



THOSA

Empresa:

Extinguida**THOSA (Transportes Hospitalet SA) + Barcelona Transports SA**Antes: **Flobus SA** Antes: **Autos Florida SA** Antes: **Jaime Masip Roca**

Ubicación:

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

Versión 01-2020

**HISTORIA****LINEAS****Datos G.C.****Textos Legales****Bibliografía****FOTOS**Los autobuses de
Barcelona**Empresas**

HISTORIAL

Antecedentes-Antecesoros. Teniendo en cuenta que este tema se va a referir al **Transporte Urbano de Hospitalet** es necesario recordar los otros tipos de comunicación de que se dispuso en esa ciudad antes del establecimiento definitivo de una empresa que los atendiese como tal.

El 10-08-1916 **TB** inaugura la línea de tranvías **52** con el recorrido desde **Drassanes a Bordeta**, pasando por **Las Ramblas, GranVia, Pl. España y ctra.de la Bordeta hasta Riera Blanca**. Este será el primer transporte masivo que unirá Hospitalet con Barcelona, aunque el recorrido por Hospitalet es de unos pocos metros (si se puede considerar).

El 05-08-1921 **María Prats (Vda.de Just Oliveras)** solicita permiso al Ayuntamiento de Hospitalet para situar la parada de una línea que llegará hasta Barcelona.

El 25-08-1921 **María Prats** recibe idéntica autorización del Ayuntamiento Barcelona. Con ello nace la línea **Hospitalet (Pl.de la Vila)-Barcelona (Pl.España-Crta Bordeta)**, que puede considerarse la antecesora del **Servicio Urbano de L'Hospitalet** aunque sea realmente suburbana. Su desarrollo se realiza en la ficha de **Oliveras** (actualmente en construcción).

El 24-12-1957 el Ayuntamiento de Hospitalet convoca concurso para establecer conexión entre el **Grupo Viviendas Onésimo Redondo** situado en el **Barrio de La Florida y Collblanc**, y con ramal al **Metro Santa Eulalia**. De hecho ya la realizaba la **Empresa Masip (Ver billetes y Lineas)**.

Empresa MASIP

de Jaime Masip Roca

El 12-06-1961 **Jaime Masip Roca (Empresa Masip)** solicita la concesión de una línea de **Circumvalación en Hospitalet**. Es la primera línea del **Servicio Urbano de L'Hospitalet** puramente urbana (no suburbana con Barcelona, ver **Oliveras**).

El 09-05-1964 **Autos Florida S.A.** recibe la concesión definitiva de la línea por cesión de **Jaime Masip Roca**. Esta concesión le será ratificada oficialmente el 05-07-1972, (**ver documento**).

Aparte de la concesión, la principal actividad de **Autos Florida SA** es el **discrecional**, llegando a tener una importante flota de autocares (**Ver notas**).



A principios de 1971 (y en los siguientes años también) se comienzan a apreciar problemas de tipo financiero, con déficits continuados y coches en mal estado. Ello hace que los usuarios realicen protestas continuamente, mientras la empresa (en un intento de paliar las pérdidas) reduce aun más los servicios, lo que origina más protestas. La otra solución adoptada es la de aumentar las tarifas, cosa que también origina protestas. A todo ello hay que sumar el descontento de los trabajadores reivindicando a menudo aumentos salariales. Con el transcurso de los años no se solucionaron estos problemas, lo que abocó a intentar cambiar el rumbo radicalmente con una compra-venta (en realidad encubierta) de la empresa.

En 09-1978 **Autos Florida SA** cambió su denominación por la de **FLOBUS SA** (usaba las primeras siglas en honor al nombre del barrio en donde seguía estando la central). Era la continuadora de la anterior, aunque con una nueva Dirección y alguna nueva reorganización, que daban a entender un cambio de propietario, pero seguía usando los mismos coches, las mismas líneas y casi todo el anterior personal. (**Ver líneas Flobus**).

AUFLORSA SA FLOBUS SA

El 13-05-1982 se hace oficial el cambio de titularidad de las concesiones **V-2380 L'Hospitalet del Llobregat (circunvalación) al mismo punto y V-3002 Pubilla Casas (L'Hospitalet del Llobregat-zona franca (Barcelona))**, en las que se basa el **Servicio Urbano de L'Hospitalet**, pasando de **Flobus SA** a **Barcelona Transport SA** del **Grupo Sagalés**. (**Ver documento** que se publicó 2 veces en el BOE por error de transcripción de las fechas, **ver doc.**).

Sagalés Barcelona Transport SA

Pero **Barcelona Transport SA** era simplemente la empresa operadora, puesto que el **Servicio Urbano** tenía su propia personalidad con el nombre de **Transportes de Hospitalet SA (THOSA)** siendo éste el nombre que figuraba generalmente en la documentación municipal.

THOSA

Con el nuevo cambio de titular, se heredó la práctica totalidad de los coches, las infraestructuras (paradas y cocheras), las concesiones y la distribución de líneas, cuya red era en aquel momento de cuatro líneas puramente urbanas (**1 Residencia - Metro, 6 Residencia - Collblanch, 7 Severo Ochoa - Metro Santa Eulalia y 15 Residencia - Santa Eulalia**) y cuatro interurbanas (**2 Pl. Remonta - Collblanch - Corte Inglés Diagonal, 14 Severo Ochoa - Zona Franca, L16 Residencia - Barcelona (Pl. España) y L22 Esplugues - Residencia**). Además poseía el servicio de los festivos al **cementerio metropolitano de Roques Blanques**. (**Ver líneas Thosa**).

Se procedió a la renovación o sustitución de algún coche, pero con otros usados en otras explotaciones del **Grupo Sagalés**. El malestar entre los usuarios siguió latente. Igual que los problemas económicos y financieros

A finales de 1988, ante el cúmulo de reclamaciones populares, el Ayuntamiento de L'Hospitalet decide retirar la concesión de las líneas urbanas a **THOSA** y sacar a concurso la gestión del **Servicio Urbano de L'Hospitalet**.

El 24-04-1989 **Lydia** inaugura con 19 autobuses Pegaso 6038 el nuevo **Servicio Urbano de Hospitalet**, habiendo ganado el concurso, y desbancando a **THOSA** por su deficiente gestión.

Este nuevo servicio se basaba en las siguientes líneas: **1** Rda.Torrassa-Residencia Bellvitge **2** Santa Eulalia-Residencia Bellvitge **L10** L'Hospitalet (Residencia)-Polígono San Juan Despí y **L12** Barcelona (Pl. Reina M^a Cristina)-L'Hospitalet de Ll. (Pl. Remonta). (Ver líneas [Lydia](#)).



Thosa por su parte no abandona rápidamente el servicio, sino que sigue atendiendo las líneas unos días más aunque progresivamente empieza a abandonar aquellas en las que no tiene pasaje por coincidir con las nuevas de **Lydia**, ya que los viajeros las utilizan con preferencia.

En el caso concreto de las líneas **14** y **L16** **Thosa** sigue atendiéndolas un par de años más (existe una foto del coche 45 el día 27-06-1991 haciendo la **L16**, ver foto).

En este periodo (1989 a 1991) en que se consuma el desmantelamiento los coches que se hallaban en mejores condiciones son redistribuidos en el **Grupo Sagalés** aunque la mayor parte de ellos pasan a **CRA Hispania** (de Reus).

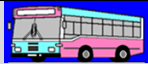
Por lo que respecta a la línea de **Hospitalet-Cementerio Roques Blanques** en 1991 seguía funcionando a nombre de **Barcelona Transports SA** (según listados de la Gen.Cat.) y antes de 1992 pasará a nombre de **Barcelona-Bus**, una nueva sociedad también del **Grupo Sagalés** que irá acaparando otras distintas líneas. (Ver la continuación en la ficha de **Barcelona-Bus**).



En el apartado de **Líneas Urbanas** se ha transcrito el texto de la web <http://www.autobusesbcn.es/misc/lh.html> en donde se explican detalladamente los avatares de todas las líneas del **Servicio Urbano de Hospitalet** Desde sus inicios hasta el año 2003.



Posteriores: Para finalizar, recordar que el 28-01-1991 **Lydia** dejará el **Servicio Urbano de Hospitalet** al haber perdido un nuevo concurso, en favor de **Rosanbus SL**, quien hereda coches y personal (no las instalaciones) y modifica parcialmente algunas de las líneas.



Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 06-2015 y en las versiones posteriores se han modificado los estilos del Historial y se ha agregado algunas notas.



Información / Bibliografía / Enlaces

Información sobre esta Empresa en el Blog de Xavi Maluquer	http://historiatransportcat.blogspot.com/2010_03_01_archive.html
Datos de la web Los Autobuses de Barcelona (detallados anteriormente)	http://www.autobusesbcn.es/misc/lh.html



El 09-05-1964 **Autos Florida S.A.** recibe la concesión definitiva de la línea por cesión de **Jaime Masip Roca**. Aparte de la concesión, su principal actividad es el **discrecional**, llegando a tener una importante flota de autocares:



Varios **Autos Florida SA**, imágenes del Blog de Xavier Maluquer (que ha su vez han sido facilitadas por Joan Brugués i Prat):



Un anuncio de la empresa correspondiente a estos años →

(Documento facilitado por Miquel Segura y correspondiente a un prospecto en venta en TodoColección. Se incluye dado su valor orientativo).

