

ESPAI
MERCÈ
SALA



TILLING-STEVENS

del 1922

L'autobús més antic
de la xarxa de Barcelona



Amb el patrocini de:



#100anysBus



TILLING-STEVENS

del 1922

L'autobús més antic
de la xarxa de Barcelona

TILLING-STEVENS

del 1922

L'autobús més antic de la xarxa de Barcelona

Ara fa cent anys, un grup d'empresaris convençuts que l'autobús era el futur del transport urbà van crear a Barcelona la Compañía General de Autobuses (CGA), i van aconseguir oferir a la ciutat el servei de la primera xarxa d'autobús. El caràcter emprenedor de la CGA els va empènyer a apostar pels autobusos del fabricant anglès Tilling-Stevens, dotats de motor *petrol-electric*, una tecnologia pràcticament sense precedents a l'Estat, i que s'ha revelat com a pionera dels actuals vehicles híbrids.

Moltes coses de l'esperit de la CGA continuen vives en el servei actual d'autobús, el compromís amb la mobilitat de la ciutat, l'aposta per la innovació tecnològica, la dedicació de les persones treballadores... Potser per això, igual que els Tilling-Stevens procedents d'Anglaterra, els autobusos moderns continuen lluint de color vermell.

Tot i que van marcar l'inici d'alguna cosa important, aquells primers autobusos de la xarxa ja no hi eren, a la nostra memòria. Ara, emmarcats en els actes de celebració del centenari de la xarxa d'autobús de Barcelona, els reincorporem a l'imaginari col·lectiu amb la restauració del Tilling-Stevens B-8302, l'edició d'un llibre dedicat a la història de la CGA, i la present exposició.

Hace cien años, un grupo de empresarios convencidos de que el autobús era el futuro del transporte urbano creó en Barcelona la Compañía General de Autobuses (CGA), consiguiendo así ofrecer a la ciudad el servicio de la primera red de autobús. El carácter emprendedor de la CGA les empujó a apostar por los autobuses del fabricante inglés Tilling-Stevens, dotados de motor *petrol-electric*, una tecnología prácticamente sin precedentes en el Estado, y que se ha revelado como pionera de los actuales vehículos híbridos.

Muchas cosas del espíritu de la GCA siguen vivas en el actual servicio de autobús: el compromiso con la movilidad de la ciudad, la apuesta por la innovación tecnológica, la dedicación de las personas trabajadoras... Quizás por eso, al igual que los Tilling-Stevens venidos de Inglaterra, los autobuses modernos siguen siendo de color rojo.

Aunque marcaron el inicio de algo importante, aquellos primeros autobuses de la red ya no estaban en nuestra memoria. Ahora, enmarcados en los actos de celebración del centenario de la red de autobús de Barcelona, los reincorporamos al imaginario colectivo con la restauración del Tilling-Stevens B-8302, la edición de un libro dedicado a la historia de la CGA y la presente exposición

Amb el patrocini de:



La CGA i Tilling-Stevens Ltd

La Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA) es constitueix el 22 de març de 1922. Part del capital l'aconsegueix gràcies a la participació de l'empresa anglesa Tilling-Stevens Motor Ltd., que era fabricant d'autobusos. A canvi, aquesta empresa, amb seu a Maidstone, rebria el 25% de l'import de la compra dels vehicles en accions de la CGA. Els tres primers autobusos Tilling-Stevens es van comprar al preu de 52.967 pessetes cadascun.



*Anvers i revers de la insígnia que es lliurava als consellers de la companyia.
Autor desconegut / Arxiu Fundació TMB*



*Seu de la CGA a principis dels anys trenta.
Carrer de Balmes, núm. 19.
Autor desconegut / Arxiu Fundació TMB.*

C.G.A.

El rodatge dels primers autobusos

El 24 de maig de 1922, tres autobusos Tilling-Stevens van començar a prestar servei especial des de plaça de Catalunya a l'Exposició Internacional de l'Automòbil que se celebrava a Montjuïc.

