



Empresa:
Extinguida

Ubicación:

URBAS
(Transportes Suburbanos de Barcelona)
(Urbanizaciones y Transporte SA)
(Transportes Urbas SA)
Barcelona (Barcelona)



Versión 10-2021



HISTORIA



LINEAS



Bibliografía



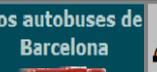
FOTOS



Textos Legales



Info Web



Los autobuses de Barcelona



Empresas



HISTORIAL

Preliminar - Con anterioridad al contenido de esta ficha, el **Transporte Suburbano de Barcelona** estuvo atendido básicamente por la **CGA**, luego **TB** y un conjunto de Empresas que acabaron siendo absorbidas por esta última y que figuran reseñadas en su correspondiente ficha.



Esta ficha es un resumen muy breve y simplificado de la historia de esta empresa y solo se pretende encuadrar cronológicamente algunos hechos trascendentes o/y curiosos para compararlos con otras empresas. Para conocer extensamente todos los avatares de la misma se recomienda la consulta a **Wikipedia** (se ha habilitado el enlace "Info Web" al principio) ya que en él se puede obtener el formidable trabajo desarrollado por Luis Rentero en ese medio.

El 20-10-1944 se constituye la Sociedad **Urbanizaciones y Transportes SA**, como filial de **TB** [Tranvías de Barcelona SA → (90%), Banco Hispano Colonia I → (5%) y Banco Español Crédito → (5%)]. Su primera intención es gestionar "urbanizaciones" y agregar luego el "transporte" de las mismas, para lo cual existe la intención a futuro de aglutinar todos los **servicios suburbanos**. En principio todo quedaría en poder de quien ya estaba, aunque se estaban gestando importantes cambios.



Por lo que respecta a las líneas Urbanas se estaban reestructurando accionarialmente las diferentes compañías que todavía mantenían su autonomía, sin embargo todas dependían de **TB**. Se ha incluido un cuadro esquemático detallando la situación en diversos años → ([Ver documento](#)). Respecto a la empresa que estamos viendo es interesante la última columna. También se ha incluido una explicación bastante extensa de los acontecimientos de esta época → ([Ver documento](#))

En 1944 en el momento de la creación de **URBAS** (ver nota anterior) las líneas **suburbanas** que gestionaba la **CGA** con sus diferentes Altas y Bajas de servicio motivados por problemas de Posguerra son: **AC** San Andrés-Santa Coloma, **BM** Plaza Universidad-Moncada, **MO** Plaza Universidad-Mollet, **SC** San Adrián-Santa Coloma, **SJ** Plaza Cataluña-San Justo, **BS** Plaza Cataluña-Badalona y **EC** Esplugas-Cornellá. También cabe recordar que el 23-12-1940 se había disuelto la **CGA** y por tanto se habían traspasado todos sus bienes y activos a **TB** que los había recibido y los estaba ya gestionando aunque en forma precaria.



En 1944 (gestionado a través de la recién creada **URBAS**) se absorbe a la empresa **Auto Transportes y Colonia Puig de Montserrat (AUSA)** que atendía una **Línea Urbana** en **Barcelona** y las **suburbanas** al **Prat de Llobregat** había perdido todos sus coches (unos destrozados y otros sin recambios) como herencia de haber estado colectivizada durante la Guerra.



En 1944 **TB** llega a un acuerdo con **Autobuses Roca** que aporta varios autobuses para hacer el servicio de **Barcelona al Prat de Llobregat** (luego **PR**), en concreto los **Henschel** nº 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78 y 80.

El 15-07-1945 **URBAS** con intervención directa (como titular) de **RENFE** pone en servicio la línea **T-11** **Plaza Universidad-Balneario de Castelldefels** como servicio semidirecto y solamente para la temporada de verano (de junio a septiembre).



En 02-1946 **TE** absorbe definitivamente a la Empresa **AUSA** y la línea **PR** **Plaza España-Prat**. (Luego pasará a **URBAS**)



En 1946 también **Autobuses Roca** abandona la explotación, pasando sus activos y líneas a **TB** que los recibe en arrendamiento. (Las **suburbanas** luego pasarán a **URBAS**).



En 06-1946 se crea la línea **EJ Plaza España - San Justo** en sustitución de la línea **3** de **Autobuses Roca** de igual recorrido y que había pertenecido a la extinguida **La Sanjustenca**, ([ver su ficha](#)).

En 06-1946 se establece la línea **UC Pl. Universidad-Castelldefels** solo para temporada de verano (de junio a septiembre). Se diferencia de la **T-11** en que ésta no es **semidirecta** y el final está en otro lugar. Ambas conviven en verano muchos años.

En 07-1947 se reanuda el servicio de las líneas **BS Trafalgar-Badalona**, **BC Pedralbes-Cornellá** y **MO San Andrés-Mollet**.

En 02-1948 se establece una nueva línea **CJ Collblanch - San Justo**.

En 07-1950 **Autobuses Roca** transfiere definitivamente a **TB** las líneas de buses que ya estaba explotando en arrendamiento, ver nota anterior. (Luego pasarán a **URBAS**).



En 1951 **Tranvías de Barcelona S.A. (TB)** transfiere la línea **San Justo - Prat** a **Transportes Suburbanos (URBAS)**

Hasta 1952 todos los traspasos y creaciones de líneas de **autobuses** que se han visto anteriormente se hacen a nombre de **Transportes Suburbanos de Barcelona** aunque **Urbanizaciones y Transportes SA (URBAS)** ya existía desde 10-1944.

Transportes Suburbanos de Barcelona SA



En esta ficha se ha estado usado hasta aquí **URBAS** únicamente para abreviar y evitar confusiones → ([Ver documento](#))

En 1952 la compañía "Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones" cambia de titularidad a favor de **Transportes Suburbanos de Barcelona SA**. Esta Empresa era la continuadora del **Tranvía de Badalona** y aunque había sido "unificada" en 1911 por **TE**, siguió con su autonomía hasta este año.

TBSA
Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones

Recibe las líneas de autobuses relacionadas con ese "corredor" y otras suburbanas que también se le habían ido agregando. Hereda de **TB** unos 20 **autobuses Somua y Henschel** y 3 **Aclo de un piso** nº 111 a 113, para atender las líneas suburbanas que le traspasa.

Transportes Suburbanos de Barcelona SA

En 10-1952 el Pleno Municipal aprueba el proyecto de municipalización del transporte urbano de Barcelona, (que durará años).

En 02-1953 la línea **BC** se prolonga de **Pedralbes** a la **Plaza Universidad** → **EC Plaza Universidad - Cornellá**.

En 1954 **Urbanizaciones y Transportes SA (URBAS)** absorbe los servicios de la Empresa **Transportes Suburbanos de Barcelona**, (o sea **tranvías** de vía estrecha).

Transportes Suburbanos de Barcelona SA



En 1955 se adquieren **autobuses Chausson** (Serie 35-59) que comenzaron a circular en Julio. (A pesar del traspaso de servicios los coches fueron imputados a **Transportes Suburbanos de Barcelona** y después se traspasarían a **URBAS**).

El 16-05-1956 se limita el final de los **tranvías** a **Pep Ventura**, quedando anulada la vía en la zona más céntrica de **Badalona**.

En 05-1956 se establece la nueva línea **AM San Adrián - Mongat**.

El 11-06-1956 se acordó disolver **Transportes Suburbanos de Barcelona** y su integración en **Urbanizaciones y Transportes SA (URBAS)**. (Ver apunte anterior)

Transportes Suburbanos de Barcelona SA



En 08-1956 se crea la nueva línea de autobuses **PR Bis Plaza España - Aeropuerto del Prat**.

En 09-1956 se crea la nueva línea **TM Plaza Tetuán - Moncada** (que complementa la línea **MO Plaza Tetuán - Mollet**).

El 17-12-1956 se suprime la línea de **tranvías** **44 Badalona-Montgat** (que desde Mayo se había quedado aislada).