En 1978 cambió su denominación por la de **FLOBUS SA** (en honor al nombre del barrio en donde seguía estando la central).

La grave situación financiera que atravesó la empresa **FloBus, S.A.** y los conflictos laborales planteados hicieron que se sustituyera la concesión del transporte urbano de L'Hospitalet por la empresa **Barcelona Transport S.A.** del Grupo Sagalés.



Foto de Luis Rentero Corral, Residencia de Bellvitge 21-03-1989.

Coche de **THOSA**, ex**Trainco** (Madrid) y ex**Sagales**



En el Grupo: **Sobre railes y asfalto antes de los 90s** :
<https://www.facebook.com/groups/548998545470868/permalink/788730591497661/>
y con motivo de esta fotografía se desarrolló un hilo con más de 38 comentarios de los cuales solo algunos tienen un especial interés y me reservo el hacer alguna comprobación en un futuro (ahora no dispongo de tiempo). El primer apunte:

Tito Barcelona

Sobre railes y asfalto antes de los 90

Generador de conversación · Seguir · 13 de marzo ·

Pegaso 6420, Nissan Vanette y Seat Trans.

Gran Vía de Carles III, Barcelona. 1989.

Foto: Luis Rentero.



La foto es de Luis Rentero y está tomada en el año 1989, en Barcelona, cerca del final de Plaza Reina Maria Cristina.

Miquel Segura, a través de Watsap el día 08-12-2019, me hace llegar esta estupenda foto que reproduzco por su interés.

Autos Florida.
Calle Pujós en 1973



Adp Adp
Sobre railes y asfalto antes
de los 90

Administrador ·
17 de enero · 2020

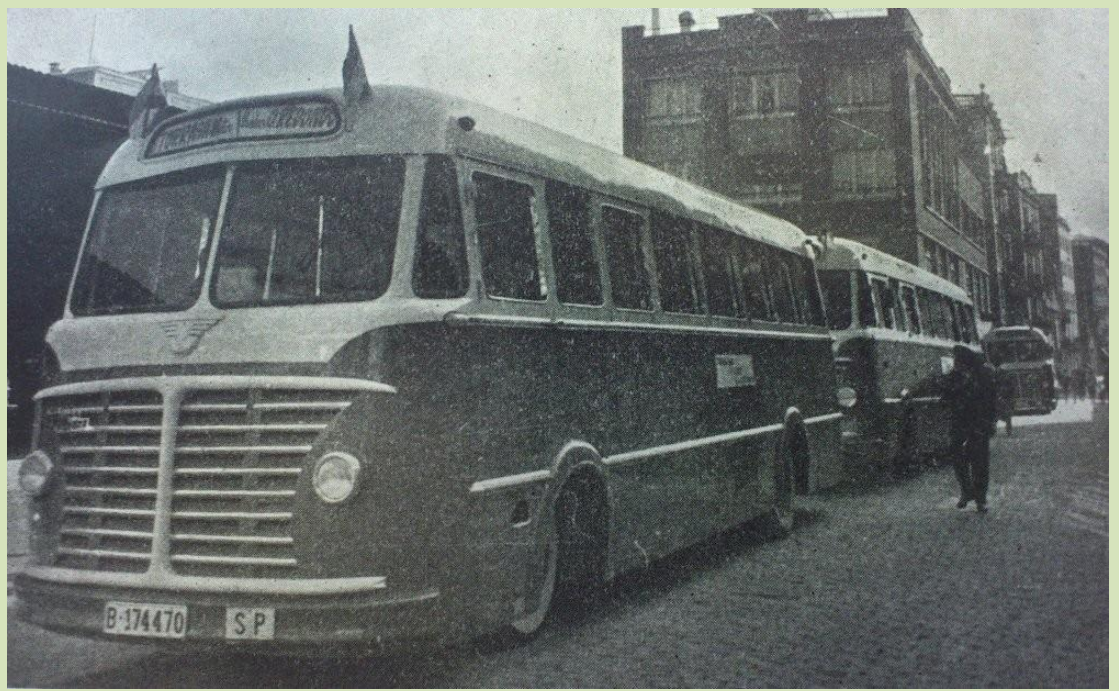
Entre las distintas
entradas del tema figura
esta:

Salvador Balcells Cabot

18 de enero de 2020 · Editado

Alguien recuerda que hubo
un Layetan?

Yo sí, hacían parada en la
plaza Espanyola de ida y de
vuelta pero no consigo
ninguna foto, creo recordar
que tenía la cabina del
conductor avanzada tipo
inglés aunque de una sola
planta. Creo que era el 4.
Los 1, 2 y 3 eran estos. La
foto está hecha en la plaza
del mercado de Collblanc.
Éstos tres eran de la marca
Floirat con motor Renault.



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=868841360185468&set=p.868841360185468&type=3&theater>

La misma imagen la había recibido tiempo atrás a través de Miquel Segura:

Bus_(B-174470)=EMPRESA MASIP (B-174470) (Boletín L'H) 16-11-58

Los 3 coches que se ven pertenecieron inicialmente a la Empresa Masip y luego a Autos Florida.



THOSA

Empresa:
Extinguida

Ubicación:

THOSA (Transportes Hospitalet SA) + Barcelona Transports SA
Antes: **Flobus SA** Antes: **Autos Florida SA** Antes: **Jaime Masip Roca**

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)



Diversos modelos de autobuses de Flobus/Thosa en varias líneas

Fotos: J.A. Solsona



Residencia Bellvitge (L'Hospitalet), 21-03-1989. Foto: Luis Rentero Corral

Bus_10_Pegaso-5062_1989-03(LuisRentero+XaviFlorez)



Residencia Bellvitge (L'Hospitalet), 21-03-1989. Foto: Luis Rentero Corral

Bus_11_Pegaso-5062_1989-03(LuisRentero+XaviFlorez)



Residencia Bellvitge (L'Hospitalet), 21-03-1989. Foto: Luis Rentero Corral

Bus_13_Pegaso-5065B_1989-03(LuisRentero+XaviFlórez)



Residencia Bellvitge (L'Hospitalet), 21-03-1989. Foto: Luis Rentero Corral

Bus_32_Barreiros_1989-03(LuisRentero+XaviFlórez)



Residencia Bellvitge (L'Hospitalet), 21-03-1989. Foto: Luis Rentero Corral

Bus_56_Barreiros-6000U_1989-03(LuisRentero+XaviFlores)



Residencia Bellvitge (L'Hospitalet), 21-03-1989. Foto: Luis Rentero Corral

Bus_61_Pegaso-5062B_1989-03(LuisRentero+XaviFlórez)



THOSA

Empresa:
Extinguida

THOSA (Transportes Hospitalet SA) + Barcelona Transports SA
Antes: **Flobus SA** Antes: **Autos Florida SA** Antes: **Jaime Masip Roca**

Ubicación:

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)



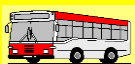
Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Ant^o Tartajo):

CONCURSOS:

Línea	Prov	Clase	Solicitante	Propuestas hasta	Obs
Hospitalet de Llobregat (circunvalación)	B	v	Jaime Masip Roca	12-06-1961	-

ADJUDICACION:

Línea	Prov	km	Titular	tipo	Fecha	Expediente	Vehículos	Observaciones
Hospitalet de Llobregat (circunvalación) E Pza. Ayuntamiento - Pza. Collblanch por Videlets E Pza. Ayuntamiento - Pza. Collblanch por Tarrasa	B	6,8	Autos Florida S.A.	def.	09-05-1964	6390	DOS 18 as. + 27 de pie	Por cesión del peticionario Jaime Masip Roca



Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

Referencia	DGT	Nac	Loc	Dis	Línea	Titular	Observaciones
1983-03/GenCat-Libro	7001			L11	Barcelona (Zona Franca)-L'Hospitalet (L11)	Barcelona Transport	
1983-03/GenCat-Libro	7002			L12	Barcelona (Corte Inglés)-L'Hospitalet (L12)	Barcelona Transport	
1983-03/GenCat-Libro	7003			L22	Espluques Ll. (Pl Sardana)-R. Bellvitge (L22)	Barcelona Transport	
1987-04/GenCat-Fotocopias	7001			L11	Barcelona (Zona Franca)-l'Hospitalet (L11)	Barcelona Transport SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	7002			L12	Remonta-Coliblanco-Maria Cristina (L12)	Barcelona Transport SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	7003			L22	Espluques Ll. (Pl Sardana)-R. Bellvitge (L22)	Barcelona Transport SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	7006			L16	Barcelona (Pl. Espanya)-R. Bellvitge (L16)	Barcelona Transport SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	7007				L'Hospitalet LL.-Cementiri Roques Blanques	Barcelona Transport SA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	7010			L10	L'Hospitalet (Collblanc)-R. Bellvitge (L10)	Barcelona Transport SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	7001			L11	Barcelona (Zona Franca)-l'Hospitalet (L11)	Barcelona Transport SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	7002			L12	Remonta-Collblanc-Maria Cristina (L12)	Barcelona Transport SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	7003			L22	Espluques Ll. (Pl Sardana)-R. Bellvitge (L22)	Barcelona Transport SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	7006			L16	Barcelona (Llança/Dip.)-R. Bellvitge (L16)	Barcelona Transport SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	7007				L'Hospitalet LL.-Cementiri Roques Blanques	Barcelona Transport SA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	7010			L10	L'Hospitalet (Collblanc)-R. Bellvitge (L10)	Barcelona Transport SA	
1991-05/GenCat-Fotocopias	1093	V1791	B89(GI)		Barcelona-Girona	Asistencia y Servicios SA ASSE	Antes era de TRAPSA
1991-05/GenCat-Fotocopias	1910				Girona-Universitat Autònoma de Barcelona	Asistencia y Servicios SA ASSE	Antes era de Trapsa
1991-05/GenCat-Fotocopias	2026	V1722	GI32		Figueres-Girona	Asistencia y Servicios SA ASSE	Antes era de Trapsa
1991-05/GenCat-Fotocopias	7007				L'Hospitalet LL.-Cementiri Roques Blanques	Barcelona Transport SA	
1992-06/GenCat-Fotocopias	1093	V1791	B89(GI)		Barcelona-Girona	Asistencia y Servicios SA ASSE	
1992-06/GenCat-Fotocopias	1910	-			Girona-Universitat Autònoma de Barcelona	Asistencia y Servicios SA ASSE	
1992-06/GenCat-Fotocopias	2026	V1722	GI32		Figueres-Girona	Asistencia y Servicios SA ASSE	
1992-06/GenCat-Fotocopias	7007				L'Hospitalet LL.-Cementiri Roques Blanques	Barcelona Bus	Antes Barcelona Transport SA
1995-12/GenCat-Libro	1301	V6449	GC49		Vallromanes-Alella-Barcelona	Asistencia y Servicios SL ASSE	Antes era de Líneas Font SA
1995-12/GenCat-Libro	1304	V6449	GC49		El Masnou (Av. Kennedy)-Granollers	Asistencia y Servicios SL ASSE	Antes era de Líneas Font SA
1995-12/GenCat-Libro	1931				L'Hospitalet de 11.-Cementiri Roques Blanques	Asistencia y Servicios SL ASSE	
1995-12/GenCat-Libro	2135	V6461	GC61		Barcelona-Girona-Figueres	Asistencia y Servicios SL ASSE	
1995-12/GenCat-Libro	2137				Girona-Universitat Autònoma de Barcelona	Asistencia y Servicios SL ASSE	
1995-12/GenCat-Libro	2138				Blanes-Universitat Autònoma de B.	Asistencia y Servicios SL ASSE	
1995-12/GenCat-Libro	2139	V6461	GC61		Calella-Blanes-Hostairie	Asistencia y Servicios SL ASSE	

Ver la continuación en la ficha de Barcelona-Bus

Billetes antiguos

Colección Xavi Flórez



**Ministerio de Obras Públicas
(BOE de 14/08/1972 - Sección III)**

Resolución por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Pubilla-Casas (Hospitalet de Llobregat) y la Zona Franca de Barcelona. Expediente número 10.043.

Autos Florida SA

[Más... \(Referencia BOE-A-1972-46048\)](#)

RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace pública la adjudicación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Pubilla-Casas (Hospitalet de Llobregat) y la Zona Franca de Barcelona, expediente número 10.043.

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 5 de julio de 1972, ha resuelto adjudicar definitivamente a «Autos Florida, S. A.», el servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Pubilla-Casas (Hospitalet de Llobregat) y la Zona Franca de Barcelona, provincia de Barcelona (expediente número 10.043) con arreglo, entre otras, a las siguientes condiciones:

Itinerario.—El itinerario entre Pubilla-Casas (Hospitalet de Llobregat) y la Zona Franca de Barcelona pasará en su viaje de ida, con seis kilómetros de longitud, por calle Masnou, avenida de Poniente, calles de Llansa y Alboreda, Ronda de la Torrassa, Riera Blanca, plaza de Ildelfonso Cerdá y paseo de Zona Franca. En el viaje de vuelta, de 8,300 kilómetros, pasará por paseo de Zona Franca, plaza de Ildelfonso Cerdá, Riera Blanca, calle Iolanda, General Sanjurjo, calle Más y avenida de Poniente, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en las localidades o puntos singulares del camino, antes citados, estableciéndose las siguientes prohibiciones de tráfico: No se realizará tráfico urbano en Hospitalet de Llobregat ni se realizarán paradas en puntos del término municipal de Barcelona que no sean de su Zona Franca.

Expediciones.—Se realizarán las siguientes: Veinticinco de ida y vuelta, los días laborables, y diez de ida y vuelta, los días festivos.

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

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

Tarifas.—Regirán las siguientes: Clase única, a 0,80 pesetas viajero-kilómetro, incluidos impuestos.

Exceso de equipajes, encargos y paquetería, a 0,12 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

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

Clasificación del servicio respecto del ferrocarril.—Independiente por cercanías.

Madrid, 21 de julio de 1972.—El Director general, Jesús Santos Rein.—5.894-A.

**Administración Local
(BOE de 10/08/1982 - Sección III)**

Resolución de 16 de junio de 1981, del Consejo Metropolitano de la Corporación Metropolitana de Barcelona, por la que se hace público el cambio de titularidad de las concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera V-2.380, L'Hospitalet del Llobregat (circunvalación) al mismo punto, y V-3.002, Pubilla Casas (L'Hospitalet del Llobregat-zona franca (Barcelona).

[Más... \(Referencia BOE-A-1982-20501\)](#)

20501

RESOLUCION de 16 de junio de 1981, del Consejo Metropolitano de la Corporación Metropolitana de Barcelona, por la que se hace público el cambio de titularidad de las concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera V-2380, L'Hospitalet del Llobregat (circunvalación) al mismo punto, y V-3002, Pubilla Casas (L'Hospitalet del Llobregat-zona franca, (Barcelona).

«Flobus, S. A.» solicitó el cambio de titularidad de las concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera: V-2380, L'Hospitalet del Llobregat (circunvalación) al mismo punto, y V-3002, Pubilla Casas (L'Hospitalet del Llobregat-zona franca, Barcelona), a favor de «Barcelona Transport, S. A.», y esta Corporación Metropolitana de Barcelona, por acuerdo del Consejo Metropolitano de 13 de mayo de 1982, accedió a lo solicitado, quedando subrogado este último en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 del vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Barcelona, 16 de junio de 1982.—El Secretario general.—7.022-A.

**Administración Local
(BOE de 31/07/1982 - Sección III)**

Resolución de 16 de junio de 1982, del Consejo Metropolitano de la Corporación Metropolitana de Barcelona, por la que se hace público el cambio de titularidad de las concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera (V-2.380), L'Hospitalet de Llobregat (circunvalación) al mismo punto, y V-3.002, Pubilla-Casas (L'Hospitalet de Llobregat-zona franca, Barcelona).

[Más... \(Referencia BOE-A-1982-19735\)](#)

19735

RESOLUCION de 16 de junio de 1982, del Consejo Metropolitano de la Corporación Metropolitana de Barcelona, por la que se hace público el cambio de titularidad de las concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera V-2380, L'Hospitalet del Llobregat (circunvalación) al mismo punto y V-3002, Pubilla Casas (L'Hospitalet de Llobregat-zona Franca, Barcelona).

«Flobus, S. A.» solicitó el cambio de titularidad de las concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera V-2380, L'Hospitalet del Llobregat (circunvalación) al mismo punto y V-3002, Pubilla Casas (L'Hospitalet de Llobregat-zona franca, Barcelona), a favor de «Barcelona Transport, S. A.», y esta Corporación Metropolitana de Barcelona, por acuerdo del Consejo Metropolitano de 13 de mayo de 1982, accedió a lo solicitado, quedando subrogado este último en los derechos y obligaciones que corresponden al titular de la concesión.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 del vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Barcelona, 16 de junio de 1982.—El Secretario general.—7.023-A.

ANUNCI de l'Agència Tributària, de citació per a notificació per compareixença (núm. emissió: 06088117003).

DOGC 22/05/2006

A08457459 FLOBUS SA REQ. A NO DECLARANTES POR IMPUESTO DE SO

ANUNCI de l'Agència Tributària, de citació per a notificació per compareixença (núm. emissió: 06088257001).

DOGC 05/10/2006

A08457459 FLOBUS SA NOTIFICACION DE BAJA PROVISIONAL



Los autobuses de Barcelona



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

La presente copia se realizó con el texto existente en 06-12-2010 personalmente por el autor de esta ficha.

Se incluye íntegro el texto ya que expresa perfecta y detalladamente todos los abatares de la historia de los autobuses en L'Hospitalet.

Los enlaces no funcionan (se mantienen para conocer lo que contenían).

Las imágenes se han recuperado de otra copia anterior realizada en el año 2003, por lo que no están reflejadas todas.