Tothom observava encuriolit aquests vehicles vermells de dos pisos. Catorze anys abans una altra empresa ja havia fet l'intent d'instaurar el servei d'autobús, però va fracassar sense que els ciutadans s'hi poguessin arribar a acostumar.

El 1922, el servei de transport públic dins la ciutat només estava servit per una complexa xarxa de tramvies, el tren de Sarrià, el servei de taxis, i alguns òmnibus i riperts estirats per mules.

En l'itinerari de tornada del Saló de l'Automòbil, els autobusos baixaven per passeig de Gràcia. Aquests serveis especials d'autobús previs a la inauguració de la primera línia van servir per fer el rodatge dels vehicles i els conductors.

En ser autobusos d'importació anglesa, el volant estava a la dreta. Els primers recorreguts els van fer els conductors anglesos, que havien conduït els autobusos creuant França des dels ports de Calais i Bolonya.

La velocitat màxima recomanada pel fabricant era de 20 km/h, i el conductor quedava resguardat només per un petit sostre, ja que el vehicle no tenia parabrisa.



*Autobús número 3 de la CGA. Model TS3A
Plaça de Catalunya. Maig del 1922.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

El quart autobús va arribar uns dies més tard. Era un model més avançat, i ja duia un parabrisa que protegia el conductor. El vidre davanter estava dotat de finestres oscil·lants que afavorien la visibilitat. El parabrisa es va veure com una millora, i es va anar incorporant progressivament a tots els vehicles.

Dins l'autobús podien viatjar 48 persones, 22 a l'interior i 26 al pis de dalt. Els passatgers accedien a l'autobús per la part posterior, però com que els vehicles mantenien la lògica de la conducció anglesa per l'esquerra, l'escala d'accés al pis de dalt i l'entrada a l'interior del vehicle s'havia de fer des del centre de la calçada, i no des de la vorera.



*Autobús número 4 de la CGA prestant servei especial amb destí als banys. Model TS3A Estiu del 1922.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

Augmenta la flota per a l'inici del servei

S'acostava el 14 d'octubre, la data prevista per a la inauguració de la línia A, la primera de les quatre línies planificades. La CGA va haver d'actuar ràpidament per augmentar la flota de vehicles i poder donar un servei eficient. Així, els següents autobusos Tilling-Stevens van arribar en dos enviaments per vaixell directament al port de Barcelona.

El 28 d'agost, va arribar el primer carregament amb dotze autobusos TS4X, un model nou de Tilling-Stevens d'un sol pis. El 12 de gener de l'any següent, ja descarregaven al port el segon dels enviaments, 12 autobusos novament de dos pisos.



*Descàrrega d'autobusos Tilling-Stevens
al port de Barcelona. 1923.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

Autobusos amb motor híbrid

TILLING-STEVENS



Vista frontal d'un autobús model TS7B. 1923.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB

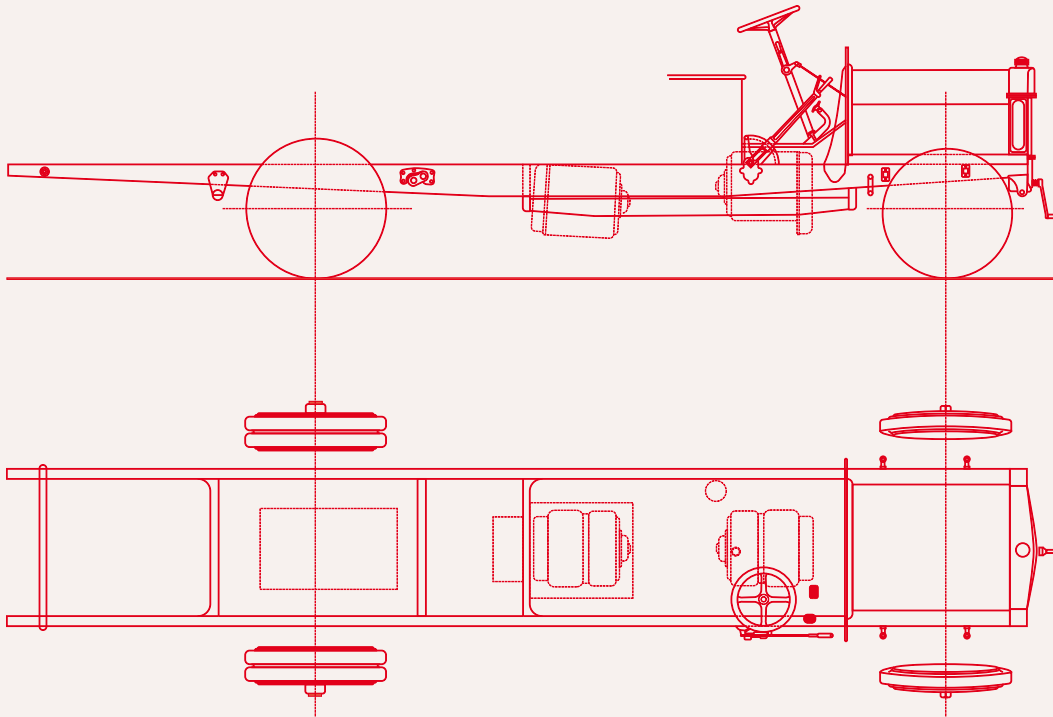
Els autobusos Tilling-Stevens funcionaven amb motor *petrol-electric*, una tecnologia pràcticament sense precedents a l'Estat.

Aquest tipus de motor estava format per una cadena de components d'explosió i elèctrics. Fent girar la maneta del frontal exterior arrancava el motor de benzina, el qual generava electricitat per alimentar el motor elèctric, que alhora era l'encarregat de traslladar el moviment a les rodes de darrere. La velocitat es controlava amb una palanca que regulava la dinamo i el motor elèctric.

El funcionament del sistema era simple, però calia que els conductors fossin hàbils amb la palanca per aconseguir optimitzar el rendiment i no malmetre el motor.

Característiques del Tilling Stevens

TILLING-STEVENS



Xassis	Llargada: 7,5 m Amplada : 2,5 m Distància entre eixos: 4,35 m Suspensió per ballestes Radi mínim de gir: 13 m Diferencial: a vis sens fi. Relació 10: 1
Motor	D'explosió de benzina 4 Cilindres en dos blocs 121x140 mm a 1.600 rpm Vàlvules laterals Cilindrada 5.100 cm3 Carburador ZENITH Potència 40 CV
Equip elèctric de tracció	Dinamo generadora a 100 V Motor elèctric treballant a tensió variable Resistències comandades per palanca
Frens	De tambor a les rodes posteriorsw

Amb el sistema *petrol-electric*, el motor funcionava a un règim baix i més o menys constant de 1.100 rpm, i com que no tenien embragatge ni caixa de canvis, el resultat era una circulació suau i menys sorollosa que amb els tramvies.

Com a accessoris, els autobusos venien proveïts d'un equip elèctric complet que comprenia fars, dos llums laterals de posició i un llum posterior, una botzina d'aire, eines i un cric (gat).

La xarxa de Bus engega motors

Les inauguracions de les quatre primeres línies es van anar succeint segons el que estava planificat. La línia A, el 14 d'octubre de 1922, i en els primers mesos de 1923, la línia B "Sans - San Martín", la línia C "Atarazanas - San Andrés", i la línia D "Gracia - Barceloneta".

En menys de set mesos es va posar en marxa l'embrió de la xarxa d'autobús de la ciutat.

Les inauguracions de les línies van generar expectació entre els ciutadans, que acudien a contemplar les fileres d'autobusos. La curiositat per aquest nou servei es va traduir en un èxit d'usuaris, els autobusos de la línia A, inaugurada a l'octubre, ja comptabilitzaven, a finals d'aquell any, 1.183.684 passatgers.