En 1957 se inicia el proceso para municipalizar el transporte público de Barcelona. (Se cita por su evidente influencia en esta Empresa indirectamente).



En 1957 **URBAS** crea una nueva línea **AO San Adrián - Ocata**.

Esta línea entra en competencia directa con otra de la Empresa **Autobuses Ocata** (Herederos de Ballester S.A.), su línea **V-1717 Badalona-Ocata**, por lo que se iniciará un litigio que durará más de un año (ver apunte en 1967)



El 12-11-1957 **URBAS** recibe la concesión definitiva de las líneas de la "**Red de Autobuses Interurbanos de Barcelona**" por cesión a su favor de los derechos de **Transportes Suburbanos de Barcelona S.A.**, que los tenía cedidos del petionario **Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones**, según cita textualmente el BOE, (ver [documento](#) y apartado [Lineas](#)), aunque cabe recordar que ésta última Empresa ya no existía oficialmente desde el año 1952.

TBSA
Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones
Transportes Suburbanos de Barcelona SA

Esas líneas eran: **Barcelona (plaza Universidad) y Badalona - San Adrián del Besós y Santa Coloma de Gramanet San Andrés de Palomar y Mollet del Vallés San Justo y Pedralbes Esplugas de Llobregat y Cornellá Barcelona (plaza España) y San Justo Desvern (final) Barcelona (plaza de España) y Prat de Llobregat.**



En 12-1957 se ponen en circulación más **autobuses Chausson** (Serie 80-94).

El 31-12-1958 la empresa madre **TE** pasa a estar Municipalizada, se convierte en **Sociedad Privada Municipal**. (Se cita por su evidente influencia en esta Empresa indirectamente).



El 15-07-1959 **URBAS** recibe la concesión definitiva de la línea entre **Fabra y Puig (estación) y Torre Baró**, por cesión a su favor de los derechos de **Transportes Suburbanos de Barcelona S.A.** según cita textualmente el BOE. ([Ver documento](#)).

Transportes Suburbanos
de Barcelona SA



Esta curiosa línea ostentó el distintivo **AB** y al tramitarse por este conducto recibió la codificación oficial **V-1718, B-86**. Se había creado en 01-1959 en precario ante las continuas reivindicaciones de los vecinos de **Torre Baró**, a las que **TB** se había negado a atender, optando finalmente por delegar en esta otra empresa filial la gestión, a pesar de que la línea era totalmente **Urbana**.

En 1960 se empiezan a poner en circulación **autobuses Pegaso 5020 Seida** (55 coches, de diferentes subseries y modelos).

En 09-1960 se establece una nueva línea **CO Plaza España – Cornellá**.

En 08-1961 **TB** "Tranvías de Barcelona SA" pasa a denominarse "Tranvías de Barcelona SA Sociedad Privada Municipal" **TB**, sus siglas y símbolos siguen siendo los mismos.



El 05-11-1961 se inaugura la nueva terminal de **Estación Norte** para **tranvías** de líneas **42, 70 y 71** (dejan de llegar a **Trafalgar**).

En 02-1962 se establece una nueva línea **SM Santa Coloma - Mongat (Ayuntamiento)**.

En 03-1963 se crea una nueva línea de **autobuses CO-Lda Plaza España - Barrio de San Ildefonso de Cornellá**.

El 25-03-1963 se suprime la línea de **tranvías 71 Est.Norte-San Adrian**, absorbida por la **70 Est.Norte-Pep Ventura**.

En 03-1963 se crea una nueva línea de **autobuses B-70 Estación de Norte - Plaza Pep Ventura**. La creación de esta línea tiene su justificación en el apunte anterior unido al siguiente (se está preparando el fin de los **Tranvías**).

En 04-1963 se limita nuevamente la línea de **tranvías 70** al recorrido **Est.Norte-Casa Cros** (Badalona).

En 02-1964 se crea una nueva línea de **autobuses NC Estación del Norte - Barrio de la Salud**. Se ve claramente la intención de eliminar al **tranvía**.

En 02-1964 **TE** empieza a cambiar la nomenclatura de las líneas, pasando de letras a números. Pero no afecta a las **suburbanas**.

El 12-07-1964 se vuelve a limitar la línea de **tranvías 70** al tramo **Est.Norte-Barrio Besós**. Con ello se aprovecha para suprimir definitivamente la línea **42 Est.Norte-San Martín**. (Solo queda una línea de **tranvías**).

En 1965 entran en servicio los primeros **autobuses Pegaso 6035 Monotral** de los que también hay diferentes subseries y modelos)

El 19-05-1965 se suprime definitivamente la línea **70** de **tranvías** y con ello desaparecen definitivamente los de vía estrecha de Barcelona. Esta supresión ya había estado prevista y la sustitución la realizarían los autobuses de las líneas **B70 Estación Norte - Plaza Pep Ventura** (creada en 03-1963) y **NC Estación Norte - Barrio de la Salud** (creada en 02-1964). ver notas anteriores.

El 15-07-1965 se publica en el BOE una resolución por la que el Ayuntamiento de Barcelona se subroga en la titularidad de varias **líneas urbanas** entre las cuales se halla la de **URBAS de Fabra y Puig - Torre Baró AB** que había tenido hasta entonces la codificación oficial **V-1718, B-86** por haberse tramitado inicialmente como **interurbana**. ([Ver documento](#)). A pesar de la gestión para ser considerada **Urbana** y de titularidad del Ayuntamiento, sigue siendo atendida por **URBAS**.

El 01-12-1965 **URBAS** inaugura el **Servicio Urbano de San Adrian** con su línea **SU2 Matadero-Estación** absorbiendo la de la empresa del **Sr. Rovira**.

Sr. Rovira

En 12-1965 paralelamente inaugura también la **SU1 San Ildefonso-Mercado** que es una línea **Urbana de Cornellá**.

El 14-01-1967 absorbe la Empresa **Autobuses Ocata** (Herederos de Ballester S.A.) y su línea **V-1717 Badalona - Ocata**, que luego será la **AO**. Finaliza así un año de litigios por competencia de la línea. Las instalaciones aparentemente no se traspasan, ya que **URBAS** ya funcionaba con las suyas. Respecto a los vehículos se tiene constancia solo del Mat.B-72032. ([Ver nota](#)).



En 05-1967 se establece una nueva línea **PR-Lda Plaza España – Bellvitge**.

En 01-1968 se establece una nueva línea **TP Trafalgar - Barrio Pomar**.

En 1968 **URBAS** adquiere algunas acciones de la compañía **TUSA** que comienza a tener problemas económicos.

T.U.S.A.

En 11-1968 se establece una nueva línea **SC-Bis Trafalgar - Santa Coloma (Plaza del Reloj)**.

En 12-1969 **TB** pasa a denominarse "**Sociedad Privada Municipal Transportes de Barcelona SA**", (aunque mantiene las siglas y símbolos).



En 1970 **URBAS** se "desentiende" de la zona de influencia de Badalona, traspasando las líneas y algunos coches a **TUSA**.

T.U.S.A.

En 02-1971 se establece una nueva línea **BC-Ltda Plaza Universidad - Cornellá (San Ildefonso)**.

En 12-1972 se establece una nueva línea del **Urbano de Cornellá SU-4 Barrio Almeda - San Ildefonso (Cornella)**.
(En 1977 se prolongará por el **B. Almeda** a la **Av. Maresma**).

El 27-06-1972 se constituye "**Transportes Urbas, S.A.**" (URBAS) que sigue siendo una filial a través de **Urbanizaciones y Transportes S.A.** (80%), **Transportes Urbanos S.A.** (10%) e **Inmuebles y Servicios S.A.** (10%).
El 31-01-1973 **URBAS** vende todas sus acciones a **TB** (SPM Transportes de Barcelona, S.A.).
La gestión del transporte suburbano de Barcelona pasa a ser controlada por el Ayuntamiento de Barcelona.
Pero aparentemente todo sigue igual y no se observa ningún cambio ni en líneas, ni en vehículos, ni en cocheras.
Los cambios más aparentes se efectuarían en 1976.