La Primera Línea

La primera noticia que tenemos de un servicio urbano en L'Hospitalet lo encontramos en La Vanguardia del 11 de abril de 1934, donde se anunciaba que el 16 de abril de ese año se inauguraba una línea de autobús entre L'Hospitalet y la barriada de Collblanch

Empresa Masip

En el "Boletín oficial del Estado" del día 24 de diciembre de 1957. apareció inserto el anuncio de celebración de un concurso público para la concesión de un servicio de autobuses urbanos en L'Hospitalet mediante el establecimiento de una línea con dos itinerarios:

Collblanch - La Florida - Grupo Viviendas Onésimo Redondo

General Sanjurjo, Occidente, Vallparda, La Florida, Onésimo Redondo

Metro Sta. Eulalia - La Florida - Grupo Viviendas Onésimo Redondo

Ronda Torrasa esquina Onésimo Redondo, Progreso, Pl. Española, Montseny, Vallparda, La Florida, Grupo Onésimo Redondo

Estas dos líneas venían a dar servicio a una zona de 816 viviendas -y 5000 habitantes- de reciente creación (en 1955) por la Obra Sindical del Hogar que fue las Viviendas Onésimo Redondo (actual Bloques Florida), creadas para absorber la nueva inmigración que venían a Barcelona. Por aquel entonces solo esa zona estaba edificada y el resto era campos, los vecinos de las Viviendas tenían que ir hasta Collblanch para coger el tranvía o hasta Santa Eulalia a recoger el Metro para ir a Barcelona. Debido a la demanda de servicio se creó estas dos líneas para dar este servicio de aporte de viajeros al tranvía por un lado, y del metro por el otro.

Las próximas noticias que tenemos del servicio urbano datan de unos años más adelante, poco de antes de 1960, cuando la Empresa Masip, cuyo propietario era el Sr. Jaime Masip Roca, inauguró un servicio entre el Metro Santa Eulalia (en Torrasa) y Pubillas Casas. Por aquel entonces cuatro coches efectuaba el recorrido. Posteriormente, incorporó una segunda línea entre Viviendas Onésimo Redondo - Metro (Torrasa) - Mercado Collblanch.

Más adelante, encontramos nuevas referencias del servicio urbano de L'Hospitalet y de la Empresa Masip que datan del 12 de junio de 1961. Fecha límite para acceder al concurso de la concesión de una línea de circunvalación en esta ciudad, entre la Pl. del Ayuntamiento y la Pl. de Collblanch, pasando por Can Vidalet y Torrasa. El solicitante era el Sr. Jaime Masip Roca (propietario de la empresa) y se le adjudicaron a él.

Autos Florida

El 9 de mayo de 1964, el servicio urbano pasó a manos de Auto Florida, recibió la concesión por cesión del Sr. Masip de sus dos líneas urbanas y creó una sola con el recorrido: Viviendas Onésimo Redondo - Metro - Mercado Collblanch - Pubillas Casas (Av. Torrente). Billeto de Autos Florida (www.todocoleccion.net). En septiembre de 1964 aparece una noticia de que la línea Collblanch-Torrasa-La Florida-Can Vidalet, prolongaba su recorrido hasta el centro de la ciudad, un embrión de la futura línea 6.

Además su gran apuesta, la línea de circunvalación de L'Hospitalet, solicitada por el antiguo concesario del servicio urbano, el Sr. Masip en 1961 fue aprobada definitivamente por el Boletín Oficial del Estado en julio de 1964 y pasó a manos también de Autos Florida que la puso en marcha a finales de julio de ese mismo año (1964).

La nueva empresa estableció sus oficinas y cocheras en la Av. Masnou 5-7 (actualmente existe allí un supermercado). Más adelante pasó a utilizar también un solar situado cerca de la estación de Bomberos de la Av. Masnou (cerca de las oficinas) y que en el año 1975 se trasladó los autobuses a otro solar situado en la calle Esmeralda nº 14 (esquina Av. Cruceiro Balears -actual c. Teide-)

En 1966 realizó una importante compra de autobuses, cuyo número aumentó hasta los cuarenta en el año 1971, más siete u ocho de reserva. Esta expansión correspondió a la imperiosa necesidad de transporte de la población, que sólo en los barrios de Pubilla Casas, Sanfeliu, etcétera, creció desde los años 40 hasta 1965 en unos 90.000 habitantes, añadiendo que en 1971 Hospitalet tenía 180.000 habitantes. Sin embargo, si por una parte se hacía algo por paliar la exigente necesidad de transporte, el número de coches era insuficiente y el servicio mismo se resentía de las condiciones de trabajo de los empleados. Los autobuses de Autos Florida llegaban a cargar hasta 200 personas por unidad en las horas punta, lo que repercutía en la seguridad, rapidez y poca higiene en los coches.

Líneas 1-2

A los cuatro años de su servicio, a finales de 1968, la empresa realizó una importante compra de autobuses, que comportó una mejora en la red. La línea de circunvalación se desdobló en dos, las líneas 1 y 2, y hasta se estudió una posible prolongación de las dos líneas hacia el barrio de Sanfeliu, cosa que nunca se hizo y se prefirió crear una nueva (la futura línea 8)

El 28 de septiembre de 1970, y debido a las obras de construcción y ensanche que se efectuaron en el paso inferior del puente del ferrocarril de la avenida de Isabel la Católica, la línea modificó su recorrido desde la Av. Isabel la Católica, para entrar por la de Torrente, donde se estableció una parada, siguiendo por la calle Marcelino Esquius, calle Pedro Pelegrí, para llegar frente al enclave de la avenida de Can Serra. Descendía luego por la toda la citada avenida, siguiendo por las calles Alpes, Barcelona y llegar al final de la Pl. Remota.

A los dos días, el 30 de septiembre, la línea 6 Torrente - Bellvitge también utilizó este itinerario provisional, beneficiando de esta forma a todos los residentes de la zona poligonal de Can Serra, y quedó establecido permanentemente una vez acabadas las obras del tunel, aunque eso sí, dejó una vez abierto el tunel, prosiguió por la Av. Can Serra para llegar de nuevo a la Av. Isabel la Católica y travesar el puente, en vez de hacerlo por Av. Can Serra y Alpes.

Líneas 3-4-5

La antigua línea de la empresa Masip entre las Vivienda Onésimo Redondo y Pubillas Casas, se dividió en en dos: la 3 y 4, para posteriormente incluir una tercera línea: la 5. Todas ellas partían de la estación de Metro de Santa Eulalia, por la parte del Bº Torrasa, y unía los barrio de la zona Norte de L'Hospitalet (Av. Torrente, Onésimo Redondo y Pubillas Casas, respectivamente) para permitir a los ciudadanos de l'Hospitalet poder acudir a Barcelona para trabajar.

Posteriormente, la línea 3 prolongó su recorrido desde la Av. Torrente por la calle Marcelino Esquius hasta llegar a la calle Pedro Pelegrí con la Av. Electricidad. En 1972 tenemos noticias de una línea denominada 3E, que era un servicio limitado a Collblanch.

La línea 5 tenía un carácter especial, ya que se desvinculaba del trayecto de las líneas 3 y 4, para girar por la Av. Miraflores en un desvío en línea recta, hasta rozar la carretera N-II, por el distrito de Pubilla Casas.

En un principio los terminales de estas líneas en Santa Eulalia eran un caos, la línea 3 tenía su final en la calle Onésimo Redondo, la 4 y 7 en la Ronda de la Torrasa, y la 5 en la calle Holanda. Una vez acabadas las obras de pavimentación de la Ronda de la Vía, el domingo 9 de marzo de 1969 se unificaron los terminales y se puso uno en el tramo superior de la Ronda Vía (cerca de la calle Onésimo Redondo) junto al puente del Metro Santa Eulalia para las líneas 3 y 4, y otro al final de la Ronda de la Vía (cerca de la Riera Blanca), junto al Metro Bordeta, para la línea 5 y 7. De esta forma se consiguió dividir el pasaje y evitar la gran concurrencia de viajeros en un solo terminal, los pasajeros de las líneas 3 y 4 cogían el metro en Santa Eulalia y los de la 5 y 7 en la estación de Bordeta.

Las líneas 3 y 4 desaparecieron a mediados de la década de los 70, en cambio la línea 5 duró hasta el final de los días de Autos Florida.

Línea 6

Posteriormente, en mayo de 1967, se añadió la línea 6. Comunicaba la estación FFCC de L'Hospitalet (Pl. Virgen de Montserrat) con el barrio de Can Vidalet. Tenía una frecuencia de 10 minutos y tardaba 20 minutos en realizar un trayecto completo de ida y vuelta, y venía a complementar el servicio de circunvalación y a dar servicio de conexión a la estación FFCC del nuevo centro urbano que se estaba generando en el norte de la ciudad, cerca de Pubillas Casas.

El 15 de febrero de 1970, prolongó su recorrido a la C^a de Medio y el polígono Bellvitge, de reciente construcción. Fue la primera línea que se acercó a este grupo de viviendas.

El 30 de septiembre de 1970 y debido a las obras de ensachamiento del túnel del Ferrocarril en la Av. Isabel Católica, desvió su recorrido en dirección Bellvitge para hacerlo por desde la Av. Torrente siguiendo por la calle Marcelino Esquius, calle Pedro Pelegrí, para llegar frente al enclave de la avenida de Can Serra. Descendiendo luego por la toda la citada avenida, siguiendo por las calles Alpes y su recorrido habitual. Podemos comentar que dos días antes la línea 2 había iniciado también este recorrido provisional, con lo que los vecinos de Can Serra se beneficiaron. Una vez acabadas las obras del túnel, el desvío se estableció definitivamente, pero eso sí, siguiendo por la Av. Can Serra para poder volver a la Av. Isabel La Católica y cruzar el nuevo túnel reformado.

