotación de líneas, a pesar de las huelgas generales y algún que otro accidente. Se estudió la posibilidad de construir una cuarta cochera en Horta, y para ello Magí Roca adquirió unos terrenos en el citado barrio. El servicio "Hospital-Paralelo" pasó a ser la línea 1 y el servicio "Pelayo-Horta" la línea 2. El año 1934 serían adquiridos nuevos autobuses Henschel en Alemania para reforzar los servicios y estudiar posibles ampliaciones por Barcelona. En lo referente a la mutua FIATC, fueron años de expansión, con ampliación de servicios, modalidades de seguros y de delegaciones, y un incremento del número de socios que llegó a superar los 2500. Duras fueron las luchas para evitar el afán monopolizador de la compañía CAMPSA, responsable del suministro de gasolina y otros combustibles líquidos, y solicitando la nacionalización de las compañías ferroviarias. Todo ello conllevó a una gran huelga de camioneros. El 14 de abril de 1935 se celebró un entrañable homenaje a los 37 miembros fundadores de la mutua, entre los cuales figuraba Magí Roca.

Con el estallido de la Guerra Civil, "Autobuses Roca" fue colectivizada en manos del sindicato UGT pasando a denominarse "Autobuses R", pero Magí Roca fue bien tratado y se lo mantuvo en la empresa por su buen trato a los trabajadores. Este hecho ocasionó el rechazo por parte del sindicato CNT, que dominaba el resto de servicios de transporte de Barcelona. El año 1938 las dos líneas serían suspendidas y una parte importante del material móvil sufrió las consecuencias de los bombardeos. Durante aquellos desgraciados años, Magí Roca y su familia se trasladaron a su casa de Sant Andreu de Llavaneres.

Terminado el conflicto bélico, llegaron muy malos tiempos. Buena parte de material móvil estaba en mal estado y necesitaba severas reparaciones. Además, las pérdidas económicas eran muy elevadas. El año 1940, "Autobuses Roca" se constituyó como sociedad anónima y firmó con el Ayuntamiento de Barcelona un Convenio para la explotación de sus dos líneas. A pesar de las provisiones de almacenamiento de gasoil y neumáticos para los siguientes años, diversos Decretos del nuevo régimen franquista prohibieron la circulación de vehículos que funcionaran con gasoil, y no solo eso, sino que sirvieron para requisarle tan valiosas provisiones. Dichos decretos fueron selectivos más en Madrid y Zaragoza, donde circulaban los autobuses con gasoil sin ninguna restricción. A pesar de permanecer los autobuses parados y a la espera de buscar una



solución para la continuidad de la empresa, Magí Roca estuvo pagando íntegramente el sueldo a todos sus trabajadores durante más de un año a costa de buena parte de su patrimonio personal. Tuvo que adaptar los autobuses para que pudieran funcionar con gasógeno. Con este nuevo sistema de combustible fósil, el 7 de octubre de 1941 se restableció el tramo "Pl. Victòria-Hospital de San Pablo". El año siguiente prolongó el trayecto hasta la calle de Urgel con Provenza, y a partir del 10 de febrero de 1943 efectuaba itinerarios hasta la Prisión Modelo. El año 1945, se acentuó la falta de suministros y el itinerario quedó nuevamente limitado, suprimiéndose totalmente al cabo de unas semanas. Por otra parte, la línea "Pelayo-Horta" nunca se volvió a restablecer.

Durante un tiempo muy efímero, Magí Roca se encargó del servicio interurbano de autobuses PR entre la plaza de España y el Prat de Llobregat en 1944, la línea EJ entre la plaza de España y Sant Just Desvern, y la línea de refuerzo de ésta denominada CJ (entre Collblanch y Sant Just Desvern), el 14 de abril de 1945.

Entre los años 1941 y 1945 fue director de la compañía FIATC de seguros de transporte. Bajo su mandato, se creó una nueva sección denominada Seguro Voluntario de Enfermedad, y colaboró con el recientemente creado Seguro Obligatorio de Enfermedad (SOE). Ideó un sistema para que en caso de baja se pudiese cobrar casi todo el salario del mes. Así, el SOE pagaba el 50% del salario del trabajador y la FIATC pagaba un 40%, de modo que el doble seguro sumaba el 90% del salario del trabajador que estuviese de baja. Sin embargo, también tuvo que hacer frente a problemas como el aumento de accidentes y al incremento de los gastos de hospitalización, un problema que se prolongó hasta el año 1966.

Ante la injusticia que le supuso el requisamiento de gasoil y la dificultad de funcionamiento de los autobuses con gasógeno, Magí Roca decidió viajar a Madrid con miles de firmas de residentes de los barrios por donde circulaban las líneas de "Autobuses Roca", solicitando la concesión de gasoil para que volviesen a funcionar, para visitar al ministro de Transportes, el cual, si bien el primer día lo recibió con los brazos abiertos considerando que su petición era de justicia, en cambio, al día siguiente sucedió todo lo contrario, ya que lo recibió con las manos en la cabeza y tachando de locura su propuesta teniendo en cuenta los tiempos difíciles que se vivían. Sorprendido y decepcionado a la vez, descubrió que quienes hicieron cambiar radicalmente de actitud al ministro fueron



"Tranvías de Barcelona", algunos de cuyos empleados fueron vistos por Magí Roca en la estación de tren y en las dependencias del Ministerio. Ante una posible venta futura de "Autobuses Roca" a "Tranvías de Barcelona", lógicamente, los autobuses circulando con gasoil tenían un precio y sin gasoil y parados, tenían otro precio distinto. Ante tal traición y muy desmoralizado, decidió que había llegado el momento de poner punto final a su dedicación de muchos años al servicio del transporte, iniciada a los 13 años de edad. Poco después, su labor le fue reconocida y recibió de manos del general Franco el título de empresario ejemplar.

La situación insostenible de la empresa obligó a que el año 1946 "Tranvías de Barcelona" pasara a encargarse de todas las líneas de "Autobuses Roca" bajo arrendamiento (en 1946 inauguró la línea "I" Paralela-Hospital de Sant Pau y en 1954 la línea "F" Pl.Urquinaona-Horta). Enfermo de un cáncer de hígado, el 18 de julio de 1947 Magí Roca murió y fue enterrado en Tárrega, donde se celebró un gran funeral en el cual su féretro fue llevado por las principales calles de su ciudad natal, ante multitud de familiares, amigos, empresarios y autoridades varias.