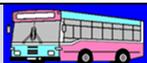


El 02-06-1976 **URBAS** traspasa a **TB** las cocheras de San Martín y Poniente. Los coches existentes pasan a **TB** sin reenumerarse.

El 01-09-1976 **URBAS** hace efectivo el traspaso a **TB** de las líneas **AM, AO, BC, BC-ltda, BS, B70, CO, CO-ltda, EJ, MO, NC, PR, PR-bis, PR-ltda, SC, SC-bis, SJ, SM, TM** y **TP**. Quedaron por traspasar posteriormente **EC, BM, T-11, UC, SU1, SU2, SU3** y **SU4**.

A la mayoría de trabajadores de **URBAS** se les rescindió su contrato el 30-09-1976, firmando uno nuevo con **TB** el 01-10-1976.
Es desde esta última fecha en que queda extinguida efectivamente la parte de Transporte de esta Empresa.
La parte de empresa inmobiliaria continuó funcionando en solitario, con domicilio en Paseo San Juan, 104 de Barcelona. Antes del 2005 trasladó su sede a Madrid y posteriormente se fusionó con alguna otra empresa, aunque sigue cotizando en bolsa.

El 02-06-2009 se da por finalizada la reconstrucción del coche 59 (Chausson) después de años de haberse comenzado infructuosamente en el antiguo Museo de la Poble de Lillet.
El 07-07-2009 se traslada (por sus propios medios) hasta Barcelona y el día siguiente es presentado públicamente en una jornada de puertas abiertas celebrada en la cochera de Triangle.
Luego se ha ido utilizando asiduamente en celebraciones y en Rallys, asignado a la **Fundación TMB**.



Esta ficha se actualizó anteriormente en profundidad el 07-2016 y en la versión 05-2019 se modificaron los estilos del Historial y se agregó alguna nota posterior con motivo de la publicación en [Wikipedia](#).
Versiones siguientes, 04-2020, 09-2021 y 10-2021 (actual).





Notas

Se intercala este cuadro de Empresas de **TB** que da idea muy concreta de la parte correspondiente a **URBAS** (últimas columnas):

Desarrollo de las diferentes Compañías de Tranvías que conformaron TB

Cuadro extraído del libro "Les línies de Tramvies de Barcelona (1872-1971)", de los autores Jordi Ibàñez y Xavier Flórez, editado en el año 2001 →

Se agregan en este otro apartado al margen los principales acontecimientos relativos a **Autobuses**:

La Catalana años 1906 a 1908 →

Compañía General de Autobuses (CGA) 1922 creación →

TBSAE=Tranvías=TB → 1922 crea 2 líneas **Bus**

TdB controla a **CGA** → 1925 cesan líneas **Bus**

1930 control total **TB** →

1936 separación **Bus** →

1939 unificación **Bus** →

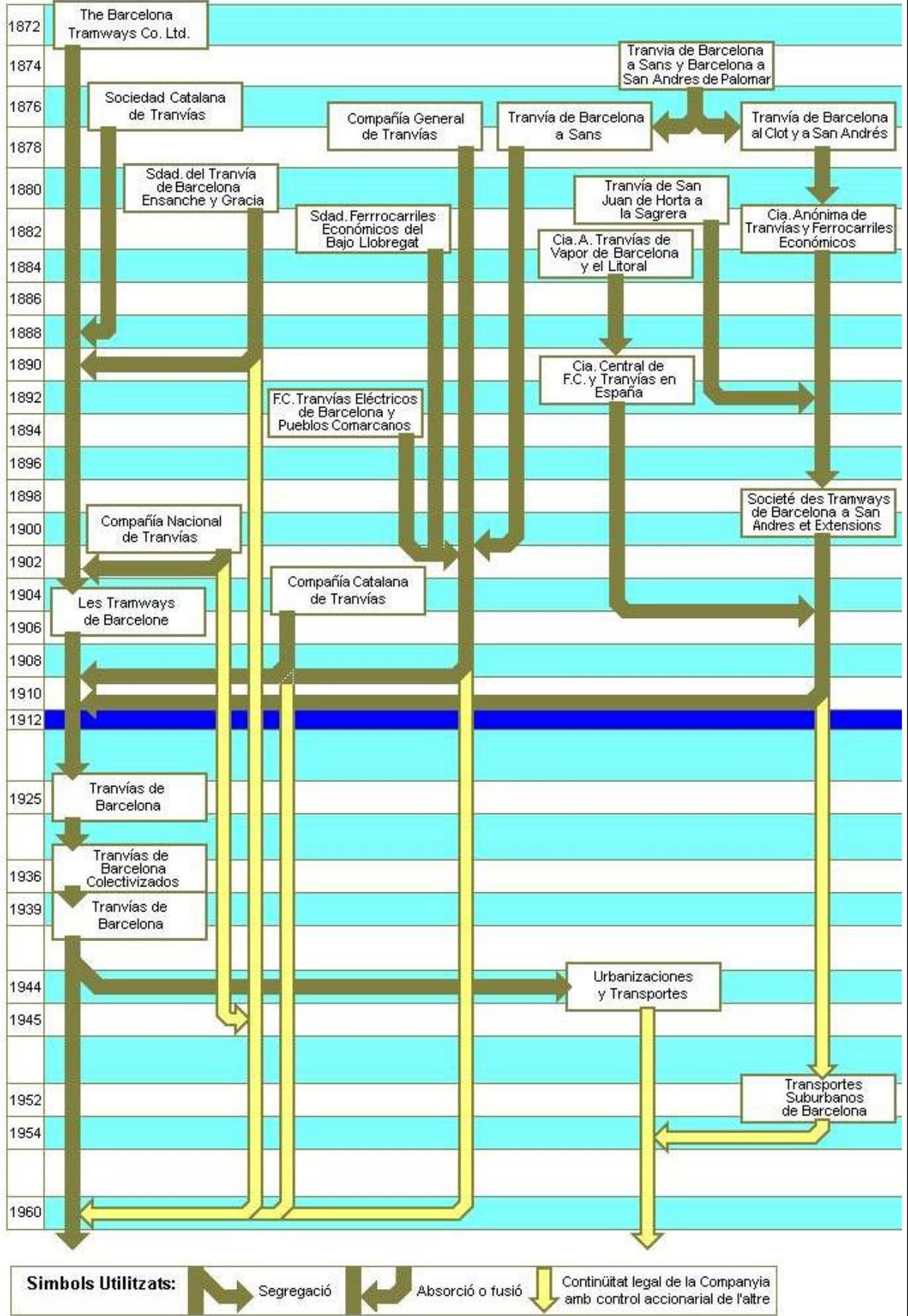
CGA pasa a **TB**

1940 liquidación →

1941 inicio **Trolebuses** →

1963 liquidación definitiva de la **CGA** →

Únicamente subsisten: **TB** y **URBAS**





Urbanizaciones y Transportes, URBAS

El 20 de octubre de 1944 "Tranvías de Barcelona" constituyó una empresa filial, "Urbanizaciones y Transportes, S.A." (Urbas), ante el Notario D. José Pérez Jofre de Villegas de Barcelona bajo el número 879 de su protocolo, iniciando desde ese momento su actividad y estableciendo que su duración sería indefinida.

El capital social fundacional fue de 25.000.000 de pesetas, representado por 50.000 acciones de 500 pesetas nominales cada una. Los socios fundadores fueron TRANVIAS DE BARCELONA, S.A. que suscribió 45.000 acciones (90%), el BANCO HISPANO COLONIAL, S.A. que suscribió 2.500 acciones (5%), y el BANCO ESPAÑOL DE CREDITO, S.A. que suscribió 2.500 acciones (5%). Como vemos de sus 50000 acciones, el 90% fue suscrito por Tranvías de Barcelona, S.A., aunque posteriormente cedió parte de ellas a sus accionistas de Tranvías de Barcelona, en vistas a su previsible municipalización, una posibilidad de colocación de inversiones.