A finales del año 1970, amplió su recorrido desde Can Vidalet hasta la Av. Torrente en el barrio de Pubillas Casas,

El 1 de junio de 1972 prolongó su recorrido que tenía en Pubilla Casas, para proseguir hasta Collblanch, por la Av. Miraflores, Florida y calle Pujós y Progreso hasta llegar al Mercado de Collblanch. Su vuelta la realizaba por Occidente, Monte, Font y Av. Miraflores para llegar a Pubillas Casas y continuar con su recorrido habitual. Con esta prolongación la línea quedó con la denominación «Bellvitge-Collblanch», con tres autobuses en ruta y uno especial en horas punta, con tarifa igual al de la línea «15» que era de 3,50 pesetas, laborables, y cuatro pesetas, festivos.

El 22 de enero de 1973 prolongó su recorrido hacia la Residencia Príncipes de España, de reciente inauguración, junto con la línea 15. También en el año 1973, en marzo, la línea se adentró al Polígono de viviendas de Can Serra, una vez que estuvo acondicionado su avenida central.

El 2 de diciembre de 1973, coincidiendo con unas mejoras en las comunicaciones con las barriadas de Bellvitge y en las zonas de las avenidas de Europa y América, esta línea 6 amplió su recorrido desde Pubillas Casas hasta el Metro Santa Eulalia. Se convirtió de esta forma en el servicio más completo de la ciudad, pues conectaba Bellvitge (Residencia), Zona Industrial, Estación FF. CC. Catalanes, Ayuntamiento, Sindicato, Ambulatorio de Rambla, Can Serra (Instituto), Pubillas Casas (Metro), Florida, Collblanch (Mercado - Metro enlaces con Barcelona), Torrassa y Metro .Transversal (Estación Terminal Santa Eulalia). Para prestar este servicio se puso en funcionamiento seis unidades, totalmente nuevas, con cuarenta plazas (sentadas) y veinticinco de pie, ofreciendo una frecuencia de servicio cada diez minutos.

Línea 7

En septiembre de 1967 se creó esta línea entre la estación terminal del Metro en Santa Eulalia y el nuevo núcleo urbano que se creó en el norte de la ciudad, en la zona de Pubillas Casas.

La línea fue pensada como un ramal complementario de las líneas 3, 4 y 5 que se crearon para enlazar el Metro con diversas zonas del norte. La línea 7 permitía ir a las zonas finales de las anteriores por otro itinerario más directo, que se pudo realizar gracias a la apertura y urbanización de la avenida de Poniente, la ordenación de la plaza de Pemán y la supresión de las escaleras de la calle Mas, de origen casi centenario. La nueva línea circulaba entre Metro Santa Eulalia y Av. Torrente a través de la Av. Poniente, de reciente apertura.

El 9 de marzo de 1969, abandonó su terminal de Santa Eulalia en la Ronda Torrassa, para situarla en el final de la Ronda de la Via, cerca de la Riera Blanca, junto con la línea 5, y así evitar el terminal con tantas líneas que se situaba antes junto al puente de Santa Eulalia.

Línea 8

La línea 8 tiene sus orígenes en octubre de 1968, en que el Ayuntamiento solicitó una nueva línea que diera comunicación a la barriada Sanfeliu de reciente construcción.

El 28 de noviembre de 1968 se estableció, de forma provisional, una línea entre la Pl. del Ayuntamiento y el B^o de Sanfeliu, para dar solución a la falta de comunicación del B^o de Sanfeliu. La línea no tenía número y era provisional, ya que se esperaba a que el departamento de Obras Públicas aprobara los límites de la ciudad de L'Hospitalet. Para entonces, la empresa concesionaria tenía previsto desdoblarse el itinerario de circunvalación (líneas 1 y 2), dándole una conexión directa con Sanfeliu. En tanto se esperaba esta disposición oficial, se estableció este servicio provisional desde dicha barriada hasta la plaza del Ayuntamiento, con un 50% de rebaja sobre el billete normal aprobado en circunvalación, o sea, que su importe era de 1'50 pesetas.

Las líneas de circunvalación nunca llegaron al B^o de Sanfeliu, sino que al año siguiente, en 1969, la línea prolongó un poco más su recorrido hasta llegar a la Pl. Virgen de Montserrat, junto a la estación de los FF.CC.

En enero de 1973 prolongó su recorrido hacia la Residencia Príncipes de España, de reciente inauguración, junto con la línea 6.

No fue hasta el 20 de marzo de 1973 en que entró en servicio la línea definitiva con el distintivo 8. Su itinerario era entre la Barriada de Sanfeliu y la Residencia. El recorrido se cubría con una frecuencia aproximada de 20 minutos y su recorrido partía del b^o de Sanfeliu para seguir dirección Centro, Avenida de José Antonio, Carretera del Medio, Avenida de Europa, Avenida de América, Bellvitge, y final en la Residencia de la Seguridad Social «Príncipes de España». Su regreso discurría por la Zona Industrial con enlace en los FFCC hasta su punto de origen de nuevo en la barriada de Sanfeliu.

Dos años más tarde, en marzo de 1975, el Ayuntamiento de Esplugues de Llobregat, población vecina al B^o de Sanfeliu, propuso a Autos Florida la ampliación de esta línea hasta el Mercado de La Plana, dando así también una comunicación entre las dos poblaciones vecinas que no existían. Esta ampliación no se llevó a cabo hasta muchísimos años más adelante.

Línea 9

La línea 9 fue creada el 2 de diciembre de 1973, coincidiendo con unas mejoras en las comunicaciones en Bellvitge. La línea 9 discurría entre la avenida de América, Europa (ambas de Bellvitge), Miguel Romeu, Torrassa, Collblanch y viceversa. Se prestaba, en un principio, con dos unidades, con frecuencia de servicio, de 20 minutos.

Línea 10

En 1973 se creó la línea 10 Metro Pubillas Casas - B^o Sanfeliu, coincidiendo con la llegada de la línea V de Metro a L'Hospitalet a Pubillas Casas. De esta forma se creó una línea que uniera el B^o Sanfeliu con la red de Metro, y dar apoyo a la anterior línea 8 que se creó tres años antes, para unir el centro de L'Hospitalet y el B^o de Sanfeliu.

El 2 de diciembre de 1973, prolongó su recorrido inicial desde Pubillas Casas hasta Collblanch, y logró de esta forma conectar las zonas de la barriada de San Feliu, Hospitalet Centro, Isabel la Católica, Pubilla Casas (Metro), Florida, Collblanch (Mercado - Metro - enlaces con Barcelona). Este servicio constaba de tres unidades, con una frecuencia de 18 minutos.

La vida de esta línea 10 fue efímera, a los tres años de su inauguración, en 1976 fue suprimida, al inaugurarse la prolongación del Metro a San Ildefonso y establecer una parada en el b^o de Sanfeliu (llamada Buxeras), de esta forma el b^o de Sanfeliu tenía ya comunicación directa con el metro y la necesidad de la línea 10 era nula.

Línea 14

El 17 de noviembre de 1972, se creó la línea 14 Pubillas Casas - Zona Franca, para dar servicio a este polígono industrial. Su primera salida era a las 4.40h y la última a 23.30h, servida por cuatro autobuses y que se incrementaban hasta catorce en horas punta, con la que da una idea de la importancia de la línea que tenía.

Contamos una curiosidad de esta línea, días antes de su inauguración y debido al mal estado de la calzada de la Riera Blanca y ante la imposibilidad de arreglarla ya que dependía de dos municipios: Barcelona y L'Hospitalet, un sector de la Riera, desde Pje. Congost hasta Rambla Catalana, fueron rellenados los hoyos con escombros y una capa fina de gravilla por los operarios de la empresa Autos Florida, por donde tenía que pasar la línea 14, y pasó un coche de prueba.

Posteriormente la línea modificó su final y en lo situó en la Av. Torrente en vez de Pubillas Casas.

Línea 15

El 14 de febrero de 1972 se creó la línea 15, entre Santa Eulalia -con origen en la calle Jacinto Verdaguer- y Bellvitge y recorriendo la calle Aprestadoras. Era una línea muy esperada por la ciudad, ya que no existían comunicaciones directas entre estas dos zonas, y permitía que los habitantes de las Av. Europa y Av. América de Bellvitge pudieran acceder al metro en Santa Eulalia.

Comenzó con dos unidades, pero a los cuatro meses de su creación, el 1 de junio de 1972, quedó aumentada en una más, por lo que logró una frecuencia de once minutos.

El 22 de enero de 1973, junto con la línea 6, prolongó su recorrido desde Bellvitge hacia la residencia de Bellvitge de reciente creación.

A finales de 1973, la línea 15 abandonó su terminal de la calle Jacinto Verdaguier, para instalarlo en la nueva estación de autobuses que se creó en la calle Santa Eulalia con Riera Blanca.

Con esta línea 15 se cubrió completamente la red de transporte urbano en la ciudad. El planteamiento de esta red fue tan buena, desde un principio, que prácticamente el esquema de líneas ha perdurado prácticamente, de empresa a empresa, hasta nuestros días.

