

**TMB Cultura**

**Espai**

**Mercè  
Sala**

**1870-2011**

# La publicitat al transport públic



Foto: Arripull

Amb el suport de:



Transports Metropolitans  
de Barcelona

Fundació TMB



Espai  
-----  
Mercè  
Sala

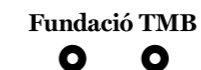
1870-2011

-----

# La publicitat al transport públic

L'evolució de la publicitat a Barcelona a través  
del transport públic de viatgers

**Comissari:** José Antonio Patiño  
**Imatges:** Arxiu Històric Fundació TMB  
Promedios  
JC Decaux  
Vistagràfica  
Pep Herrero  
Miguel Angel Cuartero  
**Disseny:** Monografía Lara



Amb el suport de:



# Índex

Presentació	4
Tramvia d'un pis	6
Tramvia de dos pisos	12
Autobusos d'un pis	16
Autobusos de dos pisos	18
Troleibusos	20
Parades de tramvies i autobusos	22
Accessos al metro	24
Estacions de metro	30
Trens de metro	34
L'estació fantasma de Correus	38
La publicitat als nostres dies	40

1946

Tramvia sèrie 194 - 208  
(reformat el 1933 i el 1942).  
En funcionament de 1914 a 1963.



## Una visió històrica de l'evolució de la publicitat a Barcelona a través dels transports públics

A *El libro rojo de la publicidad* (Ediciones Folio, 1993), Luis Bassat explica una anècdota personal per convèncer el fill d'un amic perquè obrís els ulls després d'una operació i diu: «Calia oblidar-se dels ulls per complet i seduir-lo, convèncer-lo que es trobava davant d'una moto meravellosa. Els ulls es van obrir sols, gairebé sense voler, de forma automàtica, com automàtica és la reacció de la gent davant de la publicitat.» (pàg. 5).

Seduir i convèncer perquè, de forma automàtica, es reaccioni.

Aquesta és una màxima de la publicitat que s'ha repetit al llarg dels anys des que, amb el descobriment de la impremta, els primers tipògrafs van començar a utilitzar el nou descobriment per accedir als consumidors.

El desenvolupament de la història, tanmateix, ha propiciat que la publicitat s'hagi assentat en suports nombrosos i diversos perquè els consumidors no haguessin d'esforçar-se i «es trobessin» amb la publicitat sense cap tipus de dificultat.

Un dels suports que ha demostrat ser més directe i efectiu és el transport públic.

Cada dia són moltes les persones que utilitzen el metro, els autobusos, els tramvies, etc. D'altra banda, pel sol fet de moure's per tota la ciutat, la gent està exposada a la contemplació contínua. Per tant, sense esforç aparent, són molts els ciutadans que veuen els anuncis que es col·loquen en els transports públics, els quals constitueixen, doncs, un suport publicitari excel·lent a l'abast visual de moltes persones.

Això ha estat així, a Barcelona, des del funcionament de la primera línia de tramvies, cap allà a l'any 1872. Durant diverses èpoques, fins i tot, en els sistemes de transport públic destacava la publicitat per sobre dels missatges informatius sobre el servei mateix, de tal manera que es distingien els vehicles en la distància per l'anunci que exhibien.

Avui volem fer un recorregut per la publicitat en els transports públics durant l'època que abraça de l'any 1870 al 2010. Això ens permetrà comprovar la relació entre l'evolució dels anuncis publicitaris i l'evolució del transport públic.

Coneixerem com era la publicitat que s'exposava en els mitjans de transport i les instal·lacions següents:

- tramvies d'un pis
- tramvies de dos pisos
- autobusos d'un pis
- autobusos de dos pisos
- troleibusos
- parades de tramvies i autobusos
- accessos de metro
- estacions de metro
- trens de metro

Cal dir, però, que el transport públic (sobretot el metro) ha viscut una transformació que ha propiciat la desaparició d'una sèrie d'estacions que han passat a formar part del món subterrani (aliè als ulls del públic), les quals van convertir-se en «estacions fantasmes» i actualment encara conserven aquest estat. Per això és interessant comprovar quin tipus de publicitat tenien en aquell moment. Una d'aquestes estacions és Correus, que, durant més de 60 anys, va ser l'estació final del tram Lesseps-Correus.

Avui també veurem la publicitat que s'exposava a:  
— L'estació fantasma de Correus.