El primer domicilio social fue el de Vía Layetana nº 26, 2º de Barcelona. Posteriormente se trasladó a Mayor de Gracia nº 50-52, después a Avda. Generalísimo Franco nº 584, 2º, y luego a Mallorca nº 331, 1º, todos ellos de Barcelona. Posteriormente, y ya en la década de los 90, y fuera del negocio del transporte, trasladó sus oficinas a Madrid, domicilio actual.

Tranvías de Barcelona transfirió la explotación de sus líneas suburbanas, es decir, las que unían Barcelona y las poblaciones de los alrededores a esta empresa URBAS.

El cambio de empresa se tradujo en un cambio en los uniformes de los conductores y cobradores, en un repintado de los coches (verde y blanco) y en poca cosas más.

En realidad Urbas invertía en transportes y en nuevas viviendas, con la visión estratégica que las segundas requerían lo primero. Tuvo una gran importancia el aspecto "Urbanizaciones" debido a la explosión demográfica en el área de influencia de Barcelona, con la llegada de la inmigración. Participó en la construcción de los barrios de Lloreda (en Badalona), San Ildefonso (en Cornellà), etc...

La Compañía comenzó a cotizar en la Bolsa de Barcelona en 1947 y en la Bolsa de Madrid en 1989. El 26 de noviembre de 1.990 las acciones de la Compañía pasan a cotizar en el Mercado Continuo con el anagrama UBS.

La actividad de la Compañía durante sus primeros veinticinco años de existencia fue, principalmente, la explotación de líneas de autobús, y en la promoción inmobiliaria. En 1.972 la Compañía abandonó definitivamente el poco rentable negocio que le resultaba el transporte público, concentrándose en la promoción inmobiliaria. Todas sus líneas, trabajadores y cocheras pasaron progresivamente a manos de Transportes de Barcelona (TB) como más adelante veremos.

Transportes Suburbanos de Barcelona S.A.

Por otro lado, el 4 de septiembre de 1952, se creó la compañía Transportes Suburbanos de Barcelona, S.A. Dicha compañía era en realidad un cambio de nombre de "Tranvías de Barcelona a San Andrés y extensiones S.A." y explotaba las líneas suburbanas procedentes de la extinta Compañía General de Autobuses (CGA), y de autobuses Roca (las líneas de San Justo y el Prat) que fueron absorbidas el 17 de junio de 1952, y las líneas suburbanas de tranvías de Badalona y Montgat.

Tenía su domicilio social en la Travesera de Dalt, letra D y su director general era B. Tineo Gil.

Los conductores y cobradores llevaban un uniforme distinto de los de "Tranvías de Barcelona", y fueron apodados por el público como "Los Coreanos" debido a su atuendo verde y a una singular gorra cilíndrica con visera. Tal atuendo y la guerra de Corea de los 50 engendraron ese mote.

La empresa duró tan solo cuatro años, en una Junta ExtraOrdinaria de Transportes Suburbanos del 11 de junio de 1956, se acordó su disolución y su posterior fusión con la empresa URBAS, mediante la incorporación de su patrimonio (activo y pasivo) a dicha Compañía. Esta operación tuvo lugar mediante un canje de acciones cuya proporción fue de cinco acciones de Transportes Suburbanos por una de URBAS.

Por consiguientes las líneas de Transportes Suburbanos de Barcelona pasaron a URBAS, y al final quedó solo URBAS como la empresa que explotaba las líneas interurbanas de Barcelona y las líneas urbanas de los pueblos de San Adrián, Cornellà y la línea de la playa de El Prat de Llobregat.

En 1968 URBAS adquirió las acciones de la empresa TUSA (Transportes Urbanos) que tenía la concesión del servicio urbano de Santa Coloma y Badalona, así como otras entre las dos localidades. TUSA siguió operando con los mismo vehículos y anagramas.

El fin de URBAS

Tenemos constancia de un documento, con fecha 21 de octubre de 1968, del ministerio de Obras Publicas donde asignó a Transportes Urbas SA la concesión del servicio público regular de transportes de viajeros por carreter entre Barcelona y Masnou (Bº Ocata) y otros itinerarios e hijuelas (red de autobuses interurbanos de Barcelona), todo ello conocido como Unificación 50.

El 2 de junio de 1976, URBAS traspasó las cocheras de San Martín y Poniente, así como la concesión "Unificación 50" de Barcelona a Masnou (bº de ocata) y otros itinerarios e hijuelas (Red de autobuses interurbanos de Barcelona) -con el material móvil asignado- a la empresa Tranvías de Barcelona por un valor de 278.400.000 ptas, que fueron intercambiadas por acciones de la empresa TB.

El 1 de septiembre de 1976 URBAS traspasó a Transportes de Barcelona las líneas AM, AO, BC, BC Ltda., BS, B70, CO, CO Ltda., EJ, MO, NC, PR, PR bis, PR Ltda., SC, SC bis, SJ, SM, TM y TP. En esa fecha tan solo contaría con la explotación de las líneas EC, BM, T-11, UC, SU1, SU2, SU3 y SU4.

El año 1976 fue el último año de URBAS, la mayoría de sus trabajadores rescindieron el contrato de URBAS a 30 de septiembre del 1976 y firmaron un contrato nuevo en TB (Transporte de Barcelona) a fecha del 1º de octubre de 1976.

TB compró a la empresa privada URBAS por trescientos millones de pesetas, bajo el mandato del alcalde Porcioles y con el apoyo de éste. Una auditoría, realizada en 1996, afirmó que aquella compra representó para la empresa municipalizada de autobuses «de entrada, una pérdida de activo por valor de 120 a 150 millones de pesetas, según se desprende de la supervaloración de los bienes de Urbas».



C/. Mallorca, 29-06-1987. Foto: Xavi Flórez



 Nº 59 - Chausson, reconstruido por Consman
Castellbisbal, 02-06-2009
Foto: Xavi Flórez



Información / Bibliografía

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

Artículos publicados en el Boletín Informativo de S.P.M. Transportes de Barcelona SA., publicados en diversos números.

Libro de Albert González Masip titulado "Els Autobusos a Barcelona (1906-1939)" publicado en 1996.

En la web de Los Autobuses de Barcelona esta detallada la historia, en el sitio: <http://www.autobusesbcn.es/misc/urbas.html>

Joan Domingo Ventura expone un resumen sobre LINEAS SUBURBANAS de AUTOBUSES y TROLEBUSES visto desde el aspecto de sus billetes: http://www.ticketcity.net/index.php/doc/cat_view/35-suburbanos-de-barcelona

Documentación y fotos de la colección de Xavi Flórez.



Algunas imágenes (con comentarios)



Nº 59 - Chausson, reconstruido por Comsan Castellbisbal, 02-06-2009
Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez



07-07-2009. Traslado Chausson 59-Urba de Castellbisbal a Triangle. Foto: Xavi Flórez

El 02-06-2009 se da por finalizada la reconstrucción del coche 59 (Chausson) después de años de haberse comenzado infructuosamente en el antiguo Museo de la Poble de Lillet. El 07-07-2009 se traslada (por sus propios medios) hasta Barcelona y el día siguiente es presentado públicamente en una jornada de puertas abiertas celebrada en la cochera de Triangle.

En la ficha de **TB** se han incluido varias fotografías de tranvías suburbanos (ejemplos):



Año 1955. Foto: Colección Xavi Flórez

Tran_426 (Lin 44)(Badalona)_1955-00(ColXF)



Año 1955. Foto: Colección Xavi Flórez

Tran_446 (Lin 42)(ArcoTriunfo)1955-00(ColXF)



Año 1955. Foto: Colección Xavi Flórez

Tran_455 (Lin 71)(SanAdrian)1955-00(ColXF)



Año 1955. Foto: Colección Xavi Flórez

Tran_R2 (Lin 70)(Trafalgar)_1955-00(ColXF)



Año 1955. Foto: Colección Xavi Flórez

Tran_R8 (Lin 70)(Carretera)_1955-00(ColXF)



Año 1955. Foto: Colección Xavi Flórez

Tran_R9 (Lin 70)(Badalona)_1955-00(ColXF)

Datos en:

Carmen Barcelona

Sobre railes y asfalto antes de los 90

· 25 de marzo · 2020

molt bona tarda a tot el grup

La present imatge està feta a l'antiga carretera de Ribes, a l'entrada del barri de Vallbona, al voltant del 1960.