1 Circunvalación (Por Can Vidalet)

Origen en Pl. Remonta, Calvo Sotelo, Generalísimo Franco, Av. Isabel La Católica, General Primo de Rivera (Cª Collblanch), Onésimo Redondo, Rambla Catalana, Pl. Española, Progreso, Más, Torrente Gornal, Generalísimo Franco, Barcelona y Pl. Remonta.

2 Circunvalación (Por Torrasa)

Origen en Pl. Remonta, Calvo Sotelo, Generalísimo Franco, Torrente Gornal, Montseny, Llansá, Albareda, Pl. Española, Progreso, General Primo de Rivera, Riera Blanca, Trav. Corts, General Primo de Rivera (Cª Collblanch), Av. Isabel La Católica, Av. Torrente, Marcelino Esquius, Pedro Pelegrí, Av. Can Serra, Alpes, Barcelona y Pl. Remonta.

3 Av. Torrente - Collblanch - Metro

Ida: Origen en Av. Torrente, Av. Masnou, Florida, Pujós, Llobregat, Ronda Torrasa y Metro

Vuelta: Onésimo Redondo, Rambla Catalana, Pl. Española, Progreso (parada en Mercado de Collblanch), Occidente, Font, Ingeniero Moncunill, Av. Masnou y Av. Torrente.

Posteriormente alargó su recorrido hacia la calle Pedro Pelegrí por la calle Marcelino Esquius y Naranjos, Alejandría, Amapola (a la vuelta).

4 Viviendas Onésimo Redondo - Collblanch - Metro

Ida: Origen en Viviendas Onésimo Redondo, Renclusa, Florida, Pujós, Llobregat, Ronda Torrasa y Metro

Vuelta: Onésimo Redondo, Rambla Catalana, Pl. Española, Progreso (parada en Mercado de Collblanch), Occidente, Font, Ingeniero Moncunill, Av. Masnou y Renclusa.

5 Pl. Pubillas Casas - Miraflores - Collblanch - Metro

Ida: Origen en Av. Tomás Jiménez, Pl. Pubillas Casas, Av. Miraflores, Florida, Pujós, Llobregat, Ronda Torrasa y Metro

Vuelta: Onésimo Redondo, Rambla Catalana, Pl. Española, Progreso (parada en Mercado de Collblanch), Occidente, Font, Av. Miraflores, Pl. Pubillas Casas y Av. Tomás Jiménez.

6 Pubillas Casas - Ferrocarriles Catalanes (Hospitalet) - Polígono de Bellvitge

Ida: Origen en Av. Torrente, Av. Isabel La Católica, Barcelona, Iglesia, Rosendo Arús, Pl. Virgen de Montserrat y Estación Ferrocarriles Catalanes, Cª de Medio y Polígono de Bellvitge

Vuelta: Polígono de Bellvitge, Riera de la Cruz, Generalísimo Franco, Av. Isabel La Católica, Naranjos y Av. Torrente.

En el año 1971, la línea 6 ya llegaba a Bellvitge, y posteriormente se prolongó a Collblanch. En 1974 con estas dos prolongaciones la línea tenía el siguiente recorrido:

6 - Residencia Principes de España - Bellvitge - L'Hospitalet Centro - Can Serra - Metro Pubillas Casas - Collblanch y viceversa.

7 Av. Torrente - Av. Poniente - Montseny - Metro

Ida: Origen en Av. Torrente, Av. Masnou, Av. Poniente, Pl. Pemán, Montseny, Llansá (parada en el Ambulatorio), Ronda de Torrasa y Metro.

Vuelta: Onésimo Redondo, Más, Pl. Pemán, Av. Poniente, Av. Masnou y Av. Torrente.

8 Barriada de Sanfeliu - Hospitalet Centro

Enlace Sanfeliu con Hospitalet, Pl. Virgen de Montserrat (Ferrocarriles Catalanes)

En 1974, con la prolongación de la línea quedó así:

8 Barriada de Sanfeliu - Residencia Principes de España

9 Bellvitge - Apeadero FF.CC - Torrasa - Collblanch

10 Barrio Sanfeliu - Hospitalet Centro - Metro Pl. Virgen de Pilar

Ida: Origen en Metro Pubillas Casas (Pl. Virgen del Pilar), Av. Isabel La Católica, Barcelona, Iglesia, Major, Ramblas, San Juan, Riera del Cañet y Sanfeliu.

Vuelta: Origen en Sanfeliu, Riera del Cañet, Iglesia, Major, Pl. Maestro Clavé, Av. Isabel La Católica y Pl. Virgen del Pilar.

Esta línea tuvo una vida muy efímera.

14 Pubillas Casas - Florida - Torrasa - Zona Franca

Ida: Origen en Av. Torrente, Av. Masnou, Av. Poniente, Montseny-Ronda Torrasa, Riera Blanca, Bordeta, Primer Cinturón de Ronda, Pº Zona Franca y cruce calles A y 3 de la Zona Franca.

Vuelta: Origen en cruce calles A y 3 de Zona Franca, Pº Zona Franca, Primer Cinturón de Ronda, Bordeta, Riera Blanca, Rambla Catalana, Doctor Martí Julià, Mas, Pl. Pemán, Av. Masnou, Av. Poniente, Av. Masnou, Vinaroz y Av. Torrente.

Nota: Esta línea se podría considerarse interurbana.

15 Residencia Principe de España - Cª Medio - Metro Sta. Eulalia

Ida: Origen en la Residencia, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Carretera San Roque, Av. América, Av. Europa, Cª de Medio, Aprestadora, Comercio y Anselmo Clavé

Vuelta: Origen en Anselmo Clavé, Santa Eulalia, Amadeo Torner, Cª Medio, Av. Europa, Av. América, Av. Ntra. Sra. Bellvitge y Residencia.

Podemos comentar que en los primeros años de la década de los 70 se habló de la creación de dos nuevas: Florida - Centro Ciudad - Zona Sur - Can Pi y otro que unía el centro urbano con el barrio suburbial de La Bomba. Aunque fue mucho el empeño, nunca se pusieron en marcha

Respecto al precio de los billetes, el 27 de agosto de 1972, las líneas 3, 3E, 4, 5, 6, 7 y 15 subieron su precio a cuatro pesetas el billete ordinario y de cuatro pesetas también los billetes de ida y vuelta. La línea 8 valía 2'50 pesetas (lo que remarcaba el carácter de aportación a la red de transporte urbana que tenía esta línea). Y las líneas 1 y 2 quedaron fuera del aumento

En el año 1976 el billete laborable costaba 11 pesetas y los festivos 13 ptas. Además había unos abonos para estudiantes que reducían el precio del billete a 6 ptas.

A partir de la incorporación de nuevos autobuses en el año 1968, la empresa fue creciendo hasta llegar a la cicuentena en la década de los 70. Esta expansión correspondió a la necesidad de transporte de la población, que sólo en los barrios de Pubilla Casas, San Feliu, etcétera, creció desde los años 40 hasta 1965 en unos 90.000 habitantes, y que en 1970 llegó a los 180.000 habitantes. Sin embargo el número de coches era insuficiente y los autobuses llegaban a cargar (en la década de los 70) hasta 200 personas por unidad en las horas puntas, lo que repercutía en la seguridad y en la rapidez, así como en la poca higiene en los coches.

Autos Oliveras.

Además de las líneas urbanas de Autos La Florida, existía otra línea que podríamos considerar urbana también que era servida por Autos Oliveras, circulaba entre la **Pl. Ayuntamiento** para seguir por las calles Calvo Sotelo y Generalísimo Franco hasta el **Metro de Sta. Eulalia**. En algunos momentos de su historia fue conocido con el indicativo H y actuaba como un servicio complementario y limitado a la línea HB entre el Ayuntamiento de l'Hospitalet y la Pl. España de Barcelona.



Final de Santa Eulalia, año 1974. Foto Jordi Escudé

Empresa FloBus, S.A.

En 1978 la empresa FloBus absorbió Autos La Florida y continuó explotando el transporte público urbano de la ciudad. Tras el cambio de titularidad, en septiembre de 1978, la empresa FloBus llevó a cabo una reestructuración de los itinerarios de las líneas urbanas que venían funcionando. Dicha reestructuración fue provisional y cuestionada por algunos sectores afectados.

A partir de la citada reestructuración, las líneas quedarán de la siguiente forma:

1 y 2 (líneas CD y CI)

Ambas de circunvalación, sustituyeron a las anteriores líneas 1 y 2, con una variante: al llegar a la Pl. Virgen del Pilar continuaban por la calle Doctor Solanich. Las unidades en servicio eran 3 por cada línea (con anterioridad eran 2).

