



Amadeo Torner Arquer  
Autobusos Barcelona SA

Empresa:  
**Extinguida**

Amadeo Torner i Arquer  
Autobusos Barcelona SA

Ubicación:

**Barcelona (Barcelona)**



Versión 01-2019



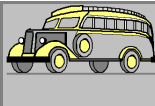
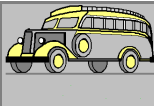
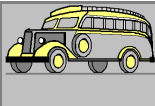
**HISTORIA**



**LINEAS**



**Bibliografía**



Los autobuses de  
Barcelona



**Empresas**



## HISTORIAL

**Antecedentes.-** A principios de los años 30 los servicios de **autobuses** en **Barcelona** estaban repartidos entre una empresa con la práctica exclusiva Municipal de líneas y varias otras empresas medianas y/o pequeñas con materiales muy diversos y líneas muy dispares.

El 31-12-1930 una Comisión Municipal propuso encargar un estudio del tema fin de Municipalizar todos los servicios o (en su caso) coordinarlos; y entretanto se congeló la tramitación de nuevas concesiones.

El 01-07-1931 se decide iniciar el proyecto de un plan de líneas por parte del nuevo Gobierno republicano

El 02-05-1932 se constituyó una ponencia oficial que acabará desarrollando el llamado **Plan de Conjunto**.

El 09-03-1933 se publica en el BOP la propuesta para el citado **Plan de Conjunto** que afecta a diversas líneas de **Tranvías**, **Metro** y sobre todo **Autobuses**, lo que ocasionó un aluvión de quejas y reclamaciones sobre todo de aquellos operadores que tenían paralizadas sus peticiones de concesiones de líneas.

Hasta aquí a grandes rasgos se ha hecho un resumen por fechas de los principales acontecimientos y situaciones anteriores o previos al tema que estamos tratando ,cuyo detalle puede verse en: ([documento](#)).

El 07-04-1933 se aprueba oficialmente el **Plan de Conjunto** a pesar de las reclamaciones de **TB**, **CGA** y **Magi Roca**.

El 06-05-1933 se publica el pliego de condiciones para concursar a la concesión de las líneas.

Finalmente en la obertura de pliegos se desestima la propuesta de la **CGA** por haberse presentado 15 minutos tarde, y quedan incluidas en el concurso las de **Xavier Roca Baltá** y la de **Amadeu Torner**.

El 18-09-1933 la Comisión de Fomento (a pesar de haberse generado un malestar público importante porque nadie consideraba oportuno ni los plazos ni las líneas ni los trazados ni el material), adjudica a **Amadeu Torner** la concesión (con 22 votos a favor y 7 en contra). En el apartado **líneas** hay un detalle de ellas y en **Notas** se incluye un documento explicativo de todas las circunstancias.

**Amadeo Torner Arquer**  
Autobusos Barcelona SA



**C.G.A.**



De las cláusulas de la concesión (y que algunas se citan en el documento señalado anteriormente) habían varias que provocaron ciertas polémicas y que se repasan someramente a continuación:

Las líneas a cubrir eran 9, algunas de ellas (prácticamente todas) ya funcionaban atendidas por otras empresas (ver [líneas](#)).

La concesión era por 20 años y en exclusiva. (Se paralizaban nuevas concesiones ni prolongaciones de las ya existentes).

Los vehículos que se iban a utilizar eran 78 autobuses de la Marca Saurer y 10 remolques ([ver imagen](#)). Como estaba prohibido comprar material extranjero, se pretendía que la casa Saurer montase una planta de fabricación en la Zona Franca de Barcelona con algún tipo de subvención o promoción por parte del Ayuntamiento.

Las tarifas serían de 5 céntimos por Kilómetro y el transporte para los escolares de colegios públicos sería gratuito.

La fecha límite para la puesta en servicio sería el 05-06-1934.

Se estableció una fianza de 180.000 pesetas.

En 09-1933, acabada de obtener la concesión, **Amadeo Torner** es demandado por haber sobornado a parte del jurado del concurso. (Ver comentarios en la [prensa](#)). Existen citas casi a diario por el affaire, solo se han puesto algunas con ejemplo.

El 28-10-1933 La Vanguardia publica un artículo exponiendo los criterios en contra de establecer una fábrica de la marca Saurer, por contravenir varias leyes y ser negativa para la economía de la ciudad, (ver [artículo](#)).

En 11-1933 la actuación judicial llega a los Tribunales y se citan a declarar a los implicados, ([ver notas](#)).

En 12-1933 La Generalitat de Catalunya se inhibe sobre la concesión de las líneas y deja el tema en manos del Ayuntamiento, ([ver nota](#)).

El 05-01-1934 el Ayuntamiento firmó las escrituras de concesión de las líneas a Amadeo Torner, ([ver nota](#)).

En 02-1934 La Vanguardia publica un artículo con la argumentación negativa de los fabricantes de autobuses dirigida al Ayuntamiento, ([ver nota](#)), lo que provoca que el Ayuntamiento se niegue en rotundo a dejar circular vehículos que no sean los previstos en la concesión (en un claro intento de que no se pueda consumir la puesta en marcha), a pesar de que **Amadeo Torner** había estado buscando otro tipo de autobuses.

Para acabar de completar los problemas el Ayuntamiento embargó los carnets de conducir de los choferes e incluso ordenó la vigilancia al cuerpo de Bomberos en las calles más importantes de las concesiones.

En 03-1934 ya se daba por supuesto que la concesión se incumpliría por falta material de autobuses (y porque estos incumplirían las bases al ser extranjeros y no haberse construido una fábrica en Barcelona) y por el mal estado de las calles, y ya se hablaba de no devolver la fianza por incumplimiento de las cláusulas. ([Ver varias notas](#)).

En 05-1934 todos daban por perdida la concesión por incumplimiento de varias cláusulas y **Amadeo Torner** intentó tramitar una prórroga sin éxito. ([Ver nota](#)).

El 05-06-1934 era la fecha prevista para la inauguración y ésta, por supuesto, no se efectuó. La prórroga se había rechazado. El 12-06-1934 el Ayuntamiento comienza a tramitar la rescisión del contrato. ([Ver nota](#)).

El 27-09-1934 se publica en la Vanguardia que la Comisión Municipal declara caducada la Concesión del sr. **Amadeo Torner** por incumplimiento de varias cláusulas del contrato y que la fianza de 160.000 ptas se considera perdida y no se devolverá. ([Ver documento](#)). Ese mismo día curiosamente se publica la prolongación de la línea **E** de la **CGA**, lo que prueba que ya se había levantado la prohibición de nuevas concesiones.

En Octubre de ese mismo año el Ayuntamiento inició gestiones para establecer un nuevo **Plan de Conjunto**, pero en él **Amadeo Torner** ya no participó.



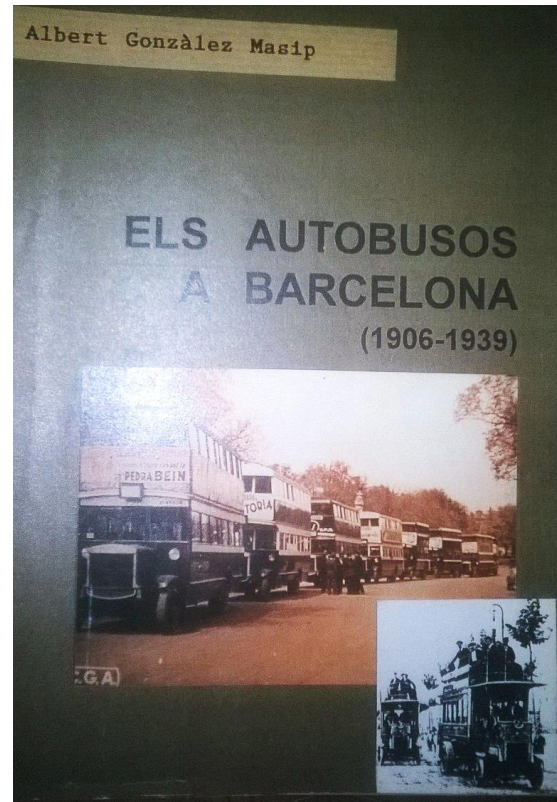
Esta ficha está inacabada y en construcción. Para dar salida a lo trabajado hasta aquí se edita tal cual en espera de poder completarla algún día próximo. Se irán incorporando otros apuntes que se obtengan.



La Bibliografía consultada para confeccionar esta ficha ha sido básicamente la siguiente:

Títol : Els autobusos a Barcelona. 1906 - 1939  
Autor : Albert González Masip  
© : Albert González Masip  
Editor : Albert González Masip  
Art 77. 08041 BARCELONA  
Edició : 1a  
Data de publicació : 9 d'abril de 1996  
Dipòsit Legal : B -17.960 - 96  
I.S.B.N. : 84-8499-222-5  
  
Impressió : Sant Pau serveis gràfics, S.C.P.  
Dos de Maig 331-333. 08025 BARCELONA

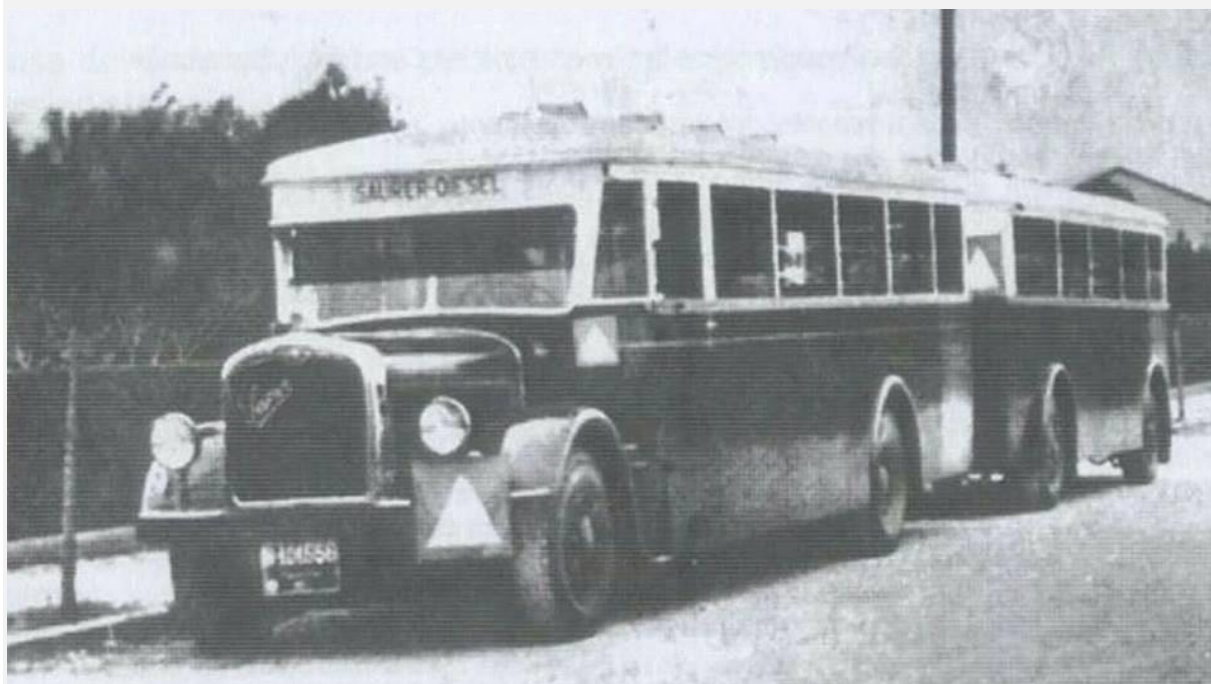
De todas las publicaciones que se citan abajo esta es la más completa y detallada, en algunas de ellas solo se hace mención muy resumidamente y en otras ni siquiera figura su referencia.