Tras su muerte, la casa de Tárrega continuó

habitada por sus familiares que nunca perdieron la tradición de reunirse como siempre habían hecho. El 22 de diciembre de 1951 se procedió a la liquidación formal y definitiva de "Autobuses Roca, S.A." por 3.500.000 pesetas. En nuestros días, el servicio "Hospital-Paralelo" es la actual línea 20 "Estació Marítima-Pl.Congrés" y el servicio "Pelayo-Horta" es la actual línea 19 "Port Vell-Sant Genís", ambas explotadas por "Transports Metropolitans de Barcelona" (TMB).



EL TRANVÍA 48

El blog de
Ricard Fernández Valentí

lunes, 20 de julio de 2020

Los servicios interurbanos de Autobuses Roca

La explotación de servicios interurbanos por parte de Autobuses Roca es una etapa bastante desconocida de esta empresa independiente y de la historia del transporte colectivo de Barcelona. Ello se debe, principalmente, a la falta de una información más completa y al hecho de que sucedió en un periodo muy breve en plena postguerra. La figura de Magí Roca i Sangrà ha sido tratada en algunas ocasiones en el presente blog, incluso se publicó en dos partes un resumen de su vida y de sus servicios públicos de transporte. Quien desee conocer más sobre este personaje puede consultar estos artículos clicando a continuación:

PRIMERA PARTE. ETAPA EN TÀRREGA y
SEGUNDA PARTE. ETAPA EN BARCELONA.

La situación económica de Autobuses Roca durante los años de la posguerra era muy negativa a pesar del Convenio de explotación firmado con el Ayuntamiento de Barcelona en 1942. De las dos líneas urbanas que disponía en Barcelona, sólo pudo restablecer (de modo parcial y con grandes dificultades) la línea 1 "Hospital-Paralelo", mientras que la línea 2 "Pelayo-Horta" ya no volvería a circular más. Ante la necesidad de mantener activo el personal de la compañía, Magí Roca i Sangrà planteó la posibilidad de adquirir otros servicios de autobuses. Así fue como estableció contactos con las empresas AUSA y La Santjustenca para que le fueran transferidas sus líneas.

Desde el 19 de febrero de 1934 el servicio de autobuses entre Barcelona y El Prat de Llobregat iba a cargo de la empresa AUSA. Iniciada la postguerra la incautación del material móvil y de las instalaciones impidió restablecer el servicio. Su titular, Guillem Leopold, tras disolver su empresa, llegó a un acuerdo con Magí Roca i Sangrà para que éste se hiciera cargo, cediéndole derechos y obligaciones a modo de subrogación. Tranvías de Barcelona, al no disponer de autobuses a gasógeno, descartó la adquisición de la línea. Los Servicios Técnicos Municipales y la Comisión de Obras Públicas aconsejaron el cambio de concesión y su puesta en servicio como una necesidad urgente para los habitantes del Prat de Llobregat. El precio del traspaso fue de 200.000 pesetas e incluyó también sus 35 empleados. La Comisión Municipal Permanente, en sesión, acordó la concesión de la línea de autobuses, que fue restablecida a mediados de 1944.

El itinerario se iniciaba en la plaza de España de Barcelona, y continuaba por la avenida de José Antonio Primo de Rivera (actual Gran Vía), la antigua carretera del Prat, la carretera de la Marina, avenida de José Anselmo Clavé (donde se hallaba el garaje), Mayor y plaza de España, en el centro histórico y administrativo de la ciudad pratense. La oferta se cubría con tres autobuses más uno de reserva en caso de averías. Las restricciones de gasoil obligaron a hacer uso de gasógeno mientras la situación no se normalizara. Las tarifas eran: de la plaza de España a los Cuarteles de Lepanto 0,30 pesetas; de la plaza de España a la carretera de la Marina (El Prat de Llobregat) 1,25 pesetas; de los Cuarteles de Lepanto al Prat de Llobregat 1,25 pesetas; y el trayecto completo 1,45 pesetas. El horario desde Barcelona era de las 5:30h a las 21:54h los laborables, y de las 5:30h a las 23:21h los festivos; desde El Prat de Llobregat los laborables entre las 4:30h y las 22:12h y los festivos entre las 05:07 y las 23:44h. Los intervalos de paso eran de 20 minutos. Había además un servicio especial de lunes a viernes para los agricultores y comerciantes a las 4:30h de la mañana que llegaba hasta el mercado del Born, y de ahí otro autobús a las 5:30h en dirección al Prat de Llobregat.



Durante ese año se efectuaron reparaciones en el puente sobre el río Llobregat, lo que obligó a dividir el servicio en dos líneas con transbordo mientras duraran las obras, con el servicio provisional lanzadera entre el puente y la plaza de España y otra entre el puente y El Prat de Llobregat. El 12 de agosto del mismo año se solicitó que el origen y final de Barcelona fuera en la misma Gran Vía para evitar el giro de los autobuses por la rotonda de la plaza de España evitando así el cruce de las líneas de tranvía. Para ello se construyó un paso de 8 metros de ancho en el parterre central de la avenida, pero provisionalmente los autobuses girarían ante la entrada de los Ferrocarriles Catalanes. El 29 de noviembre siguiente la Comisión Municipal Permanente lo aprobó. Durante ese mes se incorporó a la flota un autobús Somua.

La explotación de la línea ocasionó algunos problemas porque parte de los usuarios eran campesinos o comerciantes que, con frecuencia, subían a los autobuses con bultos o cajas llenas de pescado, sacos de frutas y verduras y semillas, e incluso animales de granja vivos como pollos, gallinas y conejos. Todo ello ocasionaba malos olores y suciedades. Además, la falta de gasógeno y de neumáticos ocasionó problemas de explotación, aumentando los intervalos de paso de 20 a 30 minutos o más. A todo esto se debía añadir el mal estado de las carreteras que a menudo eran intransitables. Muchos usuarios explicaban que *"...son frecuentísimos los casos en que los coches salen en pana del garaje para dejar a los pasajeros en la carretera a un kilómetro o kilómetro y medio del punto de arranque, o invierte hora y media y hasta dos horas en realizar un recorrido normal de quince o veinte minutos."*

Como resultado de todo ello, la alcaldía del Prat de Llobregat, decretó unas normas que la empresa debía acatar:

- ... en el sentido de que atienda, como se sume deber, a la limpieza, higiene y presentaciones tanto del material móvil como del personal que presta sobre servicios en los coches, así como el peligro y molestias que representa la proyección al interior de los vehículos del polvo de la carretera en forma que hace irrespirable en la atmósfera interior; y los parásitos que se albergan en los rotos de las tapicerías y los desconchados de las carrocerías, según reiteradas quejas del público.
- ... queda terminantemente prohibido el acceso a los coches de la línea de viajeros entre este pueblo y la Capital, y viceversa, de toda persona que no guarde la debida limpieza en su persona y traje.
- Queda igualmente prohibida la conducción de bultos o paquetes que no sean los de equipaje especialmente Autorizado para ser porteados miedo los pasajeros y reúnan las expresadas condiciones de limpieza y aseo. Asimismo queda terminantemente prohibida la conducción de animales vivos.