Recorrido **Línea 1**: Origen en Pl. Remonta, Major, Enric Prat de la Riba, San Pio X, Torrente Gornal, Montseny, Llansá, Albareda, Rambla Catalana, Progreso, Calle Collblanch, Riera Blanca, Trav. Corts, Calle Collblanch, Av. José Molins,



Bus de Flobus, línea 8.
Colección Javier Flórez,
Foto J.A.Solsona



Autobus de Flobus.
Colección Javier Flórez,
Foto J.A.Solsona



Autobus de Flobus.
Colección Javier Flórez,
Foto J.A.Solsona



Pegaso 6020 enfrente de las
antiguas cocheras de Flobus en
la Av. Masnou. Foto autor
desconocido



Antiguas cocheras de Flobus en
la Av. Masnou 5-7, ahora sede
de un supermercado, mayo
2006



Línea L22 de Thosa,
21/04/1989, Colección
Javier Flórez, Foto J.A.Solsona



Autobús de Thosa, 21/04/1989,
Colección Javier Flórez,
Foto J.A.Solsona

Av. Isabel La Católica, Barcelona y Pl. Remonta.

Recorrido **Línea 2**: Origen en Pl. Remonta, Major, Enric Prat de la Riba, Av. Isabel La Católica, Av. José Molins, Calle Collblanch, Martí Julià, Rafael Campalans, Rambla Catalana, Progreso, Mas, Torrente Gornal, Alpes, Av. Ventura Gassol, Enric Prat de la Riba, Barcelona y Pl. Remonta.

6 (líneas BD y BI)

También de circunvalación, era la fusión de las líneas 6 y 15 y unía la Residencia Sanitaria con casi todos los barrios de la ciudad. Con esta línea se eliminaron la 3, 4 y 15.

Línea **exterior**: Origen en la Residencia, Ermita de Bellvitge, Rambla Marina, Av. América, Av. Europa, Travesía Industrial, C^a Medio, Aprestadora, Castela, Santa Eulalia, Riera Blanca, Ronda Vía, Martí Julià, Rambla Catalana, Progreso, Occidente, Monte, Ingeniero Moncunill, Av. Masnou, Vinaroz, Marcelino Esquiús, Pedro Pelegrí, Av. Can Serra, Av. Isabel La Católica, Barcelona, Tecla Sala, Major, Enric Prat de la Riba, Av. Pau Casals, Travesía Industrial, Av. Ntra. Sra. Bellvitge y Residencia.

Línea **interior**: Origen en la Residencia, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Riereta de Sta. Ana, Pl. Ntra. Sra. Montserrat, Rambla Marina, Riera de la Cruz, Estación RENFE, paso debajo vía, Av. Can Serra, Molino, Los Naranjos, Av. Torrente, Av. Masnou, Renclusa, Florida, Pujós, Llobregat, Albareda, Holanda, Riera Blanca, Santa Eulalia, Amadeo Torner, Aprestadora, C^a Medio, Travesía Industrial, Av. Europa, Av. América, Rambla Marina, Travesía Industrial, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Residencia.

7 (línea PC)

La nueva línea era la fusión de las anteriores líneas 5 y 7 y continuaba con su papel de unir los barrios de la zona norte de la ciudad, teniendo sus terminales junto a las estaciones de Metro de Pubillas Casas (Línea 5) y Sta. Eulalia (Línea 1). Origen: Ronda de la Vía, Martí Julià, Rambla Catalana, Progreso, Mas, Av. Poniente, Martí Blasi, Ingeniero Moncunill, Av. Miraflores, Av. Tomás Gimenez, Simancas, Pl. Encina, Marcelino Esquiús, Av. Electricidad. Vuelta: Av. Electricidad, Av. Isabel La Católica, Av. Masnou, Primavera, Pedraforca, Av. Poniente, Monsenty, Llansà, Albareda, Ronda de la Vía (Metro Sta Eulalia).

SF (nuevo nombre de la línea 8)

Seguía el mismo recorrido que la 8 uniendo el B^o de San Josep con los núcleos periféricos de Sanfeliu y Bellvitge. Origen: Residencia, Ermita de Bellvitge, Rambla Marina, Av. América, Av. Europa, Travesía Industrial, C^a Medio, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Riereta Sta. Ana, Pl. Ntra. Sra. Montserrat, Rambla Marina, Riera Cruz, Alpes, Miguel Victori y Barrio de Sanfeliu. Vuelta: B^o Sanfeliu (Av. Electricidad con calle Sanfeliu), Miguel Victori, Tecla Sala, Mayor, Enric Prat de la Riba, Miguel Romeu, Trav. Industrial, Av. Europa, Av. América, Rambla Marina, Trav. Industrial, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Residencia.

14 Pubillas Casas - Zona Franca

Seguía el mismo itinerario y continuaba dando el servicio para los trabajadores con residencia en L'Hospitalet a las factorías de la Zona Franca.

Características de las líneas:

Línea	Nº paradas	Longitud total	Tiempo recorrido
1	17	7,750 km.	41 min.
2	17	8,100 km.	42 min.
6e	37	12,200 km.	66 min.
6i	37	12,300 km.	66 min.
7	17	5,750 km.	30 min.
8(SF)	30	11,210 km.	44 min.
14	18	17,520 km.	30 min.

Barcelona Transport → THOSA

La grave situación financiera que a través de la empresa FloBus, S.A. y los conflictos laborales planteados en su seno hicieron que se sustituyera la concesión del transporte urbano de L'Hospitalet por la empresa Barcelona Transport S.A. También era conocida como Transportes de L'Hospitalet S.A (THOSA) y pertenecía al grupo Sagalés. Tenía planteado la red con cuatro líneas urbanas (1, 6, 7 y 15) y cuatro interurbanas (2, 14, L16 y L22). Además poseía el servicio de los festivos al cementerio metropolitano de Roques Blanques.

Las líneas eran las siguientes:

1 Residencia - Metro

Origen en la Residencia, Ermita de Bellvitge, Av. América, Av. Europa, Trav. Industrial, Av. Pau Casals, Enric Prat de la Riba, Av. Isabel La Católica II, Doctor Solanich Riera, Av. Torrente Gornal, Pujós, Llobregat, Llansà, Albareda, Ronda Torrasa y Metro Sta. Eulalia

Vuelta por Ronda Torrasa, Riera Blanca, Rambla Catalana, Progreso, Occidente, Monte, Av. Torrente Gornal, Doctor Solanich Riera, Av. Isabel La Católica, Barcelona, Rambla Justo Oliveras, Enric Prat de la Riba, Av. Pau Casals, C^a San Roque, Trav. Industrial, Av. Europa, Av. América y Residencia.

A la llegada del Metro a La Torrasa, modificó su recorrido para situar su final en esta parada de metro en vez de cerca del Metro Sta. Eulalia.

2 Pl. Remonta - Collblanch - Corte Inglés Diagonal

Ida: Origen en Pl. Remonta, siguiendo por Mayor, Enric Prat de la Riba, San Pio X, Torrente Gornal, Montseny, Progreso y en Barcelona, Aristides Maillol, Av. Joan XXIII, Av. Diagonal y Gran Vía Carlos III.

Vuelta: Origen en Gran Vía Carlos III, siguiendo por Trav. Corts, Collblanch, Doctor Martí Julià, Mas, Pl. Bas Infante, Torrente Gornal, Alpes, Av. Ventura Gassol, Enric Prat de la Riba, Barcelona y Pl. Remonta.

6 Residencia - Collblanch

Ida: Origen en Residencia, siguiendo por Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Riereta, Pl. Ntra. Sra. Montserrat, Santa Ana, Rambla Marina, Enric Prat de la Riba, Gerona, Alpes, Estación RENFE, Av. Can Serra, Molino, Av. Electricidad, Hierbabuena, Amapolas, Av. Severo Ochoa, Pl. Ibiza, Av. Masnou, Teide, Florida, Pujós y Progreso (mercado de Collblanch).

Vuelta: Origen en Mercado Collblanch siguiendo por Occidente, Monte, Font, Miraflores, Ingeniero Moncunill, Masnou, Pl. Ibiza, Vinaroz, Marcelino Esquiús, Pedro Pelegrí, Granollers, Av. Can Serra, Av. Isabel La Católica, Barcelona, Tecla Sala, Mayor, Enric Prat de la Riba, Av. Pau Casals, C^a Medio, Av. Ntra. Sra. Bellvitge y Residencia.

7 Severo Ochoa - Metro Santa Eulalia

Ida: Origen en Severo Ochoa siguiendo por Pl. Ibiza, Av. Masnou, Av. Poniente, Pl. Blas Infante, Montseny, Llansà, Albareda y Ronda de la Vía (Santa Eulalia).

Vuelta: Origen en Ronda de la Vía, Riera Blanca, Mas, Pl. Blas Infante, Av. Poniente, Av. Masnou, Pl. Ibiza, Vinaroz y Severo Ochoa.

14 Severo Ochoa - Zona Franca

Ida: Origen en Severo Ochoa, Pl. Ibiza, Av. Masnou, Av. Poniente, Pl. Blas Infante, Torrente Gornal, San Pio X, Enric Prat de la Riba, Santa Eulalia, Amadeo Torner, Av. Granvía, P^o Zona Franca, calle A y calle B (Zona Franca).

Vuelta: Origen en Zona Franca siguiendo por calle A, P^o Zona Franca, Primer cinturón de Ronda, Santa Eulalia, Enric Prat de la Riba, San Pio X, Torrente Gornal, Pl. Blas Infante, Av. Poniente, Av. Masnou, Pl. Ibiza y Av. Severo Ochoa.

15 Residencia - Santa Eulalia

Ida: Origen en Residencia siguiendo por Ermita de Bellvitge, Av. América, Av. Europa, Trav. Industrial, C^a Medio, Aprestadora, Castela y Santa Eulalia.