La publicitat també té un element comparatiu que s'observa a través del que avui s'exhibeix als autobusos, les parades d'autobusos, els accessos de metro i les estacions de metro:  
— La publicitat el 2010.

Dins de cada grup se segueix un ordre cronològic, segons l'antiguitat o la modernitat de l'anunci.

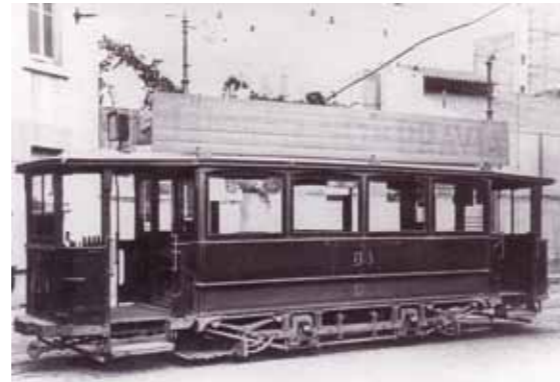
Tramvia jardineria sèrie 125 - 133.  
En funcionament de 1906 a 1963.

Tramvia sèrie 211 - 285 (reformat).  
En funcionament de 1943 a 1966.



Tramvia (cadener) núm. 64 sèrie 1 - 124.  
En funcionament de 1898 a 1964.

Tramvia núm. 273 sèrie 227 - 285.  
En funcionament de 1915 a 1966.



## Tramvia d'un pis

Els tramvies d'un pis van funcionar des del 27 de juny de 1872 fins al 19 de març de 1971, és a dir, gairebé 100 anys.

Van passar de ser tramvies tirats per cavalls a ser tramvies electrificats de formes i dissenys molt diferents.

Va ser una època gloriosa que també va quedar reflectida en la publicitat que lluien els vehicles. Formes, colors i missatges diferents oferien un complement visual que, avui dia, ens sembla nostàlgic i recordatori d'unes vivències que han quedat en la retina de la història ciutadana.



Tramvia núm. 175 (amb imperial).  
En funcionament de 1908 a 1933.



Tramvia núm. 812 sèrie 801 - 835.  
En funcionament de 1921 a 1964.

Tramvia núm. 801 sèrie 801 - 835.  
En funcionament de 1921 a 1964.



Tramvia núm. 384 sèrie 381 - 390.  
En funcionament de 1908 a 1950.

Tramvia PCC núm. 1676 sèrie 1601 - 1699.  
En funcionament de 1963 a 1971.



Tramvia sèrie 801 - 835.  
En funcionament de 1921 a 1964.

Rippert (tramvia lliure).  
En funcionament de 1882 a 1925.



Tramvia núm. 847 sèrie 836 - 857.  
En funcionament de 1922 a 1964.

Tramvia núm. 836 sèrie 836 - 857.  
En funcionament de 1922 a 1964.



Tramvia PCC sèrie 1601 - 1699.  
En funcionament de 1963 a 1971.

Tramvia sèrie 211 - 285.  
En funcionament de 1912 a 1966.



Tramvia sèrie 391 - 400.  
En funcionament de 1909 a 1921.

Tramvia sèrie 211 - 285 (reformat).  
En funcionament de 1943 a 1966.



Tramvia núm. 170 sèrie 169 - 193.  
En funcionament de 1908 a 1933.



## Tramvia de dos pisos

Els tramvies de dos pisos (o tramvies amb imperial) van començar a circular per Barcelona l'any 1908 i ho van fer fins a l'any 1963.

En total es van construir 50 vehicles que, al llarg d'aquest període, van sofrir diverses modificacions. Des del pis superior descobert fins a funcionar totalment coberts.

El fet de disposar de dos pisos facilitava un espai per a la publicitat amb una gran visibilitat, que era molt apreciada pels anunciants.

Tramvia núm. 171 sèrie 194 - 208  
(reformat el 1933 i el 1942).  
En funcionament de 1914 a 1963.

Tramvia (reformat) sèrie 169 - 193.  
En funcionament de 1933 a 1963.





Tramvia núm. 207 sèrie 194 - 208  
(reformat el 1933 i el 1942).  
En funcionament de 1914 a 1963.



Tramvia núm. 171 sèrie 194 - 208  
(reformat el 1933 i el 1942).  
En funcionament de 1914 a 1963.