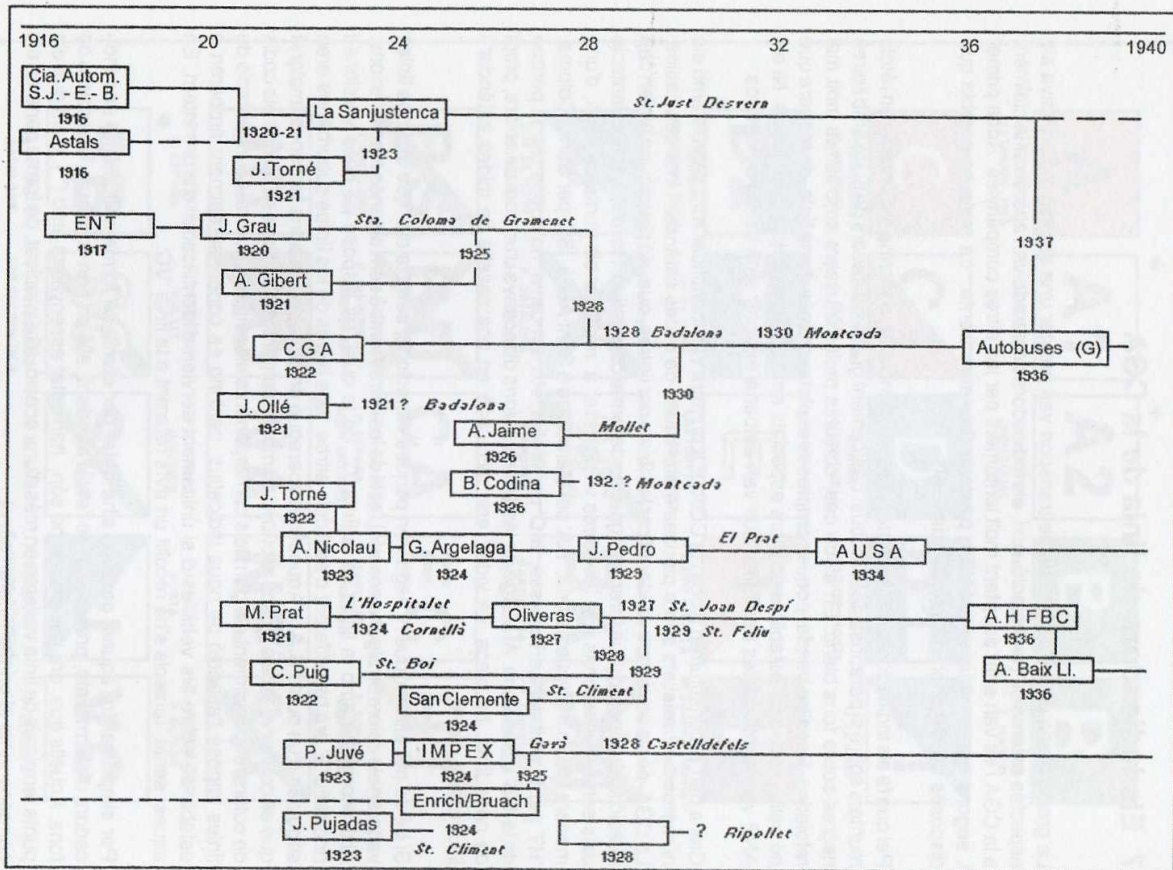
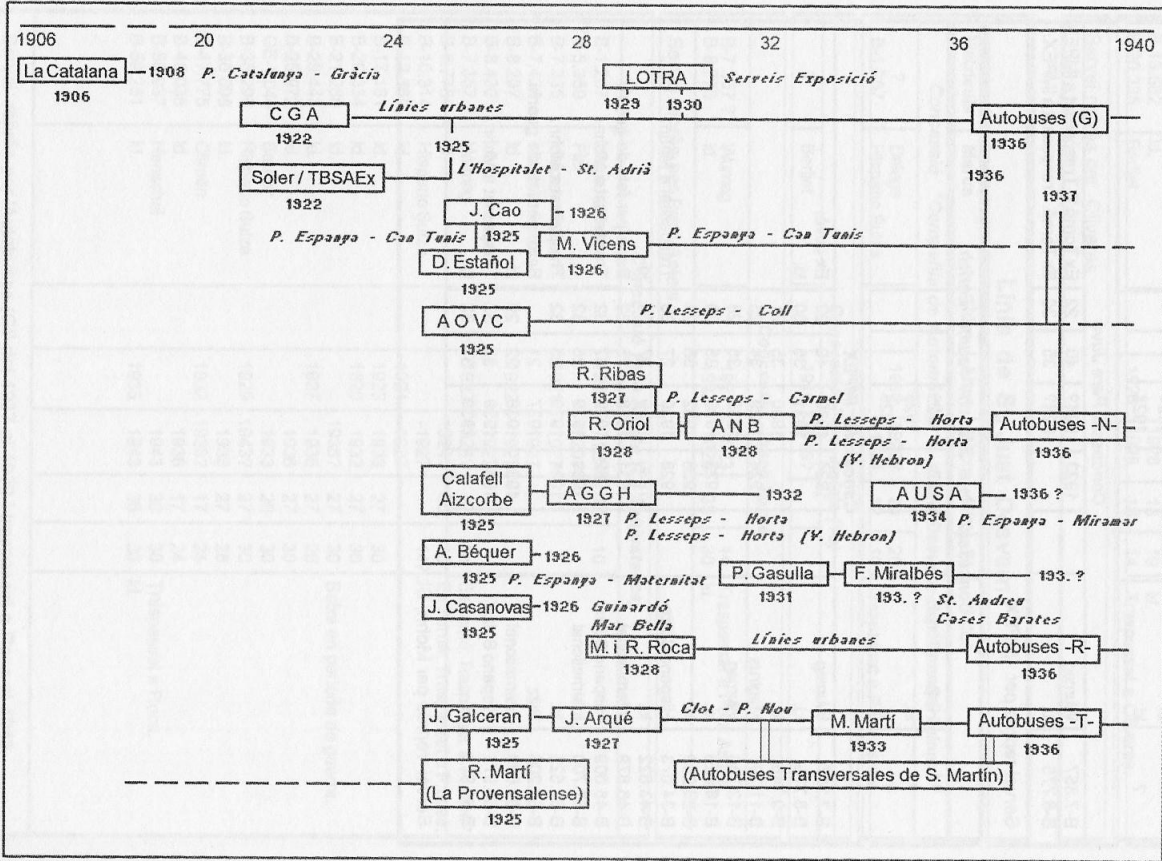
Con respecto a la **CGA**, que es la empresa a quien más afectaba este tema, existe abundante Bibliografía que se detalla esquemáticamente a continuación:

Libro "Historia del Transporte Colectivo en Barcelona (1872 - 1959)" de Albert del Castillo y Manuel Riu, publicado en 1959.  
Libro "Els Transports a l'Àrea de Barcelona Diligències, tramvies, autobusos i metro" de Joan Alemany i Jesús Mestre, publicado por TB en 1986.  
Libro " Els Tramvies de Barcelona: Història i Explotació" de Albert González Masip, publicado en 1992.  
Libro "Memórias de un Peatón (Tranvías y Trolebuses de Barcelona)" de Manuel Giménez Attenelle, editado en 1997.  
Libro "La ciutat Transportada" de Marc Andreu y otros, publicado por TMB en el año 1997.  
Libros "Memorias de un Tranviario" (Años 1898 al 1971 en Cuatro Partes) de Manuel Giménez Attenelle, editados hasta 2005.  
Libro "Els autobusos de l'Àrea de Barcelona (1905-1936)" de Albert González Masip, publicado en 2007.  
Datos sobre los Tilling Stevens en el siguiente sitio: <http://perso.wanadoo.es:80/assotram/bcntilling1.htm>  
Datos sobre los Trolebuses en el sitio: <http://perso.wanadoo.es:80/assotram/bcntrolei.html>  
En la web de Los Autobuses de Barcelona también hay información (entre otros) en los siguientes sitios: <http://www.autobusesbcn.es/lineas/a.html> y en <http://www.autobusesbcn.es/misc/cga.html>

La foto es de la colección de Albert González Masip, corresponde a la presentación de los autobuses de Amadeo Torner.



<http://eltranvia48.blogspot.com/2017/04/>



Se incluyen solo a título ilustrativo de las empresas con líneas Urbanas (primer cuadro) y suburbanas (segundo cuadro), ya que Amadeu Turner nunca llegó a realizar ninguna de sus líneas.