Línea L22, 21/04/1989.
Colección Miguel Segura,
Foto J.A.Solsona



Antigua parada de la línea 2 en
la Av. Joan XXIII de Barcelona,
agosto 2003



Antigua parada de la línea 2 en
la Av. Joan XXIII de Barcelona,
agosto 20



Línea 2 en la Pl. Ayuntamiento,
abril 1989. Colección Miguel
Segura / Foto JA Solsona



Línea 2 en la Pl. Ayuntamiento,
abril 1989. Colección Miguel
Segura / Foto JA Solsona



Cartel Presentación



Presentación Transport Lydia
23/04/89, Colección Javier
Flórez, Foto J.A.Solsona



Presentación Transport Lydia
23/04/89, Colección Javier
Flórez, Foto J.A.Solsona

Vuelta: Origen en Sta. Eulalia, Amadeo Torner, C⁹ Medio, Av. Europa, Av. América, Residencia.

L16 Residencia - Barcelona (Pl. España)

Origen en Residencia siguiendo por la Av. Granvía directamente hasta la Pl. España (c. Llansá entre Gran Vía y Diputación)

L22 Esplugues - Residencia

Origen en Esplugues (Pl. Sardana) siguiendo por Bruch, San Antonio M⁸ Claret, en Cornellá sigue por Av. San Ildefonso, Av. República Argentina, y entra a Hospitalet por Miralta, Sanfeliu, Estroncio, Iglesia, Mayor, Enric Prat de la Riba, Pau Casals, Trav. Industrial, Av. Europa, Av. América y Residencia.

Tanto la línea 14 como la L16 aun siguieron circulando cierto tiempo después de que, en 1989 (como veremos más adelante), Barcelona Transport perdiera la concesión del servicio urbano en l'Hospitalet.



Foto: Miquel Segura Llop
27.06.1991 L'Hospitalet Llobregat (Barcelona)



Diversos modelos de autobuses de Flobus/Thosa en varias líneas

Fotos: J.A. Solsona

Transports Lydia

El día 24 de abril de 1989 se inauguró el nuevo servicio de autobuses del Hospitalet que funciona actualmente. Era nuevo en todo en empresa, líneas, autobuses y cocheras.

Hasta esta fecha Barcelona Transport tenía la concesión del transporte público urbano en la zona, pero las deficiencias en la prestación de los servicios, el incumplimiento de los horarios y la baja calidad de los autobuses provocaron continuas protestas de los vecinos de l'Hospitalet, que llevó al Ayuntamiento a tomar la decisión de retirarle la adjudicación de las concesiones y convocar concurso público para prestar los nuevos servicios según los esquemas elaborados por el Ayuntamiento.

Transports Lydia fue la empresa escogida para realizar estos nuevos servicios. En aquellos tiempos, la joven empresa tenía a su cargo la explotación de dos líneas urbanas de Barcelona que subían a Torre Baró (77 y 93), servicio que realizaba con autobuses Monotral ex-TB serie 1900 y microbuses Ebro ex-TB serie 4000.

El esquema de la red se realizó planteando dos líneas urbanas (1 y 2) y otras dos interurbanas (L10 y L12). Las nuevas líneas tenían una gran correspondencia con las antiguas de Barcelona Transport. Así la línea 1 equivalía a las antiguas líneas 1 y 6 juntas; la nueva línea 2 era la antigua línea 15 con una pequeña modificación; la nueva línea L10 era la antigua L22 prolongada y la nueva línea L12 era idéntica a la antigua línea 2.

Las primeras tarifas fueron de 55 pesetas los laborables y de 60 pesetas los festivos. Además se creó una nueva tarjeta multiviaje metropolitana, la L1, válida para las cuatro nuevas líneas.

Respecto al material móvil, el día de la inauguración del servicio, el parque estaba formado por 19 autobuses Pegaso 6420 decorados exteriormente en blanco y verde, según el esquema unificado de la Entidad Metropolitana: delante y detrás en verde y los laterales blancos con una franja negra en las ventanas y una franja verde debajo de éstas, donde están los rótulos de la Entidad Metropolitana del Transporte y de la empresa en color blanco. Los primeros coches están numerados con la serie 8900 (ya que se compraron en el año 1989) del 8901 al 8919. Las matrículas son correlativas desde el primero (B-7123-KC el 8901) hasta el último (B-7141-KC el 8919). Las cocheras se encontraban en la Gran Vía, delante de la Residencia de Bellvitge, en la mitad derecha de las cocheras de Poniente de Transportes de Barcelona, terreno cedido por esta empresa a Lydia.

Las líneas (a 24 de abril de 1989) eran las siguientes:

1 Rda. Torrasa - Residencia Bellvitge

Ida: Rda. Torrasa, Riera Blanca, Mas, Progreso, Occidente, Monte, Font, Av. Miraflores, Simancas, Marcelino Esquiús, Pedro Pelegrí, Av. Can Serra, Av. Isabel La Católica, Barcelona, Mayor, Enric Prat de la Riba, Travesía Industrial, Av. Europa, Av. América, Rambla Marina, Av. Granvía, Residencia.

Vuelta: Residencia, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Rambla Marina, Av. América, Av. Europa, Travesía Industrial, Av. Pau Casals, Girona,



L10 de Lydia 15/12/91. Foto de Javier Flórez

Estación RENFE, Av. Can Serra, Molino, Av. Isabel La Católica, Av. Miraflores, Florida, Pujos, Llobregat, Albareda, Rda. Torrasa.

2 Santa Eulalia - Residencia Bellvitge

Ida y vuelta: Santa Eulalia, Amadeo Torner (a la vuelta por Nazaret y Castelao), Jerusalem, Carmen Amaya, Aprestadora, Cº Medio, Travesía Industrial, Av. Europa, Av América, Rambla Marina, Travesía Industrial, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Residencia.

L10 L'Hospitalet (Residencia) - Polígono San Juan Despí

Ida: Residencia, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Rambla Marina, Trav. Industrial, Av. Ntra. Sra. Bellvitge, Pl. Ntra. Sra. de Montserrat, Enric Prat de la Riba, Gerona, Av. Josep Tarradellas, Miguel Victori, Cornellà, Segarra, Av. República Argentina, Av. San Ildefonso, San Antonio Mª Claret, Carme, Pl. Sardana, Mila i Pi, Manuel de Falla, Jacinto Verdaguer, Polígono de San Juan Despí.

Vuelta: Polígono San Juan Despí, Jacinto Verdaguer, Angel Guimerá, Av. Isidro Martí, Pl. Sardana, Bruc, San Antonio Mª Claret, Av. San Ildefonso, Av. República Argentina, Segarra, Miralta, Sanfeliu, Miguel Victori, San Juan, Iglesia, Tecla Sala, Mayor, Av. Pau Casals, Trav. Industrial, Rambla Marina, Av. Ntra. Sra. Bellvitge y Residencia.

L12 Barcelona (Pl. Reina Mª Cristina) - L'Hospitalet de Ll. (Pl. Remonta)

Ida: Pl. Reina Mª Cristina, Gran Vía Carlos III, Trav. Corts, Riera Blanca, Martí Juliá, Rafael Campaïans, Mas, Rosalia de Castro, Av. Josep Tarradellas, Av. Ventura Gassol, Enric Prat de la Riba, Barcelona, Pl. Remonta.

Vuelta: Pl. Remonta, Mayor, Enric Prat de la Riba, San Pio X, Rosalia de Castro, Montseny, Progreso, Collblanch, Riera Blanca, Aristides Maillol, Av. Joan XXIII, Av. Diagonal y Pl. Reina Mª Cristina.

Los autobuses de Barcelona



Texto recuperado de la web "Los Autobuses de Barcelona (de José Mora) que actualmente (en esta última revisión) vuelve a estar operativa.

La presente copia se realizó con el texto existente en 06-12-2010 personalmente por el autor de esta ficha.

Aunque desde entonces se han realizado algunos cambios, lo esencial del su texto sigue tal como figura en esta reproducción, por ello no se ha modificado la misma.

Las dos primeras líneas creadas en 1955 atendidas por la Empresa Masip.



Miquel Segura me facilita el documento adjunto que corresponde a (seguramente) mediados de los años 70.

AUTOS FLORIDA, S. A.



NUMERACION DE LINEAS Y TRAYECTOS

Circunvalación Hospitalet, por Can Vidalet: Trayecto número 1.

Circunvalación Hospitalet, por Tarrasa: Trayecto número 2.

Avenida Torrente - Collblanch - Metro, viceversa: Trayecto número 3.

Viviendas Onésimo Redondo Collblanch - Metro, viceversa: Trayecto número 4.

Plaza Pubilla Casas - Miraflores Collblanch - Metro, viceversa: Trayecto número 5.

Pubilla Casas - Ferrocarriles Catalanes (Hospitalet), viceversa: Trayecto número 6.

Avenida Torrente - Avenida Poniente Montseny - Metro, viceversa: Trayecto número 7.

Barriada Sanfeliú - Hospitalet Centro FF. CC., viceversa: Trayecto número 8.

Los números indicadores de las líneas y trayectos estarán colocados en la parte delantera de los vehículos