Tramvia sèrie 194 - 208  
(reformat el 1933 i el 1942).  
En funcionament de 1914 a 1963.



Autobús Pegaso Seida  
núm. 1166 sèrie 1001 - 1172.  
En funcionament de 1961  
a 1980.

# Autobusos d'un pis

L'any 1906 va circular per Barcelona el primer autobús, que va ser retirat l'any següent a conseqüència de la forta pressió de les companyies de tramvies, que van veure en aquest nou mitjà de transport una competència feroç.

Els autobusos no van tornar aparèixer a Barcelona fins al 1922, i hi ha seguit fins a l'actualitat.

Al llarg dels anys l'espai destinat a publicitat ha estat divers. Des de petits espais interiors i exteriors fins a l'ocupació publicitària gairebé integral dels vehicles.

Com ja s'ha esmentat, van existir èpoques en què els vehicles eren més visibles i recognoscibles per la publicitat que portaven que no pas per la seva identitat corporativa.

Autobús model 6035 núm. 2777  
sèrie 2500 - 2862.  
En funcionament de 1978 a 1993.

## Nevada del 1962

Autobús Pegaso Seida núm. 1011 sèrie 1001 - 1172.  
En funcionament de 1961 a 1980.



Autobús Pegaso Seida núm. 1150  
sèrie 1001 - 1172.  
En funcionament de 1961 a 1980.

## Autobús Roca núm. 16.

En funcionament de 1930 a 1948.



Autobús CGA Tilling-Stevens amb imperial cobert (1930).  
En funcionament de 1922 a 1938.

Autobús Aclo - Regent III.  
Sèrie 475 - 499.  
En funcionament de 1948 a 1967.



Autobús núm. 487 Aclo - Regent III.  
Sèrie 475 - 499.  
En funcionament de 1948 a 1967.

Autobús núm. 487 Aclo - Regent III.  
Sèrie 475 - 499.  
En funcionament de 1948 a 1967.



# Autobusos de dos pisos

Els autobusos de dos pisos han funcionat a Barcelona durant 45 anys (des de 1922 fins a 1967).

De fet, l'autobús Aclo número 410 de dos pisos va funcionar com a servei turístic des de plaça Catalunya fins al Zoo al final de la dècada de 1980. Avui aquest vehicle ha estat recuperat per esdevenir patrimoni històric de TMB i forma part de la col·lecció de vehicles històrics recuperats.

Igual que en els tramvies de dos pisos, l'espai publicitari era molt ampli i visible i, en conseqüència, molt celebrat pels grans anunciant.



**1941**  
Inauguració dels primers troleibusos a plaça Universitat el 7 d'octubre del 1941.  
En funcionament de 1941 a 1963.

**1936**  
Autobusos de la CGA esperant l'arribada de turistes.

**Foto de 1953 a l'avinguda de la Meridiana.**

Troleibús núm. 611 sèrie 601 - 627 (reformat el 1962).  
En funcionament de 1953 a 1964.

Troleibús BUT (6-RB) núm. 612 sèrie 601 - 627 (II).  
En funcionament de 1962 a 1968.



# Troleibuses

El període de funcionament dels troleibuses a Barcelona va ser relativament curt (de 1941 a 1968). La gran majoria de troleibuses van sorgir de transformacions d'autobusos convencionals durant una època d'escassetat de gasoil.

Va haver-hi vehicles d'un i de dos pisos i, per la seva semblança amb els autobusos, tenien les mateixes condicions i característiques publicitàries.

Troleibús tipus B núm. 574 sèrie 550 - 589.  
En funcionament de 1941 a 1966.

Troleibús Berliet Vetra núm. 718 sèrie 701 - 725.  
En funcionament de 1959 a 1968.



Troleibús núm. 619 (6R) sèrie 601 - 627.  
En funcionament de 1953 a 1964.

Troleibús Berliet Vetra núm. 725 sèrie 701 - 725.  
En funcionament de 1959 a 1968.



1973

Marquesina d'una parada de bus a la rambla de les Flors amb el carrer de la Boqueria.



Marquesines de diverses parades de bus a la plaça de Catalunya.

Marquesina d'una parada de bus a la Gran Via de les Corts Catalanes.



Marquesina d'una parada de bus a Pla de Palau.



## Parades

Parada de bus a la ronda Universitat amb el carrer Balmes.

Les parades dels tramvies, els troleibusos i els autobusos són les que millor defineixen la relació entre publicitat i transport públic.