**El primer "Pla de Conjunt" i l'"affaire" Torner**

A principis dels anys trenta, els serveis d'autobusos de la ciutat es repartien entre una gran empresa, dues empreses mitjanes i un ampli conjunt de petites societats familiars amb una gran heterogeneïtat de material, serveis i condicions administratives. Aquest panorama semblava poder augmentar de forma significativa si es tenia en compte el continu degoteig de propostes de noves línies que arribava a l'Ajuntament. Aquesta situació motivà que, el 31 de desembre del 1930, la Comissió Municipal Permanent acordés encarregar a la Ponència de Pressupostos que estudiés la municipalització o coordinació dels serveis de transport públic, entre d'altres.<sup>37</sup> Simultàniament, s'acordava interrompre la tramitació de totes les sol·licituds en curs, fins que no es resolgués la qüestió. Mesos després, el primer de juliol del 1931, ja constituït el nou consistori republicà, la Comissió de Foment decidí encarregar a la Sots-Direcció de Vialitat la formulació d'un Pla de línies de transport a la ciutat. Atès que, entretant, continuaven presentant-se sol·licituds de noves línies, l'Ajuntament decidí, amb data 23 de març del 1932, deixar sense efecte les Bases del 1926. Com que el tema es veia més polític que tècnic, el 2 de maig del 1932, es decidí designar una ponència constituïda pels Srs. Casanellas, Váchier, Rulz i Llopart, a fi d'estudiar el que ja es conecia com "Pla de Conjunt".

La Ponència amplià el tema a l'estudi global dels diferents sistemes de transport urbans, afectant els tramvies i el metro. Amb tot, els esforços s'encaminaren a la redacció del Pla de Conjunt de línies d'autobusos. Aquest fou exposat el 27 de febrer del 1933 i, essencialment, modificava algunes de les línies existents i en proposava de noves. L'anunci del Pla al BOP, el 9 de març, provocà un al·luvi de recursos. Mentre que nombrosos veïns i associacions veïnals proposaven modificacions i defensaven els seus casos i necessitats concrets, els sol·licitants de línies, amb la tramitació interrompuda, posaren el crit al cel, pel fet que el Pla lesionava llurs interessos. Concessionaris amb

Els autobusos a Barcelona

"PLA DE CONJUNT" de línies d'autobús. Febrer del 1933	
-	Prolongació de la línia 'A' fins la Pça. Artós, per Avgda. 14 d'Abril (Diagonal) i c. Tarragona (a obrir) i amb retorn per la carretera de Sarrià i Avgda. 14 d'Abril.
-	Prolongació de la línia 'B' fins la Riera Blanca i permutar part de l'itinerari amb la línia 'C' de manera que fessin els següents itineraris: B "Sants - St. Andreu" C "Drassanes - St. Martí" prolongada a Riera d'Horta
-	Creació de noves línies: I "Pedralbes - Barceloneta" II "Sanllehy - Laietana" III "Sans - Poble Nou" IV "Sarrià - Les Corts - Sants - Port - MZA" V "Pça. Espanya - St. Andreu - Horta" VI "Avgda. 14 d'Abril - Vallvidrera" VII "Pça. Espanya - Can Tunis - Drassanes" VIII "Horta - Besòs"

serveis en explotació també veien perillar llurs negocis. Es pot dir que el Pla no va satisfèr ningú. A fi de tirar pel dret, l'Enginyer en Cap de Vialitat de l'Ajuntament, en Lluís Jara, proposà que es rebutgessin totes les instàncies de queixa. Per altra banda, hi havia pendent un detall d'importància: no s'havia decidit si el Pla es licitaria com un conjunt o línia a línia.

Finalment, el 7 d'abril del 1933 s'aprovà el Pla i es desestimaren nombroses instàncies. L'Ajuntament decidí tirar endavant el Pla segons les necessitats ho demandessin i no pas tot de cop, salvant, en tot cas, els drets adquirits pels concessionaris existents.<sup>38</sup> L'aprovació motivà que TB, la CGA i Magí Roca presentessin recursos de reposició, entenent que hi havien incoherències i interferències amb les concessions existents. El 6 de maig següent es publicà el Plec de Condicions per a concursar a l'adjudicació del Pla al *Butlletí Oficial de la Generalitat*. L'obertura de les quatre pliques ja presentà problemes, atès que tots es presentaren l'últim dia a última hora i alguns al·legaren que els altres havien entrat fora de termini. La Junta de Caps Lletrats de l'Ajuntament rebutjà la segona proposta de la CGA perquè havia estat presentada un quart d'hora tard i autoritzà la tramitació de les altres tres, que responien a sol·licituds de la CGA, d'en Xavier Roca Baltà i de n'Amadeu Torner.

L'inici de la tramitació i anàlisi de les tres propostes desfermà una campanya de premsa i d'interessos. Diferents estaments foren implicats en el tema. Per una banda, alguna gran empresa de transport públic, també el sector taxista i, finalment, les diferents faccions polítiques municipals. L'atorgament de la concessió per 20 anys es presentava com un greuge per a la ciutat.<sup>39</sup> L'anàlisi de les propostes s'allargà fins a mitjan setembre, prioritzant-se les que concorrien a les vuit línies i fent-se una exhaustiva anàlisi sobre les condicions d'explotació, tarifes, i altres punts. Finalment, la Comissió de Foment proposà, el 18 de setembre del 1933, que s'adjudicàs l'explotació de les línies a n'Amadeu Torner. La proposició s'aprovà per 22 vots a favor i 7 en contra, ço que dona una idea de l'àmplia majoria que obtingué. En el transcurs de la sessió (que durà 10 hores i s'acabà a les 8 del matí), però, es produïren alguns incidents de baixa política

Els autobusos a Barcelona

protagonitzats per un Regidor de l'Ajuntament pertanyent a la Lliga Regionalista, tractant de desestabilitzar la proposta Torner. Possiblement aquest fet va determinar l'alcalde Aiguadé a no signar l'"acompleixi's" i a obrir un període d'informació pública de 20 dies. Per altra banda, el fet va instar la judicatura a obrir un procés per tractar d'establir l'existència de possibles suborns per afavorir el projecte Torner.

És interessant analitzar, ni que sigui de forma resumida, la proposta Torner. El sol·licitant concursava a les vuit línies, per a les que proposava tarifes de 5 cèntims/Km. Des del punt de vista de l'interès municipal, oferia 1 milió de Ptes. anual a l'Ajuntament i dues places al Consell d'Administració de l'empresa. Però el que va semblar més interessant fou que el servei es faria amb 78 autobusos Saurer i 20 remolcs acoblats i la proposta especificava que el sol·licitant havia obtingut el compromís de la marca per a aixecar una fàbrica als voltants de la ciutat. En aquest sentit, durant l'agost del 1933, n'Amadeu Torner féu venir a Barcelona un dels cotxes que proposava en la seva sol·licitud, un Saurer amb motor diesel i amb remolc, que fou molt ben considerat per la premsa després d'un viatge a Sitges.<sup>40</sup>

Fou concretament aquest punt el que motivà fortes queixes de la Cambra de la Indústria, de la de Constructors d'Automòbils i de la Unió Industrial Metal·lúrgica, entenent que el fet de comprar vehicles estrangers no era correcte i perjudicava la indústria nacional, a més de ser il·legal. No creien tampoc en la possibilitat de la creació de la fàbrica en un lapse tan curt de temps, com el que es necessitava per a subministrar els autobusos.<sup>41</sup> Molts altres escrits inundaven la premsa d'aquell octubre del 1933, a favor o en contra de les propostes, en general o concretes. Una manifestació popular a favor de la concessió fou prohibida per por a previstos enfrontaments amb taxistes i els mitjans diaris posen de relleu el grau de politització i apassionament popular que generà el tema. D'entre tots els partidaris destacà en Jaume Váchier, regidor i President de la Comissió de Circulació, que dugué endavant una forta campanya a favor de l'atorgament a n'Amadeu Torner. El 3 de novembre, en Lluís Jara dictaminava que cap de les tres propostes s'ajustava a l'establert al concurs i proposava declarar-lo desert. Això no obstant, després d'un raonat informe legal, l'alcalde signava el decret de concessió de les vuit línies d'autobusos a favor del Sr. Torner.

A primers de desembre es buscava la fórmula legal per poder fer una concessió ràpida i definitiva, ja que una llei del Parlament de Catalunya impedia que els ajuntaments poguessin realitzar concessions de forma directa. Finalment, després d'haver-se ingressat la fiança de 160.000 Ptes. (que no pagà el Sr. Torner), el 5 de gener del 1934 s'escripturà la concessió davant notari. La data límit per iniciar l'explotació quedà fixada en el 5 de juny següent.

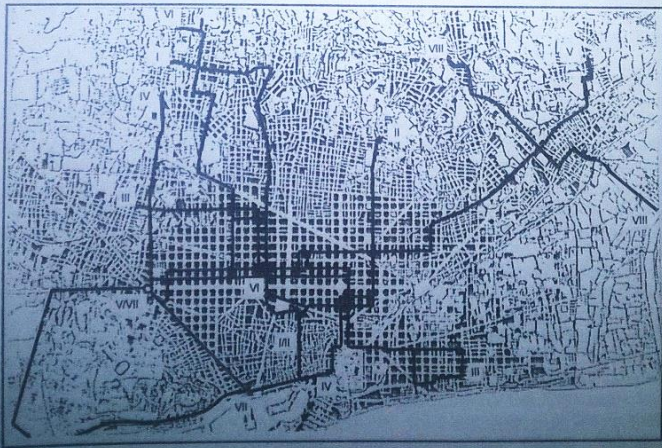
Pel que sembla, però, el grup liderat pel Sr. Torner trobà fortes dificultats per reunir el capital necessari per tirar endavant el projecte.<sup>42</sup> La fàbrica Saurer, tal com es preveia, no es posà en marxa, de manera que el concessionari es veié obligat a buscar altres autobusos i, per altra banda, bastants itineraris eren impracticables, bé per causa del paviment deficient o bé perquè els carrers no eren encara oberts. Tot plegat motivà que n'A. Torner es dirigís a l'Ajuntament sol·licitant una pròrroga per a iniciar el servei. A la vista de la situació, el consistori adoptà la postura de fer complir la concessió en tots els seus termes i no acceptà solucions de compromís que postulava el regidor Sr. Váchier.<sup>43</sup> Així ho féu saber a la premsa i anuncià que prohibiria la circulació de vehicles altres que els imposats a la concessió.