Observem un autobús francès model Chausson fabricat sota llicència per Pegaso prestant servei a la línia AB "San Andrés-Torre Baró", de l'empresa Urbanizaciones y Transportes (URBAS).

Aquesta línia, creada el 1959, després va passar a mans de Tranvías de Barcelona (actual TMB), canvià al número 603, més endavant al 302 i, actualment, té el número 97 i enllaça diàriament l'estació d'autobusos de Fabra i Puig amb el barri de Vallbona.

Hi observem dos empleats, un conductor i un cobrador.

Concretament el conductor, el de la dreta i amb els braços a l'esquena, es deia Antonio Palencia Lozano i va destacar com a milicià del bàndol republicà combatent durant la Guerra.

Ja a la postguerra, després d'haver estat represaliat i empresonat, va emigrar a Barcelona on es va casar i exercir com a conductor d'autobús durant quaranta anys.



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=2827731427348231&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>

El 1985 fou reconegut com a excombatent republicà. Si voleu saber més sobre qui era aquest home, podeu llegir l'article publicat al blog Año Impar. Publicado por [Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris](#)

Sobre esta línea cabe recordar estos apuntes:

El 15-07-1959 **URBAS** recibe la concesión definitiva de la línea entre **Fabra y Puig (estación) y Torre Baró**, por cesión a su favor de los derechos de **Transportes Suburbanos de Barcelona S.A.** según cita textualmente el BOE. ([Ver documento](#)).

Transportes Suburbanos
de Barcelona SA

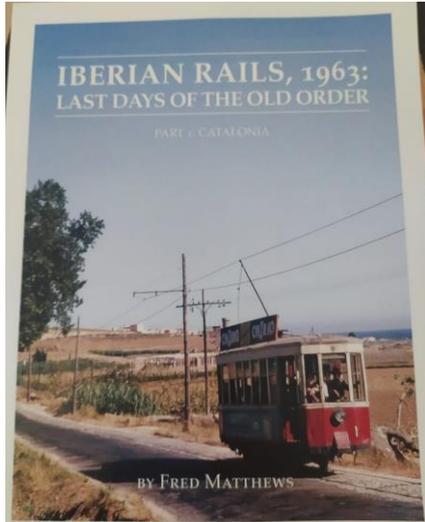

URBAS

Esta curiosa línea ostentó el distintivo **AB** y al tramitarse por este conducto recibió la codificación oficial **V-1718, B-86**. Se había creado por las continuas reivindicaciones de los vecinos de **Torre Baró**, a las que **TB** siempre se había negado, optando finalmente por delegar en esta otra empresa filial la gestión, a pesar de que la línea era totalmente **Urbana**.

El 15-07-1965 se publica en el BOE una resolución por la que el Ayuntamiento de Barcelona se subroga en la titularidad de varias **líneas urbanas** entre las cuales se halla la de **URBAS** de **Fabra y Puig - Torre Baró AB** que había temido hasta entonces la codificación oficial **V-1718, B-86** por haberse tramitado inicialmente como **Interurbana**. ([Ver documento](#)).

A pesar de la gestión para ser considerada **Urbana** y de titularidad del Ayuntamiento, siguió siendo atendida por **URBAS**.

Nota.- En el Libro reseñado aquí abajo figura esta imagen →



Catalonia (Pt. 1) (Iberian Rails, 1963. Last Days of the Old Order)

https://www.amazon.es/dp/1412080681/ref=cm_sw_r_apan_qlt_i_Y65TMXXJP1SNP_MH6E6E7?encoding=UTF8&psc=1



(Datos e imágenes facilitados por Antonio Garcia Calderrón).

Esta imagen tiene la particularidad de mostrar como era el final de **Casa Cros** (de Badalona), ya que el tranvía está situado ahí exactamente, preparado para regresar a Barcelona.

En 04-1963 la línea **70** de **tranvías** que hasta entonces había llegado hasta **Pep Ventura** (de Badalona) fue limitada a este lugar, prácticamente sin hacer ninguna obra como puede apreciarse, ya que se tenía prevista su próxima supresión en un plazo no muy dilatado. Con motivo de esta reducción del recorrido se creó también una nueva línea de **autobuses B-70 Estación de Norte - Plaza Pep Ventura**.

El 12-07-1964 se vuelve a recortar la línea de **tranvías 70** al tramo **Est.Norte-Barrio Besós**. Con ello se aprovecha para suprimir definitivamente la línea **42 Est.Norte-San Martín**. (Solo queda una línea de **tranvías** de vía estrecha en Barcelona).

El 19-05-1965 se suprime definitivamente la línea **70** de **tranvías** y con ello desaparecen definitivamente los de vía estrecha de Barcelona.

Esta supresión ya había estado prevista y la sustitución la realizarían los **autobuses** de las líneas **B 70 Estación Norte - Plaza Pep Ventura** (creada en 03-1963) y **NC Estación Norte - Barrio de la Salud** (creada en 02-1964).



En concreto esta línea **70 Estación Norte – Casa Cros** solamente duro un año y pocos meses.

Datos en: [_\(BCNTempsEraTemps\)_ \(2021-09-29\)](#)

Bus_78_(B-61555)_Henschel ex Roca en la PR== →

Alejandro Sasplugas

Crec que es posterior a la guerra, anys 40 per l uniforme del policia i per l autobus de la companyia Roca.

Xavi Flórez Bosque

Como la imagen es muy buena, bien se merece unas aclaraciones más. Gracias por ponerla. El coche es el B-61555 un Henschel que había pertenecido a Autobuses Roca llevando el número 78 y que en 1944 se traspasó a TB, que lo adscribió a la línea PR (Pl.España-Prat) en donde lo vemos en la foto. Ese mismo año 1944 se creó URBAS (filial de TB para gestionar las líneas suburbanas), por lo que este coche le fue asignado rápidamente (posiblemente no debió ni de pasar por TB). En URBAS continuó llevando el nº 78 y sus colores verde/crema típicos. En la ficha antes citada teneis anotaciones que complementan estas. Un pedazo de historia...



<https://www.facebook.com/photo/?fbid=4358796590875282&set=g.434176787180602>

Datos en:

Sobre railes y asfalto antes de los 90
09-10-2021.

Jordi Parayre Braut

Cotxeres carrer Puigcerdà. Pregunta per experts i en especial per Xavi Florez. Quin es aquest estrany bus que hi ha a la porta???

Pintat amb els colors de Urbas, pro no correspon a cap dels coneguts.

Jordi Parayre Braut

Podria ser un cotxe heretat dela antic concessionari que feia la línia del centre de Sant Adrià a la Platja ??? Urbas es va fer càrrec del servei i las va designar SU2 i SU3

Xavi Flórez Bosque

Jordi Parayre Braut, El concesionario de la línea que citas de Sant Adrià es José Rovira Inuesa, su ficha es esta: [http://www.xaviflorez.org/_em.../_F_Rovira\(StAdriaBesos\).pdf](http://www.xaviflorez.org/_em.../_F_Rovira(StAdriaBesos).pdf)