Poco después, los problemas económicos obligaron a incrementar las tarifas: de la plaza de España a la carretera de la Marina (El Prat de Llobregat) 1,65 pesetas; de los Cuarteles de Lepanto al Prat de Llobregat 1,65 pesetas; y el trayecto completo 1,90 pesetas.

Magí Roca i Sangrà adquirió también en 1944 de la empresa AUSA la línea de autobuses que efectuaba el servicio urbano especial entre el centro del Prat de Llobregat hasta el campo de aviación (actual aeropuerto). El recorrido se iniciaba en la plaza de España, y continuaba por la plaza del Caudillo (actual plaça de la Vila), Jaume Casanovas, ronda de la Bufera, plaza del Maestro Estadella y carretera de la Aviación hasta el campo de aviación. La oferta, con una expedición por la mañana y otra por la tarde, se cubría con dos autobuses Hispano-Suiza. Su proximidad a la playa motivaba el refuerzo durante los meses de verano con frecuencias de paso de 30 minutos y tarifa de 1 peseta. El 30 de abril de 1945, por orden del comandante del campo de aviación, el servicio se suspendió hasta el 6 de mayo siguiente en que se restableció pasando a circular sólo domingos y festivos. En agosto de ese año modificó levemente su recorrido, pero ante la falta de neumáticos el día 19 de los corrientes el servicio se suspendió.



Otro servicio adquirido por Autobuses Roca fue la línea entre Barcelona y Sant Just Desvern. El último servicio se había realizado el 6 de diciembre de 1938, momento en que la línea JD de Autobuses "G" (Compañía General de Autobuses colectivizada) lo suspendió. Ésta, a su vez, adquirió la línea de la empresa La Santjustenca, cuando a finales de 1937 fue incautada. En 1939 se retomó de nuevo el servicio y la mencionada sociedad recuperó nuevamente la titularidad de la línea. La transferencia de la concesión incluyó a los 12 empleados de La Santjustenca, con los derechos y obligaciones que conllevaba. Los motivos del traspaso se debieron a problemas económicos. La propuesta fue comunicada al alcalde de Barcelona para que diera su aprobación a la transferencia. Los Servicios Técnicos Municipales y la Comisión de Obras Públicas recomendaron la transferencia de la línea a Autobuses Roca y la Comisión Municipal

Permanente, en sesión, lo aprobó bajo el pago previo por parte del peticionario de la correspondiente fianza de garantía de cumplimiento de las condiciones de explotación establecidas, que fue autorizada por Orden Ministerial del 23 de diciembre de 1944. Bajo el distintivo numérico 3, el servicio regular entre Barcelona y Sant Just Desvern se inauguró el 14 de abril de 1945.

El recorrido se iniciaba en la plaza de España y continuaba por Cruz Cubierta, plaza de Salvador Anglada (actual plaça de Sants), Sans, General Primo de Rivera (actual carretera de Collblanc), Laureano Miró, rambla de San Justo y plaza del Parador, ante la estación de autobuses que disponía de caseta con bar y sala de espera. La oferta se cubría con los tres autobuses adaptados con motor de gasógeno. El horario de servicio era de las 6:00h hasta las 22:00h. Las tarifas aprobadas fueron: de Barcelona (plaza de España) a Sant Just Desvern (trayecto completo) 1,55 pesetas; de Barcelona (plaza de España) a Sant Just Desvern (carretera) 1,35 pesetas; y de Barcelona (plaza de España) a Esplugues de Llobregat 1,35 pesetas. No obstante, para atención al público y bajo la autorización de la Alta Inspección del Estado, rigieron desde el día 22 de abril de 1945 los precios de 1,40, 1,30 y 1,20 pesetas, respectivamente. Estos precios incluían los impuestos, los cánones de conservación y el seguro obligatorio de viajeros. Los abonos gratuitos y los pases temporales se suprimieron.

Por otra parte, con el objeto de que las clases trabajadoras que se dirigían a Barcelona, se creó un servicio independiente y complementario al anterior entre Collblanc y Sant Just Desvern denominado CJ, con una única tarifa de 0.90 pesetas. El incremento de las tarifas el 22 de abril de 1945 provocó una protesta por parte del alcalde de Sant Just Desvern, pues se consideraron demasiado caras para las clases trabajadoras porque les grababa un elevado porcentaje sus salarios y a corto plazo se verían obligados a dejar de tomar el autobús. Las nuevas tarifas más caras fueron: de Barcelona (plaza de España) a Sant Just Desvern (trayecto completo) 1,85 pesetas; de Barcelona (plaza de España) a Sant Just Desvern (carretera) 1,85 pesetas; de Barcelona (plaza de España) a Esplugues de Llobregat 1,60 pesetas; y de Collblanc a Sant Just Desvern (carretera) 1,30 pesetas. Poco después, el 19 de julio siguiente, el gobernador civil de Barcelona respondió al alcalde que el incremento de las tarifas se había

aplicado también para toda España y dio a entender que quien protestaba por este aumento era porque estaba mal informado, pues la combinación de la línea CJ más el tranvía en el centro de Barcelona salía a buen precio. Así, una nota de respuesta decía que "...se desprende que si bien el viajero que quiere trasladarse a la plaza de Cataluña ... si elige el de Collblanc, tendrá solo que abonar 1,10 (es decir, 0,90 pesetas de la línea CJ más 0,20 pesetas del tranvía), lo que hace que el gasto diario sea muy inferior a la cifra, que con exageración evidente, que por lo menos demuestra una sensible falta de información, consigna el delegado sindical en su escrito."