Efectivament, l'Ajuntament requisà els permisos de conduir als xòfers i féu un ampli desplegament de Guàrdia Urbana als carrers per on haurien de passar els autobusos<sup>44</sup> i àdhuc comanà als bombers la retirada de qualsevol autobús que intentés fer servei. La premsa es féu ressò d'aquestes mesures.<sup>45</sup> El 4 de juny, el dia anterior a la data límit per iniciar l'explotació, els autobusos sortiren al carrer i circularen per la Diagonal a tall de prova. Aquella mateixa tarda, el Sr. Torner lliurà un escrit a l'Ajuntament en què manifestava que no podia posar en servei molts trams de línia atès el mal estat del paviment, àdhuc, perquè alguns trams de carrer no eren oberts. Adjuntava dos informes, un d'un arquitecte i un altre d'un enginyer així com un dossier amb 38 fotografies realitzades uns dies abans en presència d'un notari per avalar el que manifestava. A més, expressava que havia buscat autobusos de producció nacional, ja que la casa Saurer no havia complert la part del contracte que li pertocava. Adjuntava també acta notarial dels 16 vehicles de que disposava. Acabava sol·licitant una pròrroga per iniciar els serveis, traspasant també a l'Ajuntament part de responsabilitat per no haver condicionat els carrers per on haurien de passar els autobusos. Aquests, el dia 5, no sortiren al carrer, i el fort desplegament policial no hagué d'intervenir. Es digué, fins i tot, que el primer autobús seria conduït pel Regidor Sr. Jaume Váchier, que discrepava completament de la postura adoptada per la resta del consistori.<sup>46</sup>

Lluny d'entendre les queixes del sol·licitant, l'Ajuntament desestimà la instància, declarà perduda la fiança i rescindí la concessió, per incompliment de diverses clàusules.<sup>47</sup> Les raons emeses per la Junta de Caps Lletrats de l'Ajuntament no eren pas determinants, ans carregades de feteses i del conjunt d'actuacions municipals es desprèn una gran pressa per liquidar l'afer. El Sr. Váchier dimiti i efectuà unes manifestacions poc clares a la premsa en les que deixava entreveure que tot l'assumpte havia fracassat per causa de pressions de grans empreses. El Sr. Torner formulà un recurs

Continúa en la página siguiente:

Fig. 44 El 'Pla de Conjunt'



Els autobusos a Barcelona

Bastant raonat però que fou igualment desestimat i, amb posterioritat, instà un procediment Contenciós-Administratiu contra l'Ajuntament.<sup>48</sup> Mancat de diners, però, hagué de fer front a un judici executiu d'una lletra impagada, destinada segurament a les despeses que generà la fiança i el lloguer dels autobusos.

En tot l'*affaire* Torner, i amb la perspectiva actual, s'observa una marcada presència d'elements aliens a la pròpia dinàmica d'un servei públic de reconeguda necessitat per a la ciutat. És evident que la principal beneficiada de tota la qüestió fou la CGA, que aconseguí mantenir el pràctic monopoli dels serveis d'autobusos. La postura municipal és més aviat dubtosa i, com en moltes ocasions, prepotent. Els continus entrebancs a la tramitació i concessió promoguts per la minoria de la Lliga Regionalista van ser secundats involuntàriament pels diputats d'ERC -excepte en Jaume Váchier- en base a certes foteses legals: el tipus d'autobús i altres elements menors. En tota la qüestió s'hi veu el rerafons polític, la nova dinàmica municipal arran els resultats de les eleccions municipals del gener del 1934. La principal perjudicada fou la ciutadania, que gràcies a la inconsciència i/o complicitat de tots plegats deixà de gaudir d'uns interessants serveis d'autobusos. Finalment, el Sr. Torner pecà d'ingenu i demostrà tenir molt poca experiència en un tema tan complex i on es barrejaven interessos contraposats de tipus econòmic i polític. Ell també en pagà els plats trencats.

El segon "Pla de Conjunt"

Encara amb el tema del primer Pla de conjunt ben calent, el 14 de juny del 1934 l'Ajuntament declarava que calia anar a solucionar el problema del transport de les barriades obreres i el 26 de setembre següent un Decret establia un nou Plec de Condicions, del que destacava que s'establiria una Empresa Mixta en la que l'Ajuntament disposaria d'una quarta part dels membres del Consell d'Administració i podria també aportar-hi capital. El concessionari hauria d'haver concursat per un mínim de 5 línies que inclourien obligatòriament la VII i la VIII.

Els fets d'octubre del 1934 i els subsegüents canvis en el Consistori van endarrerir el tema. El Plec de Condicions fou anunciat oficialment el 20 de febrer del 1935. La majoria dels explotants de serveis d'autobusos a la ciutat i també TB presentaren recursos al·legant els perjudicis que els causaria la implantació del nou Pla de Conjunt, però un Decret de l'alcaldia els desestimà tots en bloc. Això no obstant, la Comissió de Govern Municipal, en reunió del 15 de maig del 1935, decidí, sorprenentment, anar a l'elaboració d'un Pla global del transport a la ciutat i acordà deixar en suspens la tramitació del concurs obert per al segon Pla de Conjunt.<sup>49</sup>

La recerca efectuada no ha permès localitzar cap document posterior que justifiqui cap tipus d'estudi o anàlisi de cara a l'establiment del Pla Global. Caldria tornar veure aquí noves pressions de les grans empreses de transport de la ciutat? El Pla, però, fou reactivat el gener del 1936 i el 30 de març següent el Ple de l'Ajuntament acordà obrir el concurs per a l'adjudicació de la concessió de les línies que, per altra banda, havien estat reduïdes a set, suprimida que fou la VII. Al concurs es presentaren tres sol·licitants: en Bartomeu Lladós de Montellà, promotor de "Transports Urbans de Barcelona, SA" i que oferia un 3% de la recaptació bruta, en Julià Mezquita, promotor d'"Autòmnibus Catalans, SA" i la CGA, que, per altra banda, oferia un escrit de la Hispano Suiza pel que

**En este segundo "Plan Conjunto" ya no participó Amadeu Torner, por lo que no se han continuado reproduciendo más datos del libro de referencia.**

**Datos** obtenidos del diario LA VANGUARDIA (de su hemeroteca digital) en su mayor parte.

En esas fechas existen numerosas notas y artículos, de los cuales solo se reflejan aquí algunos de los más significativos o ilustrativos del tema y como ejemplo de las abundantes reseñas:

**LA VANGUARDIA**

Domingo 24-09-1933

página 25

**Más de las denuncias sobre un supuesto cohecho. El concejal don Fernando de Sagarra formula la denuncia ante el juez de guardia**

Ayer, después de recibir el fiscal el oficio de la Alcaldía sobre las denuncias formuladas en la última sesión municipal, el fiscal trasladó dicho oficio, junto con el acta y la fotografía de la carta presentada en la referida sesión el juez de guardia.

Dicho juez empezó a instruir el correspondiente sumario, ordenando que se evacuaran las diligencias del caso.

Obedeciendo las indicaciones de las autoridades judiciales se guardó durante todo el día de ayer la más absoluta reserva en relación con este asunto entre todos los elementos del Palacio de Justicia.

A pesar de ello, pudimos averiguar que el juez citó a declarar al concejal don Fernando de Sagarra, que es el que denunció el intento de cohecho en el transcurso de la sesión municipal.

El concejal señor Sagarra, estuvo en el juz-

gado anoche prestando extensa declaración ante el juez.

A juzgar por las referencias recogidas en los pasillos, el declarante se ratificó en la denuncia que tenía hecha sobre el asunto, dando toda clase de detalles demostrativos de que la carta cuya fotografía presentó no es apócrifa.

También logramos saber que en el contenido de la carta se ha apreciado materia delictiva, siendo por sí sola constitutiva de un intento de soborno, aunque se tiene la impresión que obedecía a una combinación más amplia y que la investigación sumarial tratará de averiguar.

Parece ser que será citado para que se presente ante el juez a la menor brevedad un tal Amadeo Torner, que según parece es el firmante de la carta en cuestión.

Podemos asimismo afirmar que hasta las primeras horas de la madrugada de hoy no se había dictado auto de detención contra ninguna persona complicada en este asunto.

Por otra parte podemos decir con toda se-  
.../...

**LA VANGUARDIA**

Martes 26-09-1933

página 9

**Del supuesto soborno denunciado por un concejal de este Ayuntamiento. Orden de detención**

Durante el día de ayer el Juzgado número 3, que era el que estaba de guardia, cuando se recibió la denuncia de un supuesto intento de soborno relacionado con la concesión de unas nuevas líneas de autobuses, prosiguió la tramitación de las oportunas diligencias.

Aun cuando la reserva es absoluta por parte de los que intervienen en la investigación sumarial de los hechos y ninguna referencia quisieron dar a la Prensa, podemos asegurar que por el juez ha sido ordenada la detención y

prisión de don Amadeo Torner, concesionario de la explotación de las citadas líneas de autobuses y a quien se supone firmante de la carta cuya copia fué exhibida en la última sesión municipal.

El propio Juzgado ha citado para declarar a todos los concejales que componen el actual Ayuntamiento.



## LOS TRIBUNALES

EL ASUNTO DE LOS AUTOBUSES

### LA CONCESION DE UNAS NUEVAS LINEAS DE AUTOBUSES AUTOS DE PROCESAMIENTO

El juzgado número tres que instruye el sumario por la concesión de las nuevas líneas de autobuses ha dictado auto de procesamiento y libertad sin fianza contra el concesionario don Amadeo Torner y contra don Antonio Blasco.

Se funda el procesamiento en el supuesto delito de tentativa de soborno.

En relación con este mismo sumario ayer mañana comparecieron a declarar ante el juzgado instructor los concejales de este Ayuntamiento señores Brasó y Heredia.

## LOS TRIBUNALES

Actuaciones judiciales

### LA CONCESION DE UNAS NUEVAS LINEAS DE AUTOBUSES. — OTROS RECURSOS DESESTIMADOS

Ayer mañana, prestaron declaración ante el Juzgado número tres que instruye el sumario por supuesto soborno en la concesión de unas nuevas líneas de autobuses, los concejales de este Ayuntamiento señores Giralt, Marlés y Huguet.

Por el juez que entiende en la causa ha sido resuelto el recurso interpuesto por don Amadeo Torner y don Antonio Blasco, procesados por la tentativa de soborno. En su fallo el juez deniega la reforma solicitada, manteniendo el procesamiento.