Xavi Flórez Bosque

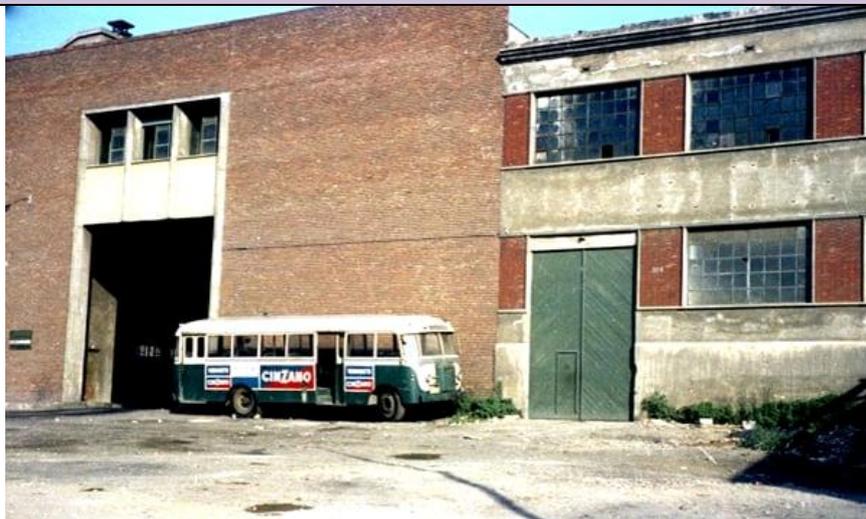
Pero de sus coches conocidos no cuadra ninguno. Seguramente tienes razón en que sea un vehículo recibido de otra empresa , entonces más bien podría ser el caso de "Autobuses Ocata", de la que su ficha es esta: http://www.xaviflorez.org/_empresas/_F_AutobusesOcata.pdf

Xavi Flórez Bosque

Tampoco he encontrado ningún coche que cuadre con el de la imagen y que sea conocido, pero puede que tuesday alguno más del que yo no he visto ninguna foto...

Xavi Flórez Bosque

Por tanto lo dejo como ENIGMA y a ver si alguien encuentra algo más consistente. El formato del morro y estructura me suena a "Chauson-Nez de Cochon", pero no he encontrado ninguna absorción de coches así de ninguna de las otras empresas cuyos coches absorbió, como La Sanjustenca, Autobuses Roca, AUSA, y alguna más que ahora no recuerdo.. No dejes el tema y seguir buscando. Yo estos dias estoy muy liado y no puedo atender los temas como este con la debida celeridad....



<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10222767476189414&set=q.548998545470868>

Ampliación



Xavi Flórez Bosque

El coche de URBAS, puedo confirmar que es un ex-Autobuses Ocata, está en la Ficha cuyo enlace puse y tiene matrícula B-72032, adjuntaré la imagen luego. Urbas lo "heredó" y para ponerlo a "trabajar" lo repintó y le quitó toda la ornamentación frontal (era muy típico, lo hacía hasta con los suyos propios). Por cierto la FOTO es de Jaume Brustenga (qepd) y está hecha en la cochera de Puigcerda. La foto es esta →:



Xavi Flórez Bosque

Por cierto quiero agradecer expresamente la información que nos ha aportado Cesar Ariño Plancheria (hermano de **Guillermo Ariño Plancheria** que está en este Grupo) y a Miquel Segura que ha canalizado toda la información. Se acabó el misterio...



Empresa:
Extinguida

URBAS (Urbanizaciones y Transporte SA)

Ubicación:

Barcelona
Barcelona



Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Antº Tartajo):

Concursos:

Línea	Prov	Clase	Solicitante	Propuestas hasta	Obs
Barcelona y Castelldefels (balneario) por la nueva autopista	B	v	Urbanizaciones y Transportes S.A.	08-09-1961	viajeros cercanías

Adjudicación:

Línea	P.	km	Titular	tipo	Fecha	Exp.	Vehículos	Observaciones
Red de Autobuses Interurbanos de Barcelona: Barcelona (pl. Universidad) y Badalona San Adrián del Besós y Santa Coloma de Gramanet San Andrés de Palomar y Mollet del Vallés San Justo y Pedralbes Esplugas de Llobregat y Cornellá Barcelona (pl. España) y San Justo Desvern (final) Barcelona (pl. España) y Prat de Llobregat (Ver documento)	B	49,7 11,5 2,9 13,5 4,6 3,2 6,9 7	Urbanizaciones y Transportes S.A.	def.	12-11-1957	4135	27, de 45 a 60 as.	Por cesión a su favor de los derechos de Transportes Suburbanos de Barcelona S.A., que los tenía cedidos del peticionario Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones
Barcelona (Fabra y Puig (estación) y Torre Baró (Ver documento) En BOE 15/7/1965 se subroga en el Ayuntamiento de Barcelona en la condición de titular concedente. (Ver documento)	B	4	Urbanizaciones y Transportes S.A.	def.	15-07-1959	6160	"dos autoómnibus (con preferencia tres) con una capacidad total de 120 plazas (entre sentados y a pie)"	Por cesión de derechos de Transportes Suburbanos de Barcelona S.A.
Barcelona y Castelldefels (balneario) por la nueva autopista (Ver documento)	B	24,2	Urbanizaciones y Transportes S.A.	def.	11-06-1962	6866	CUATRO 44 v.	Por cesión de la peticionaria "Transportes Suburbanos de Barcelona"

Cambio de Titular:

Línea	Prov	Expediente	Anterior Titular	Nuevo Titular	Fecha
Badalona y Ocata	B	V-1717	Autobuses Ocata, Herederos de Ballester S.A.	Urbanizaciones y Transportes S.A.	14-01-1967

General:

V	provincial	Itinerario	Concesionario
V-1717	-	Badalona y Ocata	Autobuses Ocata, Herederos de Ballester S.A. > Urbanizaciones y Transportes S.A.

Reproducción del resumen que Joan Domingo Ventura expone en su documento: LINEAS SUBURBANAS de AUTOBUSES y TROLEBUSES, visto desde el aspecto de sus billetes:

http://www.ticketcity.net/index.php/doc/cat_view/35-suburbanos-de-barcelona

LINEAS SUBURBANAS de AUTOBUSES y TROLEBUSES

- 1906 Primer intento de un transporte urbano con autobuses **LA CATALANA**
- 1922 Primeras líneas urbanas estables de autobuses **C.G.A.**
- 1935 Existen 14 líneas de autobuses de la compañía **C.G.A.** (Urbanos + Interurbanos)
2 líneas de **Autobuses Roca** (Urbanos) y 8 líneas de otras compañías (Urbanos + Interurbanos)
- 1939 Febrero Solo queda una línea que es la de **Autobuses Roca** (Urbanos)
Diciembre Hay cinco líneas de **C.G.A.** (Interurbanos)
AC San Andrés - Santa Coloma **C.G.A.**
BM Plaza Universidad - Moncada **C.G.A.**
MO Plaza Universidad - Mollet **C.G.A.**
SC San Adrián - Santa Coloma **C.G.A.**
SJ Plaza Cataluña - San Justo **C.G.A.**
y una de **autobuses Roca** (Urbanos)
- 1940 Abril **BS** Se reanuda el servicio de la línea BS entre Plaza Cataluña - Badalona **C.G.A.**
Junio **EC** Se establece la nueva línea entre Esplugas - Cornellá (línea EC) **C.G.A.**
Agosto **AC BM BS EC MO SC SJ** A partir del uno de agosto dejan de funcionar estas líneas **C.G.A.**
23/12/1940 Se disuelve **C.G.A.** y se traspasa todos los bienes a **Tranvías de Barcelona S.A.**
31/12/1940 **SJ** Solo existe la línea SJ de Sarriá a San Justo
- 1941 Octubre **FC** Se crea la primera línea de trolebuses que sustituye a la línea 40 de tranvías y a la C de autobuses. El recorrido es entre Plaza Goya (Sepúlveda) - San Andrés (Palomar). Todas las líneas futuras de trolebuses empezarán por la letra "F"
- 1942 Junio **FS** Nueva línea de trolebuses entre Santa Coloma - San Andrés
Agosto **SC** Nueva línea de autobuses entre San Adrián - Santa Coloma
- 1943 Diciembre **FS** Queda suspendido este servicio por el hundimiento del puente de Santa Coloma
- 1944 Abril **FA** Se crea esta línea entre Plaza Urquinaona - San Andrés (calle Palomar) que sustituye a la línea "FC"
FS Queda restablecido este servicio entre San Andrés (calle Palomar) - Santa Coloma (puente)
20/10/1944 Se crea "**Urbanizaciones y Transportes S.A.**" (**URBAS**) suscribiendo **Tranvías de Barcelona** el 90% del capital
- 1945 Abril **3 Autobuses Roca** se hace cargo del servicio de Plaza España a San Justo **ROCA**
- 1946 Febrero **PR** Se adquiere a **AUSA** la concesión de la línea Plaza España - Prat
Junio **EJ** Se crea la línea EJ en sustitución de la línea 3 de Autobuses Roca que esta en proceso de liquidación y que arrienda a **Tranvías de Barcelona** las concesiones y el material móvil
Junio **UC** En el verano de este año se inaugura esta línea que es la sucesora de la T 11 de **RENFE**, que tiene la concesión. Esta línea solo funciona de finales de junio a finales de septiembre
- 1947 Julio **BS** Trafalgar - Badalona Se reanuda el servicio de estas líneas
BC Pedralbes - Cornellá Se reanuda el servicio de estas líneas
MO San Andrés - Mollet Se reanuda el servicio de estas líneas
F 51 Pº Fabra y Puig - Santa Coloma Esta línea corresponde a la fusión de la línea 51 de tranvía + **FS** de trolebús