A pesar de que Autobuses Roca intentó reflotar con estos servicios interurbanos, a efectos prácticos sus líneas funcionaron bajo condiciones insostenibles. La incapacidad de la empresa para continuar implicaba una rescisión de los acuerdos municipales. Fue entonces cuando Tranvías de Barcelona inició la compra de acciones de la empresa de Magí Roca i Sangrà, de modo que sus servicios interurbanos pasaría a explotarlos bajo arrendamiento, usando el material móvil, las cocheras y el mismo personal de Autobuses Roca. Resultado del acuerdo anterior, los servicios interurbanos fueron cedidos a Tranvías de Barcelona, si bien Autobuses Roca percibiría un 5% de la recaudación bruta de la línea del Prat de Llobregat y un 3% de la línea a Sant Just Desvern. El 17 de febrero de 1946 se arrendó la línea de Barcelona al Prat de Llobregat, aunque no fue hasta el 12 de abril siguiente que la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes



por Carretera lo autorizó. Al siguiente día del cambio, el 18 de febrero, pasó a tener el distintivo PR. Poco después, el 17 de junio arrendó la línea 3 de Barcelona a Sant Just Desvern, bautizándose con el distintivo EJ. Por otra parte, los servicios especiales CJ (en 1946) y "Prat-Campo de Aviación" (en 1947) fueron suprimidos.

Durante esta segunda etapa en octubre de 1946 la línea PR modificó levemente su recorrido circulando por un nuevo tramo de la Gran Vía recién construido. Desde junio de 1947 empezaron a regir nuevas tarifas de 1,45 pesetas el trayecto completo y de 1,25 los trayectos intermedios Y en 1948 aumentaron nuevamente llegando a 1,90 pesetas el trayecto completo y a 1,65 pesetas los trayectos intermedios. El mal estado mecánico y la suciedad del material móvil comportó numerosas protestas contra Tranvías de Barcelona, la cual respondía que se veía obligada a usar los vehículos procedentes de Autobuses Roca tal y como la concesión de arrendamiento obligaba. En 1949 Autobuses Roca solicitó modificar el recorrido de la línea por la nueva autovía de Castelldefels y prolongarla hasta la plaza de Tetuán, peticiones que jamás fueron concebidas ni siquiera respondidas. En cuanto a la línea EJ, esta nueva etapa se inició arrastrando los mismos problemas, es decir, una oferta insuficiente y una flota de autobuses en muy mal estado. En 1948, además, aumentaron las tarifas hasta un 40% para compensar el aumento salarial de los empleados, lo cual dicho motivo se demostró no ser cierto. Finalmente se llegó a un acuerdo municipal por el que se establecieron billetes a precio reducido en dos servicios lanzadera antes de las 8:00h. El 31 de julio de 1950, el Pleno del Ayuntamiento de Barcelona autorizó la transferencia definitiva de las concesiones de las líneas urbanas de Autobuses Roca a Tranvías de Barcelona y las interurbanas a Transportes Suburbanos de Barcelona bajo las condiciones expresadas en el Convenio del 16 de junio de 1942. La escritura de cesión y venta se hizo ante notario el 29 de diciembre de 1951, tres años después del fallecimiento de Magí Roca i Sangrà.



Para una mayor información sobre la historia de estas líneas, recomiendo la consulta de los libros **"Magí Roca i Sangrà (1880-1947). Compromís social, passió mpels transports i devoció per una terra"**, escrito por un servidor con la colaboración de Maria Àngels Lladó i Roca y publicado por el Ajuntament de Tàrrrega en 2009, y **"Els autobusos i troleibuses de Barcelona(1939-1951)"**, escrito por Albert González Masip y editado por MAF en 2013. Igualmente invito a visitar la excelente página web sobre historia de los autobuses de Barcelona www.autobusesbcn.es de José Mora Martín.

Autobuses adquiridos a la empresa AUSA

Marca	Número	Matrícula	Alta en Autobuses Roca	Baja	Comentarios
Hispano-Suiza	4	B-28409	1944	1949	Recibido en estado de restos
Hispano-Suiza	5	B-20667	1944	1951	Vehículo en muy mal estado
?	6	?	1944	1947	
Hispano-Suiza	8	B-41330	1944	1951	Vehículo en muy mal estado
Hispano-Suiza	15	B-20356	1944	1951	Vehículo en muy mal estado
?	16	?	1944	1947	
?	17	?	1944	1947	
?	18	?	1944	1947	Motor de gasógeno
Hispano-Suiza	?	B-16656	1944	1945	
Hispano-Suiza	?	B-43387	1944	1947	
?	?	B-44852	1944	1946	
Henschel	76	B-61507	1944	1949	
Henschel	77	B-61521	1944	1951	Incendiado en 1946
Henschel	78	B-61555	1944	1949	



Autobuses adquiridos a la empresa La Santjustenca

Marca	Número	Matrícula	Alta en Autobuses Roca	Baja	Comentarios
Henschel	74	B-50937	1944	1951	Vehículo en muy mal estado
Henschel	75	B-67217	1944	1949	Reformado a coche taller
Henschel	80	B-59281	1944	1951	Vehículo en muy mal estado

Vehículos procedentes de Autobuses Roca designados para los servicios interurbanos

Marca	Número	Matrícula	Alta	Baja	Comentarios
Somua	33	B-46071	1930	1949	Designado a la línea del Prat U.
Somua	35	B-46121	1930	1957	Designado a la línea de St. Just D.
Somua	36	B-46118	1930	1957	Designado a la línea del Prat U.
Somua	39	B-46127	1930	1957	Designado a la línea del Prat U.
Somua	57	B-50819	1933	1949	Designado a la línea del Prat U.
Somua	58	B-50820	1933	1957	Designado a la línea de St. Just D.
Henschel	70	B-55907	1934	1951	Designado a la línea del Prat U.
Henschel	72	B-58436	1934	1957	Designado a las líneas del Prat U. y St. Just D.
Henschel	73	B-58437	1934	1951	Designado a la línea del Prat U.
Somua	101	B-46121	1946	1957	Ex número 36 (1930) reformado por Maquitrans
Somua	102	B-46127	1946	1957	Ex número 39 (1930) reformado por Maquitrans
Somua	103	B-50589	1946	1957	Ex número 51 (1933) reformado por Maquitrans

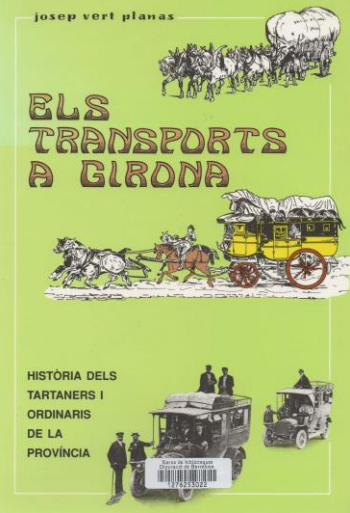
Vehículos adquiridos por Autobuses Roca de procedencia desconocida

Marca	Número	Matrícula	Alta en Autobuses Roca	Baja	Comentarios
?	?	B-71579	1944	?	
?	?	GE-4979	1945	?	