*Inauguració de la línia B a la plaça de la Universitat.
16 de febrer de 1923. Arxiu Fundació TMB.*

La seguretat

TILLING-STEVENS

Els autobusos anaven calçats amb rodes massisses, senzilles per a les rodes del davant i bessones per a les de darrere.

Les rodes massisses estaven fabricades amb cautxú i no tenien cambra d'aire. El pes del vehicle carregava continuament sobre un paviment que no sempre estava en bon estat, ni preparat per a aquests impactes.

Per sort, des de la inauguració del servei, estava prohibit viatjar dret, tant a la planta superior, que era descoberta, com a la planta baixa, ja que s'havia considerat que els autobusos, com que no circulaven sobre vies, podien fer maniobres "brusques".



*Autobús de la línia E circulant
pel carrer de Provença. 1930.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

Les “Burres”

TILLING-STEVENS

La CGA va arribar a tenir 64 autobusos Tilling-Stevens, 12 dels quals eren vehicles model TS4X d'un sol pis. Aquests autobusos disposaven de només 32 seients, però a diferència dels autobusos de dos pisos, en aquests es podia viatjar dret, així se n'augmentava la capacitat amb 12 passatgers a peu dret.

Per pujar a l'autobús calia baixar a la calçada, ja que s'accedia al vehicle pel balconet amb dos graons que hi havia a la part posterior.

Quan el servei d'autobús de la CGA es va estendre cap a altres municipis, les “burres”, com es van anomenar popularment, es van destinar a cobrir aquests serveis, perquè la menor alçada facilitava la circulació per les carreteres plenes d'arbres.



*Autobús Tilling-Stevens TS4X creuant el pla de Palau. 1936.
Autor desconegut / Arxiu Fundació TMB*



*Autobusos Tilling-Stevens TS4X acabats de descarregar al port de Barcelona. 1922.
Autor desconegut / Arxiu Fundació TMB*

Adaptar i fer créixer el servei

TILLING-STEVENS

Per a la supervivència del servei era imprescindible que totes les línies fossin rendibles. En conseqüència, durant els primers anys, es va anar modificant el recorregut de les línies per adaptar-les millor a la demanda.

Una manera d'aconseguir nous usuaris va ser la creació de noves línies que connectessin llocs estratègics de la ciutat.

Així va néixer, el 2 de juliol de 1929, la línia E, que creuava de manera transversal l'Eixample, des del carrer d'Urgell amb Provença fins a l'estació del Nord. Ara ja, amb els autobusos amb el pis superior cobert, que evitava que quedessin vuits els dies de pluja o fred.



*Autobús Tilling-Stevens a la terminal de la línia E de l'estació del Nord.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

Millorar els autobusos

Per poder afegir un sostre al pis superior dels autobusos va ser necessari fer un prototipus i sotmetre'l a proves, per demostrar que malgrat afegir aquest pes a la part alta, el vehicle continuava sent estable i no hi havia el perill que es tombés. Ara bé, malgrat que es va anar cobrint el pis superior dels autobusos, l'escala per la qual s'accedia no quedava resguardada.

L'any 1922 ja s'havia modificat l'accés als autobusos, de l'esquerra a la dreta, tant a la plataforma del primer pis com a l'escala costeruda que amb tan sols nou esglaons salvava un pis d'alçada. Així, els autobusos ja recollien i deixaven els passatgers a la vorera.



*Prototipus d'autobús Tilling-Stevens
amb el pis superior cobert. 1927.
Autor desconegut .Arxiu Fundació TMB.*

Els Tilling-Stevens dormien a la cotxera de Lutzana



Per guardar la flota d'autobusos i fer-ne el manteniment, el 1924 la CGA va planificar la cotxera de Lutzana, situada a la cruïlla dels carrers de Lutzana i d'Almogàvers, al Poblenou. Es tractava d'un espai de més de 10.000 m² en el qual es van crear quatre grans dipòsits subterranis, tres de combustible i un d'oli, el taller amb la maquinària, els fossats de reparació i el magatzem de recanvis.