1948	Febrero	CJ Collblanch - San Justo Se crea esta nueva línea de autobuses
1949	Mayo	FI Pº Fabra y Puig - Santa Coloma Se cambia la denominación de la línea "F 51" por la de "FI"
1950	Julio	Autobuses Roca transfiere a Tranvías de Barcelona S.A. , las líneas de autobuses que ya explotaba
1951		Tranvías de Barcelona S.A. transfiere la línea San Justo - Prat a Transportes Suburbanos
1952	Octubre	El Pleno Municipal aprueba el proyecto de municipalización del transporte urbano de Barcelona
1953	Febrero	BC Plaza Universidad - Cornellá Se prolonga la línea de Pedralbes a la Plaza Universidad
1956	Mayo	AM San Adrián - Mongat Es creada esta línea por Transportes Suburbanos
	Agosto	PR Bis Plaza España - Aeropuerto del Prat Se crea esta nueva línea de autobuses
	Septiembre	TM Plaza Tetuán - Moncada Se crea esta nueva línea de autobuses que completa la línea "MO"
1957		Este año es el de mayor expansión de los trolebuses en Barcelona, tanto en líneas (10), en longitud de las mismas como en el número de unidades en circulación (130). Municipalización del Transporte público
		AO San Adrián - Ocata Nueva línea creada por URBAS
1958	Diciembre	Como continuación de la municipalización del transporte, Tranvías de Barcelona es declarada Sociedad Privada Municipal
1959	Enero	AB Paseo Fabra y Puig - Torrebaró URBAS crea esta nueva línea
	Agosto	Quedan suprimidas las fracciones de 5 Cts.
1960	Septiembre	CO Plaza España - Cornellá Se crea esta nueva línea de autobuses
1962	Enero	FA Queda suprimida esta línea
	Febrero	SM Santa Coloma - Mongat (Ayt.) URBAS crea esta nueva línea
		La mayoría de trolebuses urbanos, son sustituidos por autobuses
1963	Marzo	CO Lda Plaza España - Barrio de San Ildefonso de Cornellá Se crea esta nueva línea de autobuses
	Marzo	B 70 Estación de Norte - Plaza Pep Ventura Se crea esta nueva línea de autobuses
1964	Febrero	NC Estación del Norte - Barrio de la Salud Nueva línea de autobuses con intención de eliminar al tranvía
	Febrero	Empieza a cambiar la nomenclatura de las líneas, pasando de letras a números
	Septiembre	3 Con el cambio de nomenclatura la línea "FI" pasa a ser la "3"
		35 Con el cambio de nomenclatura la línea "FS" pasa a ser la "35"
		40 Con el cambio de nomenclatura la línea "FC" pasa a ser la "40"
1965	Diciembre	SU 1 San Ildefonso - Mercado URBAS inaugura esta línea urbana de Cornellá
1967	Mayo	PR Lda Plaza España - Bellvitge URBAS crea esta nueva línea
1968	Enero	TP Trafalgar - Barrio Pomar URBAS crea esta nueva línea
	07/10/1968	Ultimo día que circularon trolebuses en Barcelona
	Noviembre	SC Bis Trafalgar - Santa Coloma (Plaza del Reloj)
1969		Se inician los tramites para cambiar el nombre de "Tranvías de Barcelona,SA " por "Transportes de Barcelona, SA"
1971	Febrero	BC Lda Plaza Universidad - Cornellá (San Ildefonso) Nueva línea de autobuses
	18/03/1971	Ultimo día de circulación de tranvías en Barcelona (exceptiando el Tranvía Blau)
1972	27/06/1972	Se constituye " Transportes Urbas, S.A. " (Urbas)
		Capital 500.000, Accionistas: Urbanizaciones y Transportes S.A. 490.000, Transportes Urbanos S.A. 5.000, Inmuebles y Servicios S.A. 5.000
	Diciembre	SU 4 Barrio Almeda - San Ildefonso (Cornella) Urbas inaugura esta línea urbana de Cornellá. En 1977 se prolonga por el B. Almeda a la Av. Maresma
1973	31/01/1973	Se amplía el capital de Urbas hasta los 300 millones de pesetas, siendo el principal accionista Urbanización y Transportes con el 97,7 %. Dicha ampliación se hace básicamente con la aportación de bienes materiales y concesiones
	31/01/1973	Se venden todas las acciones de Urbas a " SPM Transportes de Barcelona, S.A. "
	01/02/1973	La gestión del transporte suburbano de Barcelona pasa a ser controlada por el Ayuntamiento de Barcelona
1979		Bajo la dominación común de Transportes Municipales de Barcelona , se inicia la gestión conjunta de las empresas Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA y Transportes de Barcelona, SA.
1986		Comienza el proceso de expansión metropolitana del transporte bajo la denominación de Transportes Metropolitanos de Barcelona
2001		Inicio de la integración tarifaria entre los diferentes operadores de transporte público del área metropolitana





Boletín Oficial del Estado núm. 6, de 07/01/1958, página 164.

Departamento: Ministerio de Obras Públicas
Transportes por Carretera.- Resolución por la que se adjudica definitivamente el servicio público regular de viajeros entre las localidades que se mencionan.
[PDF \(Referencia BOE-B-1958-305\)](#)

* * *

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

RESOLUCION de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por la que se adjudica definitivamente el servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

El Excmo. Sr. Ministro de este Departamento, con fecha 12 de noviembre de 1957, ha resuelto adjudicar definitivamente la concesión del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Barcelona y Badalona, San Adrián de Besós y Santa Coloma de Gramanet, San Andrés de Palomar y Mollet de Vallés, San Justo y Pedralbes, Esplugas de Llobregat y Cornellá, Barcelona y San Justo Desvern, Barcelona (plaza de España) y Prat de Llobregat (Red de Autobuses Interurbanos de Barcelona), con longitud de 49,686 kilómetros, provincia de Barcelona (expediente número 4.135), a Urbanizaciones y Transportes, S. A., por cesión a su favor de los derechos de Transportes Suburbanos de Barcelona, S. A., que a su vez los tenía cedidos del peticionario Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones, con arreglo a las siguientes condiciones:

1.ª En todo lo concerniente a la concesión y explotación del servicio se cumplirán los preceptos contenidos en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 9 de diciembre de 1949, y en el de Coordinación

de los Transportes Mecánicos Terrestres, de 16 del mismo mes y año, y en sus disposiciones complementarias.

2.ª El itinerario entre Barcelona (plaza de la Universidad) y Badalona, de 11,500 metros de longitud, pasará por San Adrián; entre San Adrián y Santa Coloma de Gramanet, de 2,9 kilómetros de longitud, se hará en expedición directa; entre San Andrés y Mollet, de 13,500 kilómetros de longitud, pasará por Bifurcación, Moncada, Mas Rampinyo y La Llagosta; entre San Justo y Pedralbes, de 4,650 kilómetros de longitud, pasará por Esplugas (calle Norte) y Finistrelles; entre Esplugas y Cornellá, de 3,2 kilómetros de longitud, se hará en expedición directa, entre Barcelona (plaza de España) y San Justo Desvern (final), de 6,939 kilómetros de longitud; pasará por Collblanch, Esplugas (calle Norte) y San Justo (calle José Antonio); entre Barcelona (plaza de España) y Prat de Llobregat, de 7 kilómetros de longitud, pasará por Cuarteles Lepanto y Marina, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

3.ª Se realizarán las siguientes expediciones:
160 expediciones diarias de ida y vuelta entre Barcelona (plaza de la Universidad) y Badalona.