### SESION DEL AYUNTAMIENTO

# La concesión de los autobuses Torner

## COMUNICACION DE LA GENERALIDAD

## EL DICTAMEN DE LA JUNTA DE JEFES LETRADOS

## VOTACION DEFINITIVA

Preside el alcalde, doctor Aguadé, quien declara abierta la sesión a las nueve menos cuarto de la noche.

Leída y aprobada el acta de la anterior se da cuenta del despacho oficial integrado, entre otros, por los siguientes asuntos:

Comunicación del Patronato Escolar de Barcelona, trasladando la del consejo regional de segunda enseñanza de Cataluña, manifestando que dos de los Institutos de Segunda Enseñanza, recientemente creados, quedan instalados en parte de los edificios en donde hay los Grupos Escolares de Roselló y Sarriá.

(Enterado.)

Comunicación del gobernador general de Cataluña, interesando una relación de las personas de edad venerable, dignidad, reputación social y ferviente republicanism, que sean merecedoras de un homenaje, condecoración o distinción, a fin de poder remitir al ministro de la Gobernación que lo tiene solicitado.

(Pasa a la comisión de Gobernación.)

Comunicación del consejero primero de la Generalidad de Cataluña referente a la cuestión de concurso para adjudicar las líneas de autómibus.

Después de dar cuenta de esta comunicación, el secretario inicia la lectura del dictamen de la junta de jefes letrados emitido a petición de la alcaldía.

El señor Vilalta pregunta si el dictamen es muy voluminoso.

La presidencia le contesta que ocupa tres pliegos.

En vista de esta respuesta el señor Vilalta pide que el asunto quede ocho días sobre la mesa y que, mientras, se repartan copias del dictamen a todos los concejales.

El señor Vachier advierte que este asunto ha sido ya sobradamente discutido y por tanto, debe resolverse sin más dilaciones.

El señor Sagarra se suma a la petición de que

fuera ilegal, en virtud de la ley del Parlamento de Cataluña, votar la concesión definitiva de líneas de Autómibus a don Amadeo Torner, procede la suspensión de la tramitación de este asunto, a los efectos citados.

Votada la enmienda, es rechazada por 19 votos contra 13.

Seguidamente se vota la proposición incidental y es aprobada por el mismo resultado de 19 votos contra 13.

El señor Vilalta explica el voto, diciendo que ellos han votado en contra, en primer lugar, para salvar su responsabilidad en la recta interpretación de las leyes administrativas, y después para no sumar sus votos a los que acuerdan otorgar una concesión a un señor que, según es público y notorio, se halla procesado por intento de soborno.

También el señor Sagarra explica su voto en términos parecidos a los del señor Vilalta.

El señor Giralt explica asimismo su voto, declarando que si ellos han votado la proposición es porque consideran el acuerdo perfectamente lícito.

Añade que no puede hacerse un arma del procesamiento del concesionario por hechos no comprobados, por cuanto si él tuviera que hacerse eco de todas las insidias y de todos los rumores que corre... por la calle, también habría de decir que alguien asegura que cierta compañía interesada ha entregado a determinada persona 300.000 pesetas con el fin de que se opusiera a la concesión.

Estas palabras del señor Giralt provocan un gran escándalo en el Consistorio.

Las minorías Nacionalista y de Lliga Catalana protestan ruidosamente y requieren al señor Giralt para que puntualice y concrete sus acusaciones.

El alcalde llama repetidamente al orden, agitando con fuerza la campanilla, y cuando logra hacerse oír, se dirige al Consistorio en tonos



El señor Sagarra se suma a la petición de que quede sobre la mesa y, en todo caso, propone se pase a votación la urgencia del asunto.

Por 21 votos contra 12 se aprueba la urgencia.

Como consecuencia de este resultado, el secretario da lectura al dictamen de los jefes letrados.

Asimismo, es leída íntegramente la comunicación del Gobierno de la Generalidad por la que éste, evacuando la consulta que el Ayuntamiento le hizo sobre si era válido el acuerdo de concesión definitiva de las líneas de autobuses, contesta que aunque no es de su incumbencia otorgar concesiones ni resolver estas dudas, estima que, tratándose de un acuerdo adoptado con anterioridad a la ley limitativa del Parlamento, puede considerarse como firme y legal, toda vez que aquella ley no tiene efectos retroactivos.

El señor Vilalta protesta del oficio del Gobierno de la Generalidad, por estimar que entraña un desconocimiento absoluto de las leyes. Por consiguiente — añade — lo que conviene es saber claramente las atribuciones que sobre el particular tiene el Ayuntamiento.

Pide que por secretaría se informe concretamente si el acuerdo de concesión es o no legal.

El secretario dice que ha de sostener el informe de ilegalidad emitido verbalmente en anteriores sesiones. No obstante — añade — ante la contestación del Gobierno de la Generalidad, la resolución del asunto corresponde al Ayuntamiento.

El señor Sagarra pide también que por secretaría se diga clara y terminantemente si la concesión de acordarla el Consistorio, es legal o ilegal.

El secretario repite que, a su juicio, el acuerdo peca de ilegalidad por ir contra la ley dictada por el Parlamento de Cataluña.

El señor Sagarra pide que se lean las atribuciones informativas del secretario de la Corporación.

Así se hace, y por ellas resulta que el secretario, para salvar su responsabilidad, debe hacer constar por escrito su opinión para asesorar a los concejales.

El señor Bertrán de Quintana: Por encima del informe del secretario está el dictamen emitido por la Junta de jefes letrados.

El señor Sagarra dice que declarada la ilegalidad por Secretaría, puede pasarse ya el asunto a votación.

El señor Giralt defiende la licitud del acuerdo y estima que, votándolo, los concejales, lejos de incurrir en responsabilidad, merecerán la gratitud de Barcelona.

Para poner fin al debate, los señores Durán y Guardia, Vachier y Giralt presentan la siguiente proposición incidental:

Que en vista de que el criterio de la Generalidad es favorable a que el Ayuntamiento pueda hacer la concesión, porque de su oficio se desprende que el asunto compete de una manera exclusiva e independiente al Ayuntamiento, lo cual representa que no tiene aplicación la ley del Parlamento de Cataluña de 25 de octubre próximo pasado, según informe de la Junta de jefes letrados que se ha leído al comenzar la discusión de este asunto, se acuerde ratificar el acuerdo tomado bajo condición en sesión de 24 de noviembre último, y, en consecuencia, se haga, por parte del Ayuntamiento, la concesión definitiva en favor de don Amadeo Torner.

A esta proposición, los señores Lluhi, Bausili, Llopert, Ventalló, Sagarra, Puig Alfouso, Vilalta, Casanellas y Solá, presentan la siguiente enmienda:

Habiendo informado el señor secretario que

hacerse oír, se dirige al Consistorio en tonos conciliadores, pidiendo serenidad y cordura a los concejales para no dar un triste espectáculo en las últimas sesiones de su mandato.

El señor Giralt explica el alcance de sus palabras, diciendo que él es el primero en no dar crédito a las insidias que se hacen circular por la ciudad sin más objeto que el de provocar el descrédito de honradísimas personas.

El señor Vachier hace una calurosa defensa de la concesión otorgada, y dice que, indudablemente, de su aplicación se desprenderán positivos beneficios para Barcelona, y especialmente para las barriadas extremas, hoy poco menos que incomunicadas.

El señor Solá interviene para alusiones, y comienza congratulándose de las palabras serenas y conciliadoras pronunciadas por el alcalde. Lo único que lamenta, agrega, es que no se haya producido en igual forma en otras muchas ocasiones en que los concejales de Liga Catalana han sido atropellados por la mayoría. Sigue diciendo que cuando ellos hablan del procesamiento del concesionario de las líneas de autobuses, no se hacen eco de insidias, porque se trata de un hecho concreto que nadie puede negar.

Requiere al señor Giralt para que diga claramente a quién han sido entregadas las 300.000 pesetas de que habla o, de lo contrario, que retire sus palabras, porque éstas sí que encierran una insidia inadmisibles.

Interviene de nuevo el señor Vachier y, por fin, se da por terminado el debate.

El señor Escofet propone, y así se acuerda, que en vista de la hora, quede sobre la mesa todo el orden del día.

Antes se aprueba, excepcionalmente, un dictamen de la Comisión de Responsabilidades enviando al Juzgado de Instrucción los expedientes relativos a la construcción del surtidor central de la Exposición, que importó 5.069.197 pesetas.

Asimismo son aprobadas, entre otras, las siguientes proposiciones:

Una de los señores Casanellas, Escofet, Almar, Llopert y Giralt. Que con motivo de las próximas fiestas de Navidad y Año Nuevo se destinen, como en años anteriores, 40.000 pesetas para bonos de viveres a familias necesitadas.

# José Peic

falleció hoy,

(E.)

Sus afligidos, esposa, hija, madre enternecida, sobrinas y la firma comercial JOSE F. y conocidos tan dolorosa pérdida, les ruegan sirvan asistir a la casa mortuoria, Calabrera, para pañar el cadáver a la iglesia parroquial.

## LA VANGUARDIA

Sábado 06-01-1934

página 7

## La concesión de las nuevas líneas de autobuses

Ayer mañana se firmó en el despacho de la Alcaldía la escritura de concesión de las nuevas líneas de autobuses de don Amadeo Torner, recientemente acordada por el Ayuntamiento.

Fué autorizada por el notario don Rodolfo Camprubi.

# \*Les noves línees d'Autobusos

## Exposicions dirigides a l'Honorable senyor Alcalde, amb motiu del Concurs Torner

Honorable senyor Alcalde, President de l'Excelentíssim  
Ajuntament de Barcelona

### CAMBRA SINDICAL DE CONSTRUCTORS DE AUTOMÒBILS, CICLES i CARROCIERIES

La Cambra Sindical de Constructores d'Automobils, Cicles i Carroceries, assabentada del anunci publicat per el Sr. Amadeo Torner i Arguer, en el Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya del dia 3 del corrent, no pot menys de dirigir-se a V. E. per tal de posar de manifest l'extranyesa que li ha causat els termes de l'indicat Concurs obert per a l'adquisició de 78 Autobusos i 20 remolcs, amb destí a les línees que han d'ésser explotades en virtut de la concessió otorgada per el Excm. Ajuntament de Barcelona, al indicat Sr. Torner, el 15 de Gener de 1934.