La cotxera va acabar acollint la seu administrativa de l'empresa, així com les oficines de taquillatge, de planificació del servei, de comptabilitat, i el departament mèdic. Aquest espai va estar funcionant com a cotxera d'autobusos fins al 2007.



*La flota d'autobusos Tilling-Stevens a la cotxera de Lutzana. 1925.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

La xarxa s'estén als municipis, cal fabricar autobusos

De seguida els ciutadans es van adaptar a la nova manera de desplaçar-se que ofería el servei d'autobús.

La CGA va veure l'oportunitat de continuar creixent, i ho va fer creant noves línies cap a municipis a tocar de Barcelona, com Badalona, Santa Coloma de Gramenet i l'Hospitalet de Llobregat.

Les inauguracions de nous serveis continuaven aplegant les autoritats civils, militars i eclesiàstiques, i un gran nombre de veïns que confiaven que les noves línies d'autobús atendrien les seves necessitats de transport.

D'altra banda, Barcelona ja es preparava per a l'Exposició Internacional del 1929. Tot plegat posava de manifest la necessitat d'augmentar la flota d'autobusos, i la CGA va fer un pas més enllà, deixant d'importar vehicles Tilling-Stevens, per ser fabricant i produir els seus propis autobusos, els 200.



*Inauguració oficial de la línia BS a la plaça Vila de Badalona.
3 d'abril de 1927.*

Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB

Els autobusos fan la competència als tramvies

Els autobusos i els tramvies van conviure als carrers. Viatjar amb autobús era més ràpid que fer-ho amb tramvia, perquè els autobusos es desplaçaven a més velocitat i podien esquivar tant els altres vehicles com els vianants. Cal tenir en compte que el primer semàfor de la ciutat no es va instal·lar fins al 1928.

La convivència entre tots dos transports es va traduir en una pugna constant per aconseguir l'explotació de les noves línies que havien d'entrar en servei. Incapaç d'aturar l'expansió del servei d'autobús, l'empresa Tramvies de Barcelona va canviar d'estratègia, va entrar com a accionista de la CGA, i la va acabar absorbint una vegada acabada la Guerra Civil.



*Autobús Tilling-Stevens d'un pis i tramvies circulant per la plaça de Catalunya. 1926.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*

Els Tilling-Stevens també es vestien amb publicitat

Els autobusos també es van vestir amb publicitat, com ja era habitual que ho fessin els tramvies.

En estar en moviment constant, els vehicles del transport públic van esdevenir suports publicitaris molt efectius. Cal tenir en compte que fins al 1924 no es va emetre, a Barcelona, el primer programa de ràdio, que acabaria sent el mitjà publicitari massiu de l'època.

Al començament, es tractava d'un estil simple de publicitat, amb la marca que anunciava amb lletres grans i elegants, però sense eslògans ni imatges.

La publicitat als autobusos va adquirir gran protagonisme, i va ocupar bona part de l'exterior de la carrosseria, com els laterals, els frontals i les contrapetges.

Als autobusos Tilling-Stevens de dos pisos, la publicitat de l'escala adquiria gran protagonisme i vestia tant la barana com la contrapetja dels esglaons.



Tilling-Stevens vestit amb la publicitat d'Acumuladores de Auto-Elctricidad Willard. 1924. Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB



Tilling-Stevens amb l'escala vestida amb la publicitat de Cemento Asland. 1924. Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB.



Autobús Tilling-Stevens vestit amb la publicitat de Cemento Asland. 1924. Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB.



Autobús Tilling-Stevens vestit amb la publicitat de Lámparas Z. 1929. Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB.

L'autobús ja era sinònim de confort

Viatjar amb autobús era sinònim de viatjar còmode. Als vehicles l'aforament estava controlat pel cobrador, i els passatgers feien una cua ordenada a les parades. A les de més afluència es va implantar un sistema d'ordre de cua amb una maquineta que repartia número.