Fotos: Autor desconocido (www.autobusesbcn.es), Centre d'Estudis Santjustencs, Colección Josep Bel, Colección Manel Herreo, Colección Óscar Pardo, Grupo de Facebook "Postales y Fotos Antiguas de Gente del Prat de Llobregat", Josep Batllori (Arxiu Històric Municipal d'Esplugues de Llobregat).

Publicado por Ricard en 17:22

En el libro:



En la página 246 figura esta imagen:

RAMON ROCA SARDÀ - 1945



Ramon Roca Sardà, 1945.
 Serveis coordinats amb RENFE:
 Blanes-Barcelona.
 Després CATSA, amb servei
 Barcelona- Girona.
 TRAPSA, opció de compra de les
 concessions.



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

Notes

1. Potència fiscal



Empresa:
Liquidada

Autobuses Roca

Ubicación:

Barcelona
Barcelona



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

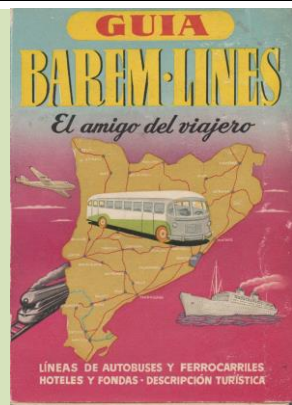
Renfe (*) (Contratista: Ramón Roca Sangrà- Año 1945)

Marca	CVF	Matricula	plazas	Observaciones	recorrido	Clase y grupo	fecha
Chevrolet	27	B	78112	18	gasolina (*) tara 3920	Barcelona - Blanes - Girona	A coincidente
Mercedes Benz	34	V	17101	20	Gas Oil (*) Tara 8500	Barcelona - Blanes - Girona	(autorizado a precario)
Minerva	34	B	73591	17	Gas Oil (*) Tara 7200	Barcelona - Blanes - Girona	
Hispano Suiza	29	B	74251	15	gasolina (*) Tara 4050	Barcelona - Blanes - Girona	
International	27	B	61xxx	31	gasolina (*)	Barcelona - Blanes - Girona	(matricula provisional)
Hispano Suiza	22	L	493			Barcelona - Blanes - Girona	(1951)

La Referencia a (RENFE) debe entenderse que inicialmente se presentó en la Administración Ferroviaria de la Zona de Barcelona que correspondiera (generalmente MZA) y que años después fué integrada en RENFE, empresa de quien se obtuvo esta documentación.



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



[Página 180 →](#)

Precios desde cada trayecto:

L I N E A: BARCELONA - GERONA

EMPRESA: Auto Transportes Roca
Duración del trayecto: 2 h. 30 m.

Sitio de salida de Barcelona:
c. Diputación, 269 - Tel. 22 56 14 (Bar)

Sitio de salida de Girona:
Plaza Independencia, 11 - Tel. 1669
(Café Coliseo)

H O R A R I O

Salida de Barcelona: 19.35 h.

Salida de Girona: 10.15 h.

Km	CL	BARCELONA	BADALONA	MASNOU	PRENDA DE MAR	VILAFRANCA DE MAR	MARAGO	CADETES	ARENYES DE MAR	CANET DE MAR	S. POL DE MAR	CALELLA	PINEDA	SANTA SUSANA	MALGRAT	BLANES	GERONA
37	1a	14'05	10'65	7'95	6'85	5'30	3'05										
	2a	11'85	8'95	6'75	5'80	4'50	2'55										
40	1a	15'20	11'75	9'10	7'95	6'45	4'20	1'50									
	2a	12'80	9'95	7'70	6'75	5'45	3'55	1'50									
42	1a	15'95	12'50	9'90	8'75	7'20	4'95	1'90	1'50								
	2a	13'45	10'60	8'35	7'35	6'10	4'20	1'60	1'50								
46	1a	17'45	14'05	11'40	10'25	8'75	6'45	3'45	2'30	1'55							
	2a	14'75	11'85	9'60	8'65	7'35	5'45	2'90	1'95	1'50							
50	1a	18'95	15'55	12'90	11'75	10'25	7'95	4'95	3'80	3'05	1'55						
	2a	16'15	13'15	10'30	9'95	8'65	6'75	4'20	3'20	2'55	1'90						
53	1a	20'10	16'70	14'05	12'90	11'40	9'10	6'10	4'95	4'20	2'65	1'50					
	2a	16'95	14'10	11'85	10'90	9'60	7'70	5'15	4'20	3'55	2'25	1'50					
55	1a	20'85	17'45	14'80	13'65	12'15	9'90	6'85	5'70	4'95	3'45	1'90	1'50				
	2a	17'60	14'75	12'50	11'55	10'25	8'35	5'80	4'80	4'20	2'90	1'60	1'50				
58	1a	22'15	18'60	15'95	14'80	13'30	11'15	7'95	6'85	6'10	4'55	3'05	1'90	1'50			
	2a	18'95	15'70	13'45	12'50	11'20	9'30	6'75	5'80	5'15	3'85	2'55	1'60	1'50			
64	1a	24'30	20'85	18'20	17'05	15'55	13'30	10'25	9'10	8'35	6'85	5'30	4'20	3'45	2'30		
	2a	20'50	17'60	15'35	14'40	13'15	11'20	8'65	7'70	7'05	5'80	4'50	3'55	2'90	1'95		
70	1a	25'40	22'15	19'35	18'20	16'70	14'40	11'40	10'25	9'50	7'95	6'45	5'30	4'55	3'55		
	2a	21'45	18'55	16'35	15'35	14'10	12'15	9'60	8'65	8'15	6'75	5'45	4'50	3'85	3'85		
102	1a	38'70	35'25	32'60	31'50	29'95	27'70	24'65	23'50	22'75	21'25	19'75	18'60	17'85	17'85	13'30	13'30
	2a	32'65	29'75	27'50	26'55	25'30	23'35	20'80	19'85	19'20	17'95	16'65	15'70	15'05	15'05	11'20	11'20

[Página 188 →](#)

Precios desde cada trayecto:

L I N E A: BARCELONA - BLANES

EMPRESA: Auto-Transportes Roca
Duración del trayecto: 2 h.

Sitio de salida de Barcelona:
c. Diputación, 269 - Tel. 22 56 14 (Bar)

Sitio de salida de Blanes:
Avda. José Antonio, 19 - Tel. 130

H O R A R I O

Salidas de Blanes:
7.30, 13.15 y 17.30 h.