Aquesta Cambra veu amb satisfacció la publicació de l'indicat anunci reservant el Concurs a l'Indústria Nacional, com preceptua la Llei de Protecció a la mateixa, però es creu en la obligació, en nom dels interessos nacionals que representa, de fer les observacions que segueixen:

1er. El plec de condicions tècniques, exigeix, no com de costum en tots els concursos unes característiques generals, que poden ésser satisfetes per diferents marques, sino que determina una serie de detalls constructius, propis i característics d'una sola marca i encara, dintre d'aquesta, d'un tipus determinat en llur catalac. Aixó fa, qu'una sola marca en el món, pugui presentar-se en aquest concurs.

2on. El plaç d'entrega fixat de quinze dies per a el primer cotxe i un remolc; de quaranta dies per a trenta vuit cotxes i nou remolcs més, i de setanta dies per els trenta nou cotxes i deu remolcs restants, es completament impossible de sostindre per cap industria espanyola, que no tinga ja, preparant per endavant el material.

Aquests dos extrems, obliguen per sí sols a la industria nacional existent, a no poder concórrer a un concurs, que per la seva redacció està reservat a una marca determinada. Però aixó, amb tot i ésser greu no es lo que'n mou a cridar l'atenció del Excm. Sr. Alcalde sobre l'assumpte, sino la possibilitat de que tampoc hi acudeixi al mateix, aquesta marca a la que se li ha reservat, malgrat les promesses fetes de que adquiriria el caracter nacional, per a arribar a fer aquest subministre.

Si la marca referida, quin nom no es un secret per ningú, ja que tant en la proposició (proposició núm. 3 del Concurs), com en les notes publicades a la premsa, es diu clarament que es la casa Saurer, si la casa Saurer, degudament nacionalitzada no acudeix al Concurs reservat a l'Industria Nacional i per tal falta es declarat desert el concurs, i allavors es determinessin a que hi acudeix a l'Industria estrangera, s'hauria fet un engany al poble de Barcelona i a la classe obrera en particular, qu'aquesta Cambra es creu en el dret de prevenir.

L'impossibilitat de que la restant industria nacional acudeixi al concurs, es tant evident, que qualsevulla tecnic en l'industria del Automòbil, a la senzilla lectura de les característiques exigides comprendrà, que sols la casa a quina mida està fet el concurs hi pot acudir, però com si encara fos aixó poc i hagués la possibilitat de que alguna altre marca ho intentara, fent una adaptació a aquestes característiques, cosa que conceptuem impossible, lo increïblement curt del plaç tanta aquesta sortida.

Queda doncs, solament la casa Saurer, en possibles condicions de presentar-se al concurs, però per aixó, deu demostrar mitjançant certificat de la Direcció d'Industria, que té aquest tipus en fabricació en Espanya i per tal qu'es industria nacional. I aixó no podrà fer-ho per ésser ben sabut, que llurs ara, res s'ha construït a Espanya, per la casa Saurer.

Peró aquesta condició es indispensable tant de des d'un punt de vista legal com de des d'un punt de vista moral.

De des el punt de vista legal, l'Informe de l'Agrupació de Vialitat de l'Ajuntament, es categoric al afirmar en el seu examen de la «Proposició número 3».

**Article 22.**—Aquesta proposició haurà complert amb aquest article, suposant que s'hi reservava la seva oferta d'instal·lar a Barcelona una fabrica de autobusos, marca Saurer, amb temps suficient per a que, abans d'acabar el termini pel començament del servei, aquesta fabrica hagi fabricat el nombre de cotxes necessaris per a prestar-lo.»

El no haver-se instal·lat aquesta fabrica, impossibilita a la Saurer d'acudir al concurs reservat a l'Industria Nacional i fa que la proposició Torner se invalidi per incumpliment de l'article 22, d'oferir material nacional.

De no fer-se així, l'engany al poble i a la classe obrera de Barcelona seria tan patent i d'una importancia tant extraordinaria, que estém cert, que el Excm. Alcalde de Barcelona no ho consentiria.

Per cifrar la magnitud d'aquest engany i partint de la base de que la llei de contractació fixa per a les fiances una quantia entre el deu i el vint per cent del subministre, hem de suposar es tracta d'un valor de material a subministrar superior als deu milions de pessetes, ja que la fiança total arriba a dos milions doscents mil pessetes.

Un subministre de mes de deu milions de pessetes, representa al menys una ma d'obra empletada per valor de sis milions, es a dir, uns 500.000 jornals (cincents mil) de dotze pessetes, o siga, mes de mil siscents obrers treballant durant un any.

En els moments en que l'atur forçós constitueix una de les més grans preocupacions de Catalunya, seria intolerable qu'es deixés perdre el treball que podria donar ocupació a mes de mil siscents obrers durant un any, després dels oferiments que s'han vingut fent.

D'una nota apareguda a la premsa de la nostra ciutat el dia 21 de Setembre darrer, copiem:

«Pero el proyecto Torner, quizás más patriótico, que algún otro, de obtener tal concesión, adoptaría los coches Saurer, pero con la condición de que dicha casa suiza, instalara una fábrica en Barcelona, para así construirse los coches en nuestra ciudad, lo que representaría la colocación de 3.000 obreros más. El tipo de la fábrica sería idéntico a las otras siete que la casa Saurer tiene instaladas en diversos países de Europa.»

Es que aquest comunicat oficiós de la premsa, no anava a tenir altre conseqüència que la d'un engany a l'opinió?

No creiem que'l poble de Barcelona s'hi resignés, i la Cambra de Constructores d'Automobils que ja als darrers dies d'Octubre es va dirigir a V. E. i en data 28 del mateix mes a l'opinió pública per mitjà de la premsa

de Barcelona, en unió de les entitats econòmiques de Barcelona anunciant i precavient aquest perill, ha volgut dirigir-se de nou a V. E. per a prevenir-lo una vegada mes de la maniobra que s'està realitzant i que al declarar desert el concurs reservat a l'Industria Nacional tindrà el seu fi, maniobra quin resultat seria sotstreure cincents mil jornals als obrers catalans.

Per aitals raons a V. E. acudim, per el cas, que considerem inevitable, de declarar-se desert el concurs reservat a l'Industria Nacional, per incompatibilitat com a tal industria nacional de la casa Saurer e impossibilitat de l'industria nacional existent d'atendre'ls als plaços i característiques que sols una marca al mon pot oferir (per ésser copiades fins un limit mai vist d'un catalac) considera caiguda e invalidada l'anomenada proposició Torner, per incumpliment de l'Article 22 de les bases del concurs i dels oferiments fets en la esmentada proposició Torner i en els fets públics per la premsa al poble de Barcelona.

Visqueu V. E. molts anys.

Barcelona, 8 Febrer de 1934

### UNIÓ INDUSTRIAL METALÚRGIQUE

Honorable Senyor:

Aquesta «Unió Industrial Metalúrgica» va dirigir-se al Excm. Ajuntament, amb data de 23 d'Octubre, amb motiu d'haver obert informació pública sobre l'acord municipal de concessió de vuit línies d'autobusos al ciutadà N'Amadeo Torner, i en fer-ho va fer constar ben clarament que no tractava d'impugnar la adjudicació del servei a dit senyor sino de vetllar per el compliment de les disposicions que protegeixen el treball nacional contra la concurrencia del treball estranger. La nostra protesta era per no acondicionar-se prou la concessió del servei a l'origen del material que caldria per a explotar el servei, perquè la proposta Torner no era cap garantia de que els autobusos es construïssin a Espanya. Pocs dies després, el Sr. Torner, va publicar en els diaris a tota una plana una resposta a la nostra exposició i a la d'altres entitats econòmiques i deia textualment que «quan ell (el Sr. Torner) tingui el caracter de concessionari i contractista, per ésser la seva proposta la millor, segons el criteri autoritzat de la Corporació Municipal, es quant les entitats han de vetllar per que el Sr. Torner compleixi les obligacions que li imposen els articles 22 i 30 de les bases del concurs, adquirint el material d'industries nacionals.» I afegia: «La concessió al Sr. Torner és fa per vint anys. Es possible, com s'indica per alguna de les entitats econòmiques, que la casa SAURER no s'hagi pogut establir, com industria nacional amb la rapidesa necessària per a facilitar el primer material i en aquest cas dit material seria adquirit de cases espanyoles; però el Sr. Torner no ha volgut refusar l'oferiment de la casa Saurer i fer-ho públic, d'estar disposada a crear una societat espanyola, amb poderós capital i amb els materials i procediments mes moderns, donant així poderós impuls al treball i riquesa Patria.» I deia, encara:

«No hi ha perquè alarmar-se. El Sr. Torner complirà en el seu dia les obligacions que li imposen les bases del concurs i si no les compleix podrà demanar-se la rescisió de la concessió.»

No hem de fer sino recordar ara la campanya de propaganda del concessionari del nou servei d'autobusos, com si l'establiment d'una nova fabrica constructora de cotxes fos cosa de dies, i hem de recordar també les llistes d'inscripció que s'obriren per els obrers sense feina.

Ratificat l'acord municipal, hem esperat que el Sr. Torner complís les seves promesses. El Butlletí de la Generalitat del dia 3 d'aquest mes ens ho posa de manifest. El Sr. Torner, anuncia un concurs per a adquirir 78 autobusos i 20 remolcs amb destinació a les línies que han d'ésser explotades, amb unes bases i un plec de condicions que aquesta entitat no pot deixar de senyalar l'atenció de V. E. com una broma fora de lloc que's fa a l'industria nacional i els mil cinc-cents obrers que podrien treballar tot un any si hagués una empresa seriosa que fés construir aquest material per el servei concedit per l'Excm. Ajuntament.

Hem de calificar de broma inadecuada, el fet d'oferir a les cases nacionals la construcció de 78 autobusos amb la condició de que'ls treguin, a mes del preu de cost, que excedirà segurament de 10.000.000 de pessetes una fiança a favor del Sr. Torner, per valor de 2.200.000 pessetes que no's diu com ni quant serà retornada, i amb la condició de cobrar no més qu'una quinia part en entregar el material i la resta dintre el terme d'un any, reservant-se, amb tot i aixó el Sr. Torner, el dret de traspasar els seus drets i obligacions (o sia la fiança i el oferiment de pagar en el terme d'un any) a una societat anònima. Es una broma inadecuada d'exigir que les ofertes que comporten estudis tècnics, càlculs de cost, dibuixos i plans, es presentin en el terme de sis dies, i que la construcció de 38 cotxes i 9 remolcs es faci en quaranta dies i els altres 38 cotxes i 10 remolcs en el de setanta dies, quant es necessitin 1.500 obrers per construir-los en 12 mesos.