Les parades estaven identificades amb unes plaques rodones amb el fons vermell i la inscripció en relleu "Autobuses Parada". Més endavant, algunes parades es van senyalitzar a les rajoles del terra de les voreres.



*Parada d'autobús al mig de la plaça de l'Àngel. 1925 .
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB.*



*Parada d'autobús a la ronda de Sant Pau, cantonada amb el carrer de la Cera.
A. González / Arxiu AGM*

L'autobús protagonista d'un cuplé



Partitura del cuplet El autobús, composta el 1924 per Joaquim Zamacois (Casamoz), amb lletra de J. Casas Vila (Joan Misterio), i que interpretava la cantant Pilar Alonso.

Els autobusos de la CGA es van integrar molt ràpid a la vida quotidiana, oferint una nova manera de transportar-se, i van esdevenir l'escenari de fons de les històries de la gent.

Un exemple de l'impacte social que van tenir és aquest cuplet que cantava Pilar Alonso només dos anys després d'haver-se iniciat el servei. L'autobús és el protagonista en la lletra d'aquesta cançó. Un retrat desinhibit i alegre, però alhora, el retrat no idealitzat del que era viatjar als autobusos de principis dels anys vint.

*Larga cola en las paradas
de autobuses suele haber
y parejas muy pegadas
por la cola al parecer.*

*Bien se va en ellos en pleno invierno,
pero en verano, ¡uf, que calor!
puede decirse que es un infierno,
pues echa chispas el interior.*

*Y te creés sobre un volcán
si a tu lado novios van*

*Hoy el autobus domina
y su acción es ejemplar,
pués con tanta gasolina
ni un microbio va a quedar.*

*Se muevetanto si va rolando
que tace a la gente la voz temblar,
muchos que a él suben muy claro hablando,
ya turtamudos son al bajar.*

*Y hay con tal vaivén, mujer
que rumbea aun sin querer.*

*Hi ha qui ha dit que els autobusos
tenen un inconvenient
pel fet de que pel darrera
ha d'entrà i sortir la gent.*

*Jo en cambi opino que es molt més pràctic,
doncs com que el públic no pot triar,
no es fa tants "lios" com al tramvia
ont ningú encerta a pujà i baixar.*

*I el xofer no diu cridant:
Travessera, pel davant!*

*Circulant tunts autobusos
pocs microbis quedarán,
doncs diu que la gasolina
té el perfum desinfectant.*

*Com que trontollen quan van depressa,
la veu tremola en enraonar;
hi ha qui parlant-ne ben clà en pujar-hi
ja es tartamut quan ha de baixar.*

*Tant es mouen que la gent
té de rumbar el moviment.*

“Requisats per ordre governativa”

Els primers anys de la dècada del 1930 coincideixen amb un moment convuls en l'àmbit polític, social i econòmic. La fi de la dictadura de Primo de Rivera, l'inici de la II República, el sorgiment del corrent anarquista dins els sindicats, el crac del 29. Enmig de l'agitació social, el Sindicato Único del Transporte se suma a les nombroses vagues del 1933, i arriba a paralitzar el servei de transport durant 29 dies.

El 4 de desembre el Govern Civil declara l'estat de prevenció, i l'endemà intervé les empreses de transport. Els autobusos mostren un avís que indica: “Requisat per l'autoritat governativa”, i són conduïts per policies i militars.



*Autobús de la CGA requisat per l'autoritat governativa
davant la comissaria de la Rambla. 1933.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB*



*Autobús de la CGA requisat per l'autoritat governativa
davant la comissaria de Via Laietana. 1933.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB.*

Sabotatges i destrucció

TILLING-STEVENS

Res aconseguia restaurar la pau social. Les nombroses vagues del 1933 van donar pas a una etapa de sabotatges, en què els vehicles i les instal·lacions van esdevenir els objectius.