Durant molts anys es van considerar un suport publicitari i la seva funció informativa sobre el transport públic estava supeditada a la funció publicitària que poguessin complir. De fet, sempre es reconeixia la ubicació de la parada per l'anunci que exhibia.

Barcelona ha vist molts dissenys de parades (com s'ha comentat abans) supeditats a la possibilitat d'exposició publicitària que oferien.

No va ser fins a la dècada de 1980 que es van homogeneïtzar els dissenys de les parades. Però sempre buscant que l'espai publicitari tingués una visibilitat que justificqués l'atracció per a l'anunciant.



**Anys quaranta**

Accés a l'estació de Santa Eulàlia  
(L1), Pont de la Torrassa.



## Accessos al metro

Des que el ciutadà descobreix un accés al metro fins que arriba a l'estació, travessa una varietat d'espais que són molt visibles i, per tant, molt atractius en termes publicitaris.

De fet, durant molt de temps la decoració de les estacions es muntava deixant els millors espais visuals per a la ubicació d'espais publicitaris.

Aquests espais eren «buits» i les seves mesures depenien de l'espai existent; els cartells publicitaris, per tant, s'adaptaven a aquests buits.

En la dècada de 1980 es van homogeneïtzar (igual que en les parades d'autobusos) les mesures dels espais publicitaris per fer-les compatibles amb les mesures de la publicitat exterior dels anunciants.



1967

Passadissos d'accés a l'estació d'Espanya (L1).



Anunci de Fundador (Domecq) a l'interior d'un tren sèrie 100. En funcionament de 1926 a 1979.

**Anys cinquanta**

Escala d'accés a una estació de la L1.



1929

Instal·lacions del funicular de Montjuïc.

1955

Passadissos d'enllaç a l'estació de Catalunya de la L3 (Gran Metro).



1962

Accés a l'antiga estació de Santa Eulàlia (L1).

1950

Escala d'accés a l'estació d'Universitat (L1).



**1955**  
Passadissos d'enllaç a l'estació de Catalunya (L1).



**1950**  
Escala d'accés a l'estació d'Universitat (L1).

**Anys cinquanta**  
Escala d'accés a una estació de la L1.

**Anys seixanta**  
Escala d'accés a les andanes a l'estació de Catalunya (L1).



**1973**  
Castellet accés estació Diagonal L3.



**Anys trenta**  
Accés a les andanes de l'estació de Catalunya de la L1 (Transversal).



**1973**  
Castellet a l'accés de l'estació de Fabra i Puig (L1).





1959

Andana de l'estació de Jaume I de la L3 (Gran Metro).

# Estacions de metro

Igual que en els accessos al metro, les estacions de metro van ser (publicitàriament parlant) una amalgama d'espais amb unes mesures i una ubicació que responien als desitjos i les necessitats dels anunciants.

Per això, ens podíem trobar publicitat als hastials de les estacions, als buits dels hastials, als baixos de l'andana, i, en general, en qualsevol lloc amb certa visibilitat. Tot això responia a les peticions dels anunciants més que no pas a una estructura publicitària coherent i homogènia.

També en la dècada de 1980 es van estructurar uns espais adequats perquè poguessin utilitzar-se per col·locar-hi anuncis relacionats amb la publicitat exterior dels anunciants.

Anys quaranta i cinquanta

Estació d'Universitat de la L1 (Transversal).

1957

Andanes de l'estació d'Hostafrancs (L1).



1957

Andanes de l'estació de Catalunya (L1).

1961

Andana de l'estació de Catalunya (L1).

1957

Andanes de l'estació d'Urquinaona (L1).



1957

Andanes de l'estació d'Urgell (L1).



**1960**  
Andana de l'estació de Lesseps (L3).

**1940**  
Vestíbul de l'estació de Catalunya de la L1 (Transversal).



**1974**  
Andanes de l'estació de Fontana (L3).



**1964**  
Estació de Passeig de Gràcia, accés per Aragó (L3).

**Anys cinquanta**  
Estació de Mercat Nou (L1).



**Anys trenta**  
Estació de Catalunya de la L1 (Transversal).

**1924**  
Andanes de l'estació de Lesseps de la L3 (Gran Metro).

**1957**  
Andanes de l'estació de Catalunya (L1).



**1944 - 1991**

Interior d'un cotxe de la sèrie 200 A (251 - 254).