Es una broma inadecuada, posar com a condició un plec de condicions tècniques que s'ajustin precisament a les característiques d'un cotxe de marca estrangera i patentat, el de la casa «SAURER».

Com no hi ha manera humana que cap fabrica d'Espanya pugui realitzar d'un cop tots aquests miracles, pot tenir el Sr. Torner la seguretat de que o quedarà desert el concurs o que podrà refusar la proposta que, com un atzar d'humorisme, es pogués presentar.

Veiem doncs, com el Sr. Torner, compleix les bases del Concurs Municipal en arribar al moment. L'Excm. Ajuntament reclamava, com la llei ho mana, que'l material de la concessió fos nacional. El Sr. Torner creurà segurament qu'ell ha fet de la seva part tot lo que ha pogut, que's per no haver-se presentat cap oferta de la producció nacional, que no té més remei que recórrer a l'extranjera i a cercar fora aquells 3.000 obrers de que parlava a la seva propaganda quant obria llistes d'inscripció.

No hem d'il·lustrar a V. E. sobre el que significaria aquest fet. Correspon al Excm. Ajuntament de la vostra Presidencia prendre les disposicions oportunes davant d'una infracció tan visible de les bases del concurs de la concessió de les noves línies i de les disposicions que protegeixen el treball nacional.

Visqueu molts anys.

Barcelona, 8 Febrer de 1934

Honorable Senyor Alcalde de Barcelona.

Otra de los señores Sagarra, Calderó y Vendrell, que dice:

Atendiendo que no habiéndose cumplido y siendo imposible material y legalmente que sean cumplidas, por parte del concesionario las condiciones mediante las cuales se le adjudicó la explotación por durante veinte años de ocho líneas de autobuses del servicio público de viajeros dentro del término municipal de Barcelona, que figuran en el plan de conjunto aprobado por el Ayuntamiento en fecha 7 de abril de 1933;

Atendiendo que el incumplimiento de aquellas condiciones lleva aparejado el incumplimiento de los preceptos generales que regulan la contratación de servicios públicos; y

Atendido que incluso vulneran preceptos vigentes, dictados por esta Corporación, se acuerda lo siguiente:

Primero. — Que se declare que procede la rescisión del contrato y, por consiguiente, la caducidad de la concesión.

Segundo. — Que se declare perdido para el concesionario y en favor del Municipio, el de-

pósito de pesetas que debía efectuar para tomar parte en el concurso, del cual depósito se incautará definitivamente el Ayuntamiento.

Tercero.—Que se comuniquen los precedentes acuerdos al interesado, don Amadeo Torner, a los efectos oportunos.

Se formula una pregunta sobre las obras de Palacio del conde de Güell, que el consejero, señor Durán y Reynals contesta debidamente, y a las tres y media de la madrugada, no habiendo más asuntos de qué tratar, el presidente levanta la sesión.

### Las nuevas líneas de autobuses otorgadas a don Amadeo Torner

Se lee un dictamen de mayoría de la Comisión de Circulación y de Policía urbana, proponiendo no sea tomada en consideración la proposición presentada en febrero último por los señores Sagarra, Calderó y Vendrell, en la que se pedía la rescisión de la concesión de ocho líneas de automóviles comprendidas en el plan de conjunto aprobado en 7 de abril de 1933.

Asimismo se da lectura a un dictamen de minoría de los señores Sagarra y Calderó, en el que se solicita:

Primero. Que se declare procede la rescisión del contrato y, por consiguiente, la caducidad de la concesión.

Segundo. Que se declare perdido para el concesionario y en favor del Municipio el depósito que debía efectuar para tomar parte en el concurso, de cuyo depósito se incautará definitivamente el Ayuntamiento; y

Tercero. Que se comuniquen los precedentes acuerdos al interesado, señor Amadeo Torner, a los efectos oportunos.

El señor Calderó, de «Lliga Catalana», defiende el dictamen de minoría, y después de hacer una detallada historia del asunto, pide la rescisión del contrato otorgado, por incumplimiento manifiesto de algunas de sus cláusulas.

El consejero señor Vachier rechaza las afirmaciones del representante de la minoría regionalista, y niega que hasta ahora haya habido incumplimiento alguno en la concesión otorgada por el Ayuntamiento.

Los señores Calderó y Vachier rectifican, sosteniendo sus respectivos puntos de vista.

El señor Sagarra interviene también en el debate, sumándose a las manifestaciones del señor Calderó.

Analiza, además, con gran detenimiento las bases del concurso otorgado al señor Torner, para demostrar la imposibilidad del concesionario de llevar a cumplimiento algunas de las condiciones determinadas en el pliego que sirvió de base a la otorgación.

El alcalde, señor Pi y Suñer, interviene para alusiones y muestra su extrañeza por el hecho de que siempre que «Lliga Catalana» plantea un debate, después de las intervenciones de algunos de sus componentes, sea el señor Sagarra el que venga a remachar el clavo, como si sus compañeros de minoría no tuviesen la autoridad necesaria para defender sus peticiones.

Asegura que dentro de la Comisión de Gobierno hay una compenetración y una cordialidad absolutas entre todos sus componentes y que, por tanto, serán inútiles todas las habilidades y todos los esfuerzos que realicen los elementos de «Lliga Catalana» para ponerles en pugna.

Añade que el criterio de la Comisión de Gobierno sobre este asunto está bien claro y definido: si se cumplen las bases del concurso, la concesión podrá llevarse a término; en caso contrario, el mismo Consejo de Gobierno exigirá inmediatamente la revisión.

Encarece la importancia de la concesión, por estimar que viene a resolver un problema de tanta trascendencia como el de las comunicaciones de las barriadas extremas, que tan insistentemente ha reclamado la opinión.

Termina declarando que, a pesar de todas las campañas de insidia y de difamación emprendidas contra las personas que han intervenido en este asunto, ellos están dispuestos a mantener los acuerdos del Ayuntamiento, respetando todos los compromisos contraídos.

El señor Matheu formula algunas consideraciones relacionadas con la base cuarta del concurso, y pide que se aplaze la discusión de estos dictámenes hasta la sesión próxima, con objeto de poder estudiarlos con más detención.

El señor Vachier se opone al aplazamiento. El señor Calderó rectifica de nuevo, presentando la proposición incidental siguiente:

«Que se pida un dictamen a tres letrados ajenos al Ayuntamiento, para que, en vista del expediente y del estado actual del asunto a que se ha hecho referencia en virtud de las manifestaciones de los señores Calderó y Sagarra, indiquen los medios legales a que el Ayuntamiento tenga de recurrir desde este momento, para dejar salvaguardados los derechos y los intereses de la ciudad.»

El señor Pi y Suñer rechaza esta proposición.

El señor Sagarra rectifica, pronunciando un extenso discurso lleno de censuras y acusaciones contra la mayoría de «Esquerra Republicana», que provoca frecuentes protestas de algunos de sus componentes.

El alcalde vuelve a intervenir para contestar a las alusiones personales del señor Sagarra.

—Se lamenta de los excesos de palabra del representante de la minoría de «Lliga Catalana», y declara que contra todas las maniobras políticas de los regionalistas la Comisión de Gobierno seguirá firmemente su actuación, dispuesta a llevar a cabo una obra eficaz y beneficiosa para los intereses de la ciudad.

Se pasa a votación nominal la proposición incidental del señor Calderó, y es rechazada por 23 votos contra 10.

El señor Soler y Janer, tradicionalista, explica su voto favorable a la proposición, por haber observado que la concesión fué otorgada a pesar de ser declarada ilegal por secretaría.

Por fin se da por terminado el debate y por aprobado el dictamen de la mayoría, por los mismos votos que es rechazada la proposición.

## LA VANGUARDIA

Miércoles 16-05-1934

página 7

### Una proposición de la minoría de «Lliga Catalana»

Los consejeros municipales de «Lliga Catalana» don Javier Calderó, don Fernando de Segarra y don Andrés Bausili, han formulado, para que sea discutida en el próximo Pleno consistorial, la siguiente proposición:

Atendido que la Prensa de Barcelona se ha hecho eco de un instancia dirigida al Ayuntamiento, en demanda de que se conceda una prórroga para poner en ejecución la concesión de ocho líneas de autobuses que fue otorgada a don Amadeo Torner;

Atendido que el próximo día 5 de junio termina el plazo dentro del cual el mencionado concesionario de las ocho líneas de autobuses a que se ha hecho referencia había de tener construida y utilada una fábrica para la construcción de los mismos y dar trabajo a más de 3.000 obreros;

Atendido que ni la fábrica ha sido construida y que por tanto, la ocupación de los 3.000 obreros no ha sido una realidad, sino una promesa engañosa que hizo nacer halagadoras esperanzas, hoy decepcionadas, entre los buenos trabajadores que se hallan en paro forzoso;

Atendido que a nadie escapa que durante los pocos días que faltan para llegar a la fecha fatal, no fuera serio esperar que se realizara este milagro;

Atendido que esos incumplimientos por sí solos, (aparte de muchos otros que llevan aparejados) implica la rescisión del contrato, la caducidad de la concesión y la incautación por parte del Ayuntamiento de la cantidad de 160.000 pesetas que como fianza hubo de prestar el concesionario para responder del perfecto cumplimiento del contrato mencionado, se proponen los siguientes acuerdos:

Primero.—No dar lugar a la prórroga solicitada.

Segundo.—Que el alcalde, sin nueva consulta al Pleno consistorial, el día 6 del próximo mes de junio, declare la rescisión del contrato y la caducidad de la concesión de ocho líneas de autobuses que se otorgó a don Amadeo Torner y la incautación definitiva a favor del Ayuntamiento de la cantidad de 160.000 ptas. que como garantía prestó el aludido concesionario.