Durant aquesta etapa de violència urbana, prèvia a la Guerra Civil, es van comptabilitzar més de 120 sabotatges que van causar morts, nombrosos ferits entre el passatge i els treballadors de la companyia, i la destrucció d'un nombre important d'autobusos.

Per compensar la baixa de vehicles, als tallers de la CGA es van haver de desballestar els autobusos més antics per tenir peces per reconstruir els vehicles més nous.



Estat en què va quedar l'autobús Tilling-Stevens número 32 després de patir un atemptat el 13 d'abril del 1934 a Sant Andreu. Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB

Reciclar per aprofitar, i per conservar

Es difícil precisar quants autobusos Tilling-Stevens quedaven en servei quan va esclatar la Guerra Civil el 18 de juliol del 1936. Les dades que es conserven fan referència a la flota en general, que també incloïa altres models d'autobús. Segons aquestes dades, de 141 autobusos, a finals del 1937 només en quedaven 60 en condicions de circular, i al final de la guerra, tan sols 8.

Quan el servei de transport es va poder reorganitzar, la manca de peces de recanvi es va convertir en un problema, i com que els autobusos no podien circular per falta de benzina, els més antics es van reaprofitar per a peces, o transformant-los en vehicles d'assistència per a la xarxa de tramvia i troleibús.



Eje delantero	2.640
Pesos Eje trasero	3.330
Total	5.970

Carga máxima —
Cilindros no
Número de ejes 2
Delante 2 de D/20 presión 4.5 Kg/cm²
Neumáticos: Detras 2 de D/20 presión 5.0 Kg/cm²
Batalla 3.72 m.
Vid. Delantero 1.80 m. Trasero 2.06 m.
Ancho máximo del coche 2.34 m.
Largo máximo del coche 5.30 m.
Altura de la torre: Máxima 6.72 m. mínima 4.61 m.
Baterías: Tipo 10 Ext 215 NK Tensión 11x8V Capacidad 340 A
Bujías no

Matrícula B-70030
Servicio que presta Línea aérea
Marca Moquitrans (eléctrico)
Potencia 5 HP
Puesta en servicio 11-4-42



Fitxa tècnica d'un camió torre de 1942 construït a partir de peces d'autobús Tilling-Stevens.
Autor desconegut. Arxiu Fundació TMB

La restauració de l'autobús, Tilling-Stevens B-8302

Per a la celebració del centenari de la xarxa d'autobús, la Fundació TMB ha dut a terme la restauració de l'autobús B-8302, el tercer Tilling-Stevens model TS3A amb motor *petrol-electric*, que va adquirir la Compañía General de Autobuses de Barcelona S.A. l'any 1922.

A la secció de taller de la cotxera de Ltxana allargaven la vida dels autobusos fent una selecció acurada de les peces reaprofitables. Gràcies a aquesta idea de guardar per reutilitzar, s'han conservat, fins als nostres dies, parts originals d'aquell vehicle.

En el procés de recuperació, s'han restaurat les parts originals que es conservaven del vehicle B-8302. El 2012 es va adquirir a un particular de Maidstone (Anglaterra) un camió amb parts originals de Tilling-Stevens que han servit per completar el vehicle. També es va adquirir una cabina de passatge original, però molt deteriorada, que ha servit per fer una rèplica idèntica d'aquesta part.

La tasca de restauració l'ha dut a terme l'empresa Consman, assessorats per un equip d'especialistes de TMB i per l'historiador Albert González.





TILLING-STEVENS

del 1922

L'autobús més antic
de la xarxa de Barcelona

Descarrega't imatges
d'aquesta exposició en
alta qualitat en format pòster
o fons de pantalla.

Celebra amb nosaltres
el Centenari de la Xarxa de Bus
de Barcelona. Coneix
de primera mà totes
les activitats.

#100AnysBus



ESPAI 1
MERCÈ
SALA



TILLING-STEVENS

del 1922

L'autobús més antic
de la xarxa de Barcelona

FUNDACIÓ **TMB**



#100anysBus