Salidas de Barcelona:
8.15, 13.45 y 19.- h.

Km	CL	BARCELONA	BADALONA	MASNOU	PRENDA DE MAR	VILAFRANCA DE MAR	MARAGO	CADETES	ARENYES DE MAR	CANET DE MAR	S. POL DE MAR	CALELLA	PINEDA	STA. SUSANA	MALGRAT	BLANES
37	1a	14'05	10'65	7'95	6'85	5'30	3'05									
	2a	11'85	8'95	6'75	5'80	4'50	2'55									
40	1a	15'20	11'75	9'10	7'95	6'45	4'20	1'50								
	2a	12'80	9'95	7'70	6'75	5'45	3'55	1'50								
42	1a	15'95	12'50	9'90	8'75	7'20	4'95	1'90	1'50							
	2a	13'45	10'60	8'35	7'35	6'10	4'20	1'60	1'50							
46	1a	17'45	14'05	11'40	10'25	8'75	6'45	3'45	2'30	1'55						
	2a	14'75	11'85	9'60	8'65	7'35	5'45	2'90	1'95	1'50						
50	1a	18'95	15'55	12'90	11'75	10'25	7'95	4'95	3'80	3'05	1'55					
	2a	16'15	13'15	10'30	9'95	8'65	6'75	4'20	3'20	2'55	1'90					
53	1a	20'10	16'70	14'05	12'90	11'40	9'10	6'10	4'95	4'20	2'65	1'50				
	2a	16'95	14'10	11'85	10'90	9'60	7'70	5'15	4'20	3'55	2'25	1'50				
55	1a	20'85	17'45	14'80	13'65	12'15	9'90	6'85	5'70	4'95	3'45	1'90	1'50			
	2a	17'60	14'75	12'50	11'55	10'25	8'35	5'80	4'80	4'20	2'90	1'60	1'50			
58	1a	22'15	18'60	15'95	14'80	13'30	11'15	7'95	6'85	6'10	4'55	3'05	1'90	1'50		
	2a	18'95	15'70	13'45	12'50	11'20	9'30	6'75	5'80	5'15	3'85	2'55	1'60	1'50		
64	1a	24'30	20'85	18'20	17'05	15'55	13'30	10'25	9'10	8'35	6'85	5'30	4'20	3'45	2'30	
	2a	20'50	17'60	15'35	14'40	13'15	11'20	8'65	7'70	7'05	5'80	4'50	3'55	2'90	1'95	

[Página 186 →](#)

Precios desde cada trayecto:

L I N E A: BARCELONA - LLORET DE MAR

EMPRESAS: Auto-Transportes Roca y Pujol y Pujol, S.L.
Duración del trayecto: 2 h. 10 m.

Sitio de salida de Barcelona:
c. Diputación, 269 - Tel. 22 56 14 (Bar)

Sitio de salida de Lloret de M.:
o. San Román, 11 y 13 - Tel. 84

H O R A R I O

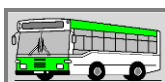
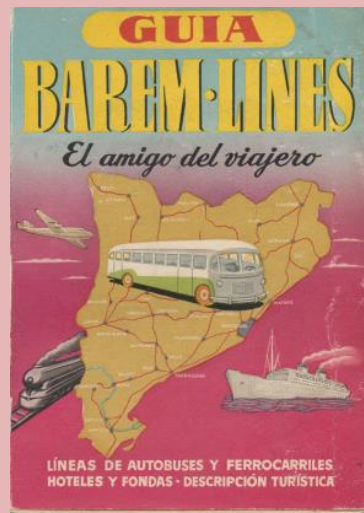
Salidas de Lloret de M.:
7.30 y 19.- h.

Salidas de Barcelona:
10.- y 16.15 h.

NOTA: Los Domingos y días festivos, solamente hay un servicio, con salida de Barcelona a las 8.- h. y de Lloret de M. a las 19.- h.

Serán servicios solamente circulares del 1º de Julio al 30 de Septiembre y combi-nados con los servicios de Tossa de Mar.

Km	CL	BARCELONA	BADALONA	MASNOU	PRENDA DE MAR	VILAFRANCA DE MAR	MARAGO	CADETES	ARENYES DE MAR	CANET DE MAR	S. POL DE MAR	CALELLA	PINEDA	STA. SUSANA	MALGRAT	BLANES	LLORET DE MAR
37	1a	14'05	10'65	7'95	6'85	5'30	3'05										
	2a	11'85	8'95	6'75	5'80	4'50	2'55										
40	1a	15'20	11'75	9'10	7'95	6'45	4'20	1'50									
	2a	12'80	9'95	7'70	6'75	5'45	3'55	1'50									
42	1a	15'95	12'50	9'90	8'75	7'20	4'95	1'90	1'50								
	2a	13'45	10'60	8'35	7'35	6'10	4'20	1'60	1'50								
46	1a	17'45	14'05	11'40	10'25	8'75	6'45	3'45	2'30	1'55							
	2a	14'75	11'85	9'60	8'65	7'35	5'45	2'90	1'95	1'50							
50	1a	18'95	15'55	12'90	11'75	10'25	7'95	4'95	3'80	3'05	1'55						
	2a	16'15	13'15	10'30	9'95	8'65	6'75	4'20	3'20	2'55	1'90						
53	1a	20'10	16'70	14'05	12'90	11'40	9'10	6'10	4'95	4'20	2'65	1'50					
	2a	16'95	14'10	11'85	10'90	9'60	7'70	5'15	4'20	3'55	2'25	1'50					
55	1a	20'85	17'45	14'80	13'65	12'15	9'90	6'85	5'70	4'95	3'45	1'90	1'50				
	2a	17'60	14'75	12'50	11'55	10'25	8'35	5'80	4'80	4'20	2'90	1'60	1'50				
58	1a	22'15	18'60	15'95	14'80	13'30	11'15	7'95	6'85	6'10	4'55	3'05	1'90	1'50			
	2a	18'95	15'70	13'45	12'50	11'20	9'30	6'75	5'80	5'15	3'85	2'55	1'60	1'50			
64	1a	24'30	20'85	18'20	17'05	15'55	13'30	10'25	9'10	8'35	6'85	5'30	4'20	3'45	2'30		
	2a	20'50	17'60	15'35	14'40	13'15	11'20	8'65	7'70	7'05	5'80	4'50	3'55	2'90	1'95		
71	1a	30'75	27'30	24'65	23'50	22'15	19'75	16'70	15'55	14'80	13'30	11'75	10'65	9'90	8'75	6'45	
	2a	26'95	24'05	21'80	20'85	19'60	17'65	15'10	14'15	13'50	12'25	10'95	10'15	9'35	8'40	6'45	



Notas

Los autobuses de Barcelona



Datos reproducidos de la web citada. (Ver apartado [bibliografía](#))

1 Hospital - Paralelo - Fuera de servicio

En el año 1928 la Compañía de Autobuses Roca obtuvo la concesión de una línea entre Córcega-Paseo de Gracia y el Hospital de San Pablo. Enlazaba el cruce de Córcega con Pº de Gracia y la Rambla Volart por el Hospital de San Pablo. La línea fue inaugurada el 18 de agosto de 1928 y comenzó a prestar servicio el 24 de agosto del 1928.