33 expediciones diarias de ida y vuelta entre San Adrián de Besós y Santa Coloma de Gramanet.

24 expediciones diarias de ida y vuelta entre San Andrés y Mollet.

37 expediciones diarias de ida y vuelta entre San Justo Desvern y Pedralbes.

16 expediciones diarias de ida y vuelta entre Esplugas y Cornellá.

46 expediciones diarias de ida y vuelta entre Barcelona (plaza de España) y San Justo (final).

75 expediciones diarias de ida y vuelta entre Barcelona (plaza de España y Prat de Llobregat).

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

4.ª Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:
27 automóviles, con capacidad cada uno de 45 a 60 viajeros sentados, con clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura de Obras Públicas antes de la fecha de inauguración del servicio.

Estos vehículos deberán ser propiedad del adjudicatario, figurando expedido a su nombre los respectivos permisos de circulación, sin reservas respecto a la propiedad y sin que estén adscritos a ningún otro servicio, debiendo reunir las condiciones que se fijan en el capítulo VI del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

5.ª No son necesarias instalaciones fijas afectas a la concesión, pero se utilizarán los despachos de billetes y lugares de espera que se determinen, previa aprobación de la Jefatura de Obras Públicas.

6.ª Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única: 0,34 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0,051 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirán del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros.

7.ª Con arreglo a las normas fijadas en la Orden ministerial de 29 de mayo de 1950 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 6 de junio siguiente), este servicio no está obligado a transportar correspondencia.

8.ª Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como independiente.

9.ª La explotación del servicio comenzará en el plazo máximo de tres meses, contados a partir de la fecha de publicación de la adjudicación definitiva de la concesión en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, debiendo el adjudicatario comunicar a la Jefatura de Obras Públicas de Barcelona la fecha en que se propone inaugurar el servicio, a los efectos de levantamiento del acta de inauguración correspondiente.

10. El incumplimiento por parte del adjudicatario de sus obligaciones, dentro de los plazos señalados, dará lugar a la anulación de la adjudicación definitiva, con pérdida de la fianza depositada.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 28 de noviembre de 1957.—El Director general,
P. D. M. Lomana.

Sr. Jefe de la Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera.

Boletín Oficial del Estado núm. 203, de 25/08/1959, páginas 11337 a 11338.

Departamento: Ministerio de Obras Públicas
Resoluciones de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por las que se adjudica definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

[PDF \(Referencia BOE-A-1959-11358\)](#)

Enlace directo:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1959/203/A11337-11338.pdf>

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

RESOLUCIONES de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera por las que se adjudica definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 15 de julio de 1959, ha resuelto adjudicar definitivamente

los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera entre las localidades que se mencionan a continuación:

Servicio entre Barcelona y Fabra y Puig (estación) y Torre Baró, provincia de Barcelona (expediente número 6.160), a «Urbanizaciones y Transportes, S. A.» por cesión a su favor de los derechos de «Transportes Suburbanos de Barcelona, S. A.», en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario.—El itinerario entre Barcelona-Fabra y Puig (estación) y Torre Baró, de cuatro kilómetros de longitud, pasará por La Trinidad, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

Expediciones.—Se realizarán todos los días, sin excepción, las siguientes expediciones: 32 de ida y vuelta.

Vehículos.—Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos: dos autoómnibus (con preferencia, tres), con una capacidad total de 120 plazas (entre sentados y a pie) y con clasificación única.

Tarifas.—Regirán las siguientes tarifas-base: clase única, 0,437 pesetas por viajero-kilómetro (incluido impuestos). Exceso de equipajes, encargos y paquetería, 0,0655 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

Clasificación.—Este servicio se clasifica con respecto al ferrocarril como afluente grupo b) (cercanías).

Ministerio de Obras Públicas
BOE 168 de 15/07/1965 - III.
Otras disposiciones

Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres referente a la subrogación del Ayuntamiento de Barcelona en la titularidad de las concesiones de los servicios públicos de transportes de viajeros entre las localidades que se citan.

[Más... \(Referencia BOE-A-1965-13452\)](#)

Enlace directo:

<https://www.boe.es/boe/dias/1965/07/15/pdfs/A10003-10003.pdf>

Resumen de las líneas:

Fabra y Puig – Torre Baró → **URBAS**
Pl. Lesseps – Horta → **AUTHOSA**
Barcelona – Tibidabo → **JULIÁ**

RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres referente a la subrogación del Ayuntamiento de Barcelona en la titularidad de las concesiones de los servicios públicos de transportes de viajeros entre las localidades que se citan.

Solicitado por don José María de Porcioles y Colomer, como Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Barcelona, la formalización de la subrogación de dicha Corporación en la condición de titular concedente de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera entre Barcelona (Fabra y Puig) y Torre Baró, cuya concesión fué otorgada en virtud de Orden ministerial de 15 de julio de 1959 («Boletín Oficial del Estado» de 25 de agosto) en favor de «Urbanizaciones y Transportes, S. A.»; Barcelona (Plaza de Lesseps) y Horta (Plaza de Ibiza), otorgado a favor de don Francisco Casas Estrada por Orden ministerial de 30 de noviembre de 1954 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de enero de 1955), y entre Barcelona-El Tibidabo, adjudicado por Orden ministerial de 30 de diciembre de 1957 («Boletín Oficial del Estado» de 28 de abril de 1958), en favor de «Auto Transportes Juliá, S. A.».

Este Ministerio, en su consecuencia, ha resuelto acceder a lo solicitado por el Ayuntamiento de Barcelona, declarando a éste subrogado en la titularidad de concedente de los mencionados servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera, al amparo de lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley de Régimen Especial de dicho Municipio de 23 de mayo de 1960.

Madrid, 7 de julio de 1965.—El Director general, P. D., José de Castro Gil.

Ministerio de Obras Públicas
(BOE de 07/05/1963 - Sección III)

Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres sobre adjudicación definitiva de los Servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

[Más... \(Referencia BOE-A-1963-10649\)](#)

Enlace directo:

<https://www.boe.es/boe/dias/1963/05/07/pdfs/A07477-07478.pdf>

RESOLUCION de la Direccion General de Transportes Terrestres sobre adjudicación definitiva de los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 9 de abril de 1962, ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan.

Servicio entre Barcelona y playa de Castelldefels (expediente número 4.501) a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), en cuyas condiciones de adjudicación figuran entre otras las siguientes:

Itinerario.—El itinerario entre Barcelona y playa de Castelldefels, de 25 kilómetros de longitud, pasará por Hospitalet de Llobregat, Cornellá, Viladecamps, Gavà y Castelldefels, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente, Barcelona solamente y en playa de Castelldefels, y con las siguientes prohibiciones: Tomar y dejar viajeros que no tengan su destino u origen en Castelldefels playa.

Expediciones.—Se realizarán las siguientes expediciones:

Durante la época de verano comprendida entre el 15 de junio y el 30 de septiembre: Cuatro expediciones diarias de ida y vuelta, que en los festivos se elevarán a diez.

La fecha de iniciación podrá ser variada por la Jefatura de Obras Públicas inspectora del servicio, de acuerdo con el interés público.

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

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

Tres autobuses con capacidad para 37 viajeros cada uno y clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura de Obras Públicas antes de la fecha de inauguración del servicio.

Tarifas.—Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única: 0,55 pesetas viajeros/kilómetro (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería: 0,0825 pesetas por cada 10 kilogramos-kilómetro o fracción.

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

Clasificación.—Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como independiente.