**1960**

Interior d'un cotxe de la sèrie 121 - 132 (reformat el 1959).  
En funcionament de 1926 a 1979.

**1962 - 1988**

Interior d'un cotxe de la sèrie 300 C de la L3.



# Trens de metro

**1953 - 1991**

Interior del cotxe núm. M-367 de la L1 (abans de la reenumeració a causa de la unificació de les empreses).

**1926 - 1979**

Interior d'un cotxe de la sèrie 121 - 132 (L1).



Fins ben entrada la dècada de 1980 els vagons de metro van portar publicitat en el seu interior. Se situava, generalment, a la part superior de les finestres i les portes, i s'aprofitava tot l'espai existent.

Els cotxes de la línia del Transversal (que circulaven pel que avui es coneix com línia 1) tenien un espai definit (de tipus romboide) que era molt apreciat pels anunciants perquè era molt visible.

Des de la dècada de 1980 els vagons de metro ja no porten publicitat interior.

**1926 - 1979**

Interior del cotxe núm. 127 de la sèrie 121 - 132.

**1953 - 1991**

Interior del cotxe núm. M-366 de la L1 (abans de la reenumeració a causa de la unificació de les empreses).

**1953 - 1991**

Interior d'un cotxe de la sèrie 300 de la L1 (abans de la reenumeració a causa de la unificació de les empreses).

**1953 - 1991**

Interior del cotxe R-341 de la L1 (abans de la reenumeració a causa de la unificació de les empreses).

**1926 - 1979**

Interior d'un cotxe de la sèrie 121 - 132 (L1).

**1963**

Interior d'un tren sèrie 300-B (L3). En funcionament de 1944 a 1987.



2010

Publicitat que encara queda a l'estació de Correus (L4), tancada el 20 de març del 1972.



## L'estació fantasma de Correus

La xarxa de metro s'ha ampliat notablement des de l'arribada de la democràcia al nostre país. En el cas de Barcelona, s'ha passat de prop de 60 estacions en la dècada de 1970 a les 140 existents actualment.

Però perquè es produís aquesta ampliació ha estat necessari, en algun cas, tancar estacions que estaven a una distància molt propera d'alguna altra estació que s'ha conservat. Ha estat el cas de les estacions Fernando i Correus.

L'antiga estació de Correus encara conserva a les seves parets bona part dels anuncis que es mostraven la data del seu tancament, el 20 de març de 1972.

Per aquest motiu és interessant comprovar quina publicitat s'estava exhibint en el moment del tancament de la que avui és una estació «fantasma», i que es troba entre Urquinaona i Barceloneta a la línia 4 del metro.



Prototip autobús articulat  
núm. 6343 amb panel  
publicitari lluminós.



## La publicitat als nostres dies

La publicitat al transport públic ha evolucionat en paral·lel als avenços tecnològics. L'exhibició dels anuncis incorporen actualment suports digitals i audiovisuals. El disseny i la creativitat s'imposen per fer més atractiu el reclam publicitari en un entorn ple d'estímuls.



Prototip nupi interior estació Catalunya.



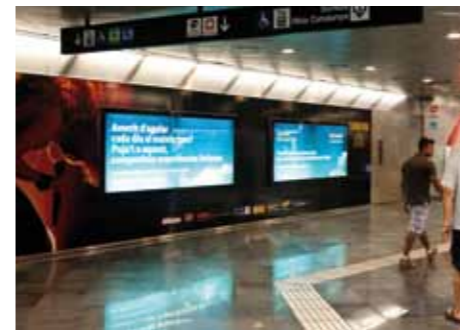
Publicitat interior autobús.  
Andanes estació Passeig de Gràcia L3.



Ehento qui am ullatem quas es  
dolorecto vid ut faci que nos utes

Accés estació Universitat L1-L2  
amb publicitat en escales.

Acció publicitària espectacular  
Passadissos enllaç L3-L5 estació  
Diagonal.



Passadissos de l'estació  
de Sants.



Autobús estándar núm. 6760  
publicitat integral.

Estació Trinitat Nova publicitat  
integral tren L3.



Ehento qui am ullatem quas es  
dolorecto vid ut faci que nos utes  
et utaqi as plit reprim endita  
voluptaquunt

Ehento qui am ullatem quas es  
dolorecto vid ut faci que nos utes

Publicitat al sostre tren L3.