La línea partía desde el cruce de la calle Córcega y Pº de Gracia, concretamente partía del número 312 de la calle Córcega, proseguía por Córcega, Pº San Juan, Padre Claret, Castillejos y Manso Casanovas hasta el cruce con Rambla Volart.

Para esta nueva línea la Compañía Roca había adquirido en Francia tres autobuses SOMUA equipados con motor diésel de 4 cilindros y una potencia de 22 HP fiscales. Estaban dotados (a diferencia de los de la CGA de aquellos tiempos) de ruedas con neumáticos, disponían de 29 asientos, y 11 plazas de pie en la plataforma posterior descubierta (cuyo acceso era por la parte central trasera). Iban pintados de color verde crema, y fueron matriculados B-32404, B-32405 y B-32406, asignándoles respectivamente los números 1, 2 y 3.

El día 7 de noviembre del año siguiente, 1929, la línea quedó limitada al tramo Córcega-Hospital San Pablo, estableciéndose un servicio de lanzadera desde el Hospital San Pablo por Cartagena a Manso Casanovas. Este nuevo servicio lanzadera no tenía un distintivo propio.

El 31 de diciembre de 1929 prolongó su recorrido desde Córcega-Pº de Gracia para seguir por Córcega, Enrique Granados y Provenza hasta la calle Urgel.

El 15 de octubre de 1932 prolongó de nuevo su recorrido desde la calle Urgel con Provenza, para seguir por la calle Provenza y Borrell hasta el Paralelo, efectuando el regreso por la ronda de San Pablo y las calles de Tamarit y Borell. La línea quedó definitivamente entre Paralelo-Hospital de San Pablo, que tuvo un gran éxito entre el público.

Las primeras cocheras estuvieron ubicadas en Sepúlveda-Calabria. Posteriormente al ampliarse la flota de autobuses y el servicio, pasaron a la calle Castillejos-Mallorca, en donde se instalaron a la izquierda (números impares) el garaje y las oficinas y a la derecha (números pares) el taller.

El servicio se suspendió durante la guerra y en 1941 se reemprendió con el material que se pudo recuperar. No obstante la falta de carburante y neumáticos hizo reducir esta línea a la concesión original, Pº de Gracia-Diagonal a Hospital de San Pablo.

El 7 de octubre de 1941 la línea estrenó vehículos de gasógeno, sustitutivo de la gasolina y que funcionaba a base de quemar ramas, maderas e incluso cáscaras de frutos. El aparato de gasógeno estaban construida por la empresa Dion Bouton e instalado por Ferpa, perdía como máximo un 75% en relación con el funcionamiento a gasolina, sin necesidad de compresor.

Al año siguiente, el 12 de marzo de 1942, prolongó su recorrido hasta Urgel con Provenza.

A partir del 10 de febrero de 1943, esta línea quedó prolongada de nuevo, sólo durante las mañanas, hasta Provenza-Entenza, dando así servicio a la Cárcel Modelo. (Hasta las 13 horas los días laborables, y hasta las 14, los festivos).

En 1945, y en plena época de la postguerra, se agudizó la escasez de suministros: neumáticos y carburantes. Si bien esto último se paliaba con la utilización de gasógenos, la falta de neumáticos provocaba la inmovilización de los autobuses. Esta línea vio recortada su recorrido al trayecto Urgel-Hospital, suprimiéndose totalmente a las pocas semanas.

Al año siguiente, la Compañía de Tranvías de Barcelona, se hizo cargo de esta línea (junto a sus vehículos y el personal), denominándola con el nombre I (actual línea 20) e re-inaugurándola el día 28 de octubre de 1946 entre el Hospital de San Pablo y la Pl. Victoria.

Cronología

18.08.1928 - Se inaugura la línea 1 Córcega - Rambla Volart

24.08.1928 - Comienza a prestar servicio la línea 1

07.11.1929 - Se divide en dos tramos Córcega-Hosp. San Pablo y Hosp. San Pablo-Rambla Volart

31.12.1929 - 1 (Urgel - Hospital San Pablo)

15.10.1932 - 1 (Paralelo - Hospital San Pablo)

1936 - Suspensión del servicio

1941 - Se reemprende el servicio 1 (Diagonal - Hospital San Pablo)

07.10.1941 - Estrena vehículos de gasógeno

12.03.1942 - 1 (Urgel - Hospital San Pablo)

10.02.1943 - 1 (Entenza - Hospital San Pablo)

1945 - Supresión del servicio

Fuentes

Memorias de un Peaton, Manuel Gimenez Atenelle

Boletín Informativo TB nº 137, ago.1978. Pedro Ferré Puig

Los autobuses de

Barcelona



Datos
reproducidos de la
web citada.
(Ver
apartado
[bibliografía](#))

2 Pelayo - Horta - Fuera de servicio

A principio del siglo XX solo existía una línea de tranvía (la 46) que comunicaba el centro de Barcelona con el barrio de Horta, y además no funcionaba muy bien (tardaba cerca de 45 minutos en recorrer su trayecto). Los vecinos reivindicaron una solución que paliara este déficit. Para solucionar esta cuestión, el ayuntamiento puso en concurso, en 1930, una nueva línea de autobús que partiera desde la calle Pelayo y llegaba hasta la Pl. Ibiza. Antes de fallarlo otorgó un permiso provisional a la Compañía General de Autobuses, que abrió en junio el servicio como línea F. Pero los vecinos de Horta, a quien la CGA no había escuchado nunca se sintieron burlados porque, además, el billete del autobús F costaba casi el doble que el del tranvía. Las entidades del barrio editaron un manifiesto y organizaron un boicot en toda regla, de tal forma que nadie subía al autobús de la CGA, ni tan solo después de rebajar las tarifas.