## LA VANGUARDIA

Martes, 12-06-1934

página 31

### La rescisión del contrato de las nuevas líneas de autobuses

Se da lectura a una proposición de los señores Bernades, Junyent y Pumarola, que dice:

Primero. — Que, de conformidad con el informe de la Junta de Jefes Letrados, se desestime la instancia de don Amadeo Torner, de fecha 4 del corriente mes, pidiendo prórroga para comenzar a ejecutar el servicio de ocho líneas de autobuses, dentro del término municipal de esta ciudad, que le fué adjudicado como resultado de acuerdos consistoriales, por escritura otorgada el cinco de enero de este año y por el término de 20 años.

Segundo. — Que se desestimen por improcedentes, las otras peticiones contenidas en la aludida instancia, sobre reconocimiento por parte del Ayuntamiento de la imposibilidad de prestar el servicio y sobre abono de perjuicios, entendiéndose también que el Ayuntamiento considera improcedente la protesta que se consigna en la instancia repetida.

Tercero. — Que se declare rescindido el citado contrato, dando por caducada la concesión otorgada al señor Torner, de conformidad con lo establecido en el artículo 25 de los que integran el pliego de condiciones del concurso celebrado para la adjudicación del citado servicio.

Cuarto. — Elevar, como complemento de esta propuesta, en otra sesión, al Ayuntamiento Pleno, el oportuno dictamen en lo que se refiere al destino a dar a la fianza constituida por el concesionario.

La defiende el nuevo Consejero de Circula-

ción señor Bernades, elogiando el informe emitido por la Junta de jefes letrados del Ayuntamiento, en el cual se apoya para proponer al Consistorio la inmediata rescisión del contrato.

En cuanto a la devolución de la fianza al concesionario, estima que, habiéndose formulado un voto particular al dictamen de la Junta de jefes letrados, podría dejarse su resolución para el próximo pleno.

El señor Calderó, por los regionalistas, se congratula de coincidir con la mayoría consistorial en este asunto.

Opina, basándose en el pliego de condiciones, que la fianza depositada por el concesionario no debe ser devuelta. No obstante, está conforme con que su discusión, tal como propone el señor Bernades, se deje para otra sesión.

Termina diciendo que la minoría de «Lliga Catalana» también juzga necesario resolver el problema de las comunicaciones con las barriadas extremas.

El alcalde interviene brevemente para refrendar las palabras del Consejero de Circulación.

Declara que la Comisión de Gobierno ha seguido en todo momento en este asunto una línea recta y clara, que viene confirmada por la rescisión que ahora se propone al Consistorio.

Promete realizar el programa trazado en lo que afecta a las comunicaciones urbanas.

El señor Soler y Janer requiere al señor Vachier para que explique al Consistorio unas

.../...

## LA VANGUARDIA

Jueves 27-09-1934

página 5

(Se incluye una noticia sobre otra línea que es de la CGA, lo que demuestra que ya no es vigente la paralización de nuevas concesiones)

### Los autobuses Torner

Es aprobado un dictamen de la Comisión de Circulación y Policía urbana por el que la Corporación municipal declara la caducidad de la concesión de ocho líneas de autobuses que fueron otorgadas a favor de don Amadeo Torner, se incaute de la fianza de ciento sesenta mil pesetas, cuya pérdida iba aneja al incumplimiento de las condiciones de la mencionada concesión.

Los señores Calderó y Bernades pronuncian breves y coincidentes palabras sobre dicho asunto.

### Prolongación de una línea de autobuses

Sin discusión, es aprobado un dictamen de la Comisión de Circulación en el que se autoriza a la Compañía General de Automóviles la prolongación de la línea E., en el sentido de que desde la estación del Norte (actual final de línea), pasando por las calles de Nápoles, Caspe, Doctor Robert (antes Marina) y Cortes Catalanas hasta Castillejos, donde se fijará la parada final, regresando por el mismo itinerario en sentido inverso.

# AL POBLE

**Projecte TORNER adjudicatari de les concessions de les noves vuit línies segons acord consistorial del dia 22 del passat mes en que fou votat amb un resultat de 22 vots a favor i 7 en contra.**

Abans de ressenyar els avantatges i beneficis que aquestes concessions proporcionaran a la ciutat i als seus veïns, convé assabentar als nostres companys, i al mateix poble, que les línies voltades pel Consistori han estat creades pel propi Ajuntament, el qual, a l'efecte, convocà un concurs on hi podien concórrer tots els ciutadans. Per tant, fet aquest aclariment únicament i exclusivament per tal de demostrar que aquest concursant (PROJECTE TORNER) no ha tingut que recórrer al favor de ningú ni a cap classe de mangoneig com els enemics del poble volien fer creure, exposarem per alt els principals avantatges que les noves línies proporcionaran.

*Primera.* — Bitllets a 0,10 cims. amb un quilometratge de recorregut molt més llarg que el que tenen fixat les actuals línies de tramvies i autobusos.

*Segona.* — De sis a nou del matí, els bitllets es vendran a meitat de preu a fi de que el poble treballador quedi altament beneficiat. Es podran adquirir els quatre bitllets pel dia, per 20 cims.

*Tercera.* — Transport gratuït pels escolars de les Escoles Municipals, als quals se'ls entregarà un passí amb la seva corresponent fotografia.

*Quarta.* — Passis i abonaments amb descomptes fins a un 30 per 100 del llur valor. Aquests s'expediràn per mesos, trimestres i semestres.

*Quinta.* — Els cotxes que prestaran el servei seran de la famosa marca SAURER, dotats de tot confort modern. Aniran provistos de neumàtics baló, d'aparell mata-focs. Tindran calefacció per l'hivern i ventilació directa per l'estiu. Seients tapissats de pell. Els cristalls del davant seran TRIPLEX, o sigu inastillables; els de les finestretes, de marca SECURIT, o sigui dels que queden reduïts a pols en sofrir els efectes d'un xoc. Avui dia la major part d'accidents es produeixen pels vidres i també hem tractat d'evitar-ho amb ço exposat anteriorment.

*Sisena.* — Tots els anys la Companyia que explotarà el servei ingressarà a les arques municipals una quantitat fixa mínima de 100.000 pessetes, ultra els pagaments que efectuarà per tota classe de cànon i impostos, qual quantitat l'Ajuntament pot destinar a hospitals, escoles o als fins que hom cregui més convenient.

*Setena.* — Per a donar major compliment a totes aquestes bases i també per tal d'iniciar a l'Ajuntament de Barcelona a la Municipalització de Serveis, el concessionari TORNER desde el primer moment oferí dos llocs dintre del Consell d'Administració de l'empresa explotadora a l'Ajuntament de Barcelona i un altre lloc a un representant de l'Ajuntament, que bé pot ésser el cap de Foment. Aquesta representació, que no causarà cap

extorsió al sí de la nova entitat, perquè aquesta es disposa a treballar a la llum pública i sempre en benefici del poble, és una garantia de que el contracte es complirà fidelment.

*Vuitena.* — Per si tot això fos poc, sempre mirant de cara al poble, en entrar en negociacions amb la casa SAURER, posàrem a la mateixa, com a condició indispensable per a seguir negociant, de que tenia que instal·lar una fàbrica constructora d'automòbils a la nostra terra, cosa que, després de moltes negociacions i viatges a Suïssa per tal de parlamentar amb el grup financer suís i més tard posar-los en relació amb el grup financer català, aconseguírem, no obstant la forta pressió dels enemics de les noves línies, que per consegüent ho són del poble.

Es un detall molt optimista el que en plena implantació de l'Estatut, en ple règim republicà, quan les notícies d'Espanya a l'estranger no són gens afalagadores, hàgim aconseguit que una casa com la SAURER vingui a la nostra terra a muntar en la Zona Franca uns tallers, i més encara quan les indústries emigren de Catalunya per a evadir impostos.

En les línies d'autobusos, entre xòfers-conductors, cobradors, pintors, electricistes, manyans, fusters, personal d'oficines, etc., etc., hi trobaran treball immediat 800 obrers.

En la instal·lació de la fàbrica també hi trobaran treball uns 1.500 obrers, fins a doblar-los quan aquests estiguin definitivament muntats.

SAURER posseeix set fàbriques en les principals capitals del món i dona treball a prop de 20.000 obrers.

Signifiquem als nostres companys que aquesta Empresa serà la primera, desde que existeix l'Ajuntament de Barcelona, que no treurà diners d'ell, que són els diners del poble.

Aquesta Empresa pagarà tot el que li correspongui per cànon i tota classe d'impostos, i a més, com hem dit, donarà anyalment a l'Ajuntament la quantitat de CENT MIL PESSETES.

Aquesta Empresa ha cedit tres llocs en el Consell d'Administració de la mateixa a l'Ajuntament de Barcelona, la qual cosa equival a dir que serà una empresa de l'Ajuntament i la iniciadora de la MUNICIPALITZACIÓ DE SERVEIS a què tant es tendeix actualment en tots els consistoris del món.

Aquesta Empresa tindrà un reglament de treball que tendirà al cooperativisme, tota vegada que els obrers tindran participació en els beneficis, cosa que és molt de llei el que a fi d'un any de constant treball, els nostres col·laboradors trobin una recompensa.

CONCESSIONARI A. TORNER  
(AUTOBUSOS BARCELONA, S. A.)



Cuadros tomados del Libro "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" de Albert González Masip, publicado en 1996

'PLA DE CONJUNT' de línies d'autobús. Febrer del 1933

- Prolongaci3n de la línia 'A' fins la Pça. Art3s, per Avgda. 14 d'Abril (Diagonal) i c. Tarragona (a obrir) i amb retorn per la carretera de Sarri i Avgda. 14 d'Abril.
- Prolongaci3n de la línia 'B' fins la Riera Blanca i permutar part de l'itinerari amb la línia 'C' de manera que fessin els següents itineraris:
  - 'B' "Sants - St. Andreu"
  - 'C' "Drassanes - St. Martí" prolongada a Riera d'Horta
- Creaci3n de noves línies:
  - 'I' "Pedralbes - Barceloneta"
  - 'II' "Santllehy - Laietana"
  - 'III' "Sans - Poble Nou"
  - 'IV' "Sarri - Les Corts - Sants - Port - MZA"
  - 'V' "Pça. Espanya - St. Andreu - Horta"
  - 'VI' "Avgda. 14 d'Abril - Vallvidrera"
  - 'VII' "Pça. Espanya - Can Tunis - Drassanes"
  - 'VIII' "Horta - Bes3s"

Fig. 44 El Pla de Conjunt