El concurso público definitivo lo ganó la compañía Roca, que si que tenía la simpatía vecinal, y el 22 de Diciembre de 1930, el nuevo autobús de Horta, con tarifas de 10 a 25 céntimos, hacía su primer servicio, ya lleno de pasajeros. Fue señalizada con el número 2 y con el trayecto Pelayo-Horta.

El servicio comenzaba a prestarse a las 6.15h de la mañana y terminaba a las 22.15h. Tenía en circulación 9 coches y una frecuencia de 6 minutos en horas punta. Su itinerario era el siguiente: Balmes, Pelayo, Ronda Universidad, Pl. Cataluña, Pº Gracia, Caspe, Pº San Juan, Provenza, Av Primo de Rivera (actual Av. Gaudí-), Padre Claret, Av. Martí-nez Anido, Pº Maragall, calle Dolça, Fulton y Pl. Ibiza.

Los precios del trayecto era los siguientes:

- Balmes - Pl. Tetuan, 10 céntimos
- Pl. Tetuan - Padre Claret, 10 céntimos
- Padre Claret - Av. Montserrat con Pº Maragall (Los quince), 10 céntimos
- Los quince - Pl. Ibiza, 10 céntimos
- Balmes - Sagrada Familia, 15 céntimos
- Sagrada Familia - Los quince, 15 céntimos
- Padre Claret - Pl. Ibiza, 15 céntimos
- Balmes - Los quince, 20 céntimos
- Balmes - Pl. Ibiza, 25 céntimos

En 1938, y por problemas de falta de material quedó suprimida. En el año 1954 la compañía de Tranvías de Barcelona se hizo cargo del servicio de esta línea, entre Urquinaona y Horta, y creo de nuevo la línea F que tan poco tiempo duro.

Cronología

22.12.1930 - Se inaugura esta línea 2 Pelayo - Horta

1938 - Fin del servicio de los Autobuses Roca

Los autobuses de

Barcelona



Datos
reproducidos de la
web citada.
(Ver
apartado
[bibliografía](#))

3 Pl. España – San Justo - Fuera de servicio

La población de Sant Just Desvern, situada a poniente de Barcelona, tenía ya en el s. XIX un servicio de vehículos de tracción animal que la unían con Barcelona. A partir del 1916 se inauguró un servicio de vehículos a motor, con capital local, que tuvo que plegar a causa del mal estado de la carretera. Desde la década de los años 20 una nueva empresa, conocida después por la Sanjustenca, retomó los servicios, que acababan a la plaza de Espanya (embrión de esta línea).

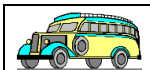
El 14 de abril de 1945, Autobuses Roca se hace cargo de este servicio de autobuses desde la Plaza España a San Justo (que la denominó con el número 3) y estableció además una línea complementaria a precio reducido entre San Justo (carretera) y Collblanch.

Un año después, el 17 de junio, se estableció la línea EJ, en realidad se rebautizaba esta línea y pasaba a ser gestionada por la Compañía de Tranvías de Barcelona.

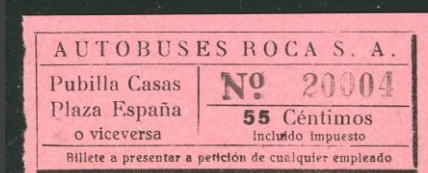
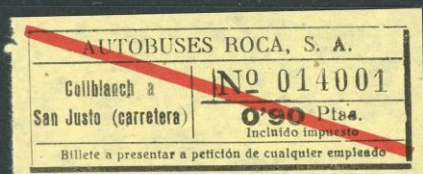
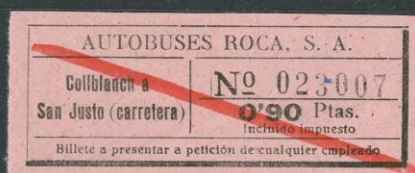
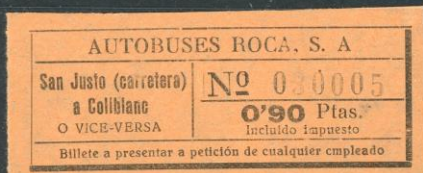
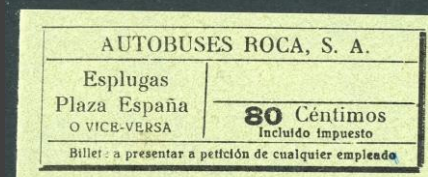
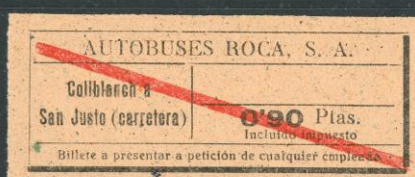
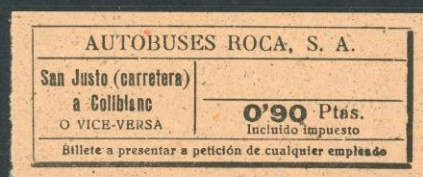
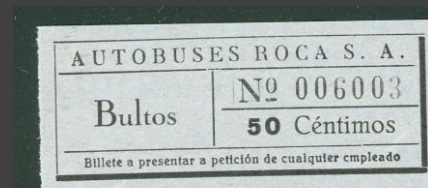
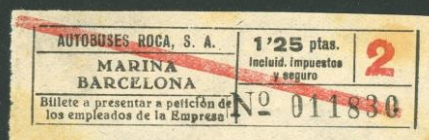
Cronología

14.04.1945 - 3 (Pl. España - San Justo)

17.06.1946 - Fin del servicio, substituido por la línea EJ



Los billetes antiguos son una potente fuente de información complementaria, por ello se ha llegado a un acuerdo con el titular referenciado para incluir en estas fichas y mediante estos apartados imágenes de su colección. Cuando no hagan falta comentarios no se citarán. La web que se señala arriba actualmente no está operativa, pero se incluye su enlace a la espera de que algún día vuelva a estarlo. Los billetes que se incluirán en este apartado corresponden (en su mayor parte) a ejemplares repetidos de su colección y que se van a ir poniendo en venta en la web [todocoleccion](http://todocoleccion.net) (más concretamente pueden encontrarse en el apartado <http://www.todocoleccion.net/s/coleccionismo-billetes-transporte?idvendedor=id48>).





Estos dos últimos billetes corresponden al año 1946, en que TB se hizo cargo de las líneas por abandono del anterior titular, aunque durante una temporada estuvo arrendada ([ver historial](#)).