

LA INTENSA HISTÒRIA DEL TRAMVIA AL BARRI

Sí que va ser intensa, viscuda —o potser fóra millor dir patida— per tot el barri, d'una manera que ara és difícil d'imaginar. Els cotxes eren pocs i impossibles d'arribar a l'abast de l'economia dels poblenovins; per tant, l'únic mitjà per traslladar-se al centre de la ciutat era el tramvia. Per això, no era d'estranyar que els tramvies anessin abarrotats amb els passatgers (en aquest cas, tots eren homes) penjats dels estreps de les quatre portes exteriors. A banda de *la Catalana*, que només anava fins al Clot, no hi havia cap altre mitjà de comunicació amb els altres barris. El Poblenou quedava totalment aïllat de la resta de Barcelona, pràcticament tots els carrers eren un cul-de-sac. Només el carrer de Pere IV tenia la seva continuació cap a Badalona, formant part de la carretera N-II o, com es coneixia popularment, carretera de Mataró, per on precisament passava una de les línies de tramvies més populars: els de via estreta.

Dues amplades de via diferents: ampla i estreta

Els tramvies de la Ciutat Comtal al principi eren de dues empreses diferents. Una de capital anglès, i l'altra belga. Rivals, no cal dir-ho. Cada una tenia un ample de via diferent de l'altra. Els tramvies de via ampla tenien 144 cm entre carrils, i en els tramvies de via estreta, la separació era d'1 m.

Després, i com sempre, el peix gros es menja el petit: els de via ampla van absorbir els de via estreta. No obstant això, les línies que ja hi havia van coexistir i, en molts casos, per un mateix carrer circulaven línies d'amplada diferent. La solució era molt senzilla: intercalant una tercera via.

Al barri teníem els d'una mida i els de l'altra. Els de via estreta eren els que anaven a Sant Adrià i Badalona, amb les línies auxiliars (41, 42 i 47), i els de via ampla, el 36 i el 52.



Els tramvies de via ampla

Els inicis. Cavalls, electricitat i el 36

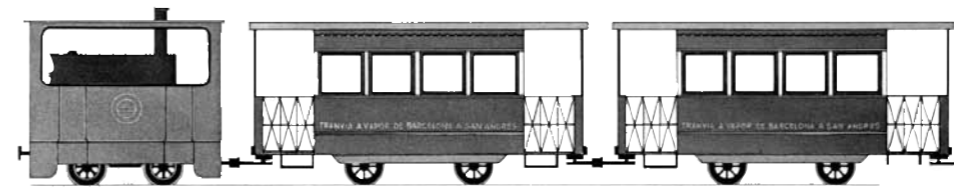
Eren els més antics, ja que van entrar en servei el març de 1874. Anaven des del port fins al carrer del Taulat amb Galceran Marquet. En aquells anys, tant el carrer del Taulat com tots els altres carrers del barri eren de doble sentit. Com que eren de tracció a sang, que vol dir que la força motriu eren els animals de tir que l'arrossegaven, al final de línia es va establir un ampli espai dedicat a quadres de cavalls. Aquest edifici, que bloquejava el futur de la Rambla cap al mar, en ser electrificada la línia cap allà l'any 1905 va continuar a les mans de l'empresa Aduanas, Transportes y Carbones, S.A., amb seu al passeig d'Isabel II. Al barri era coneguda com *La Quadra*. El seu únic servei de transport amb animals de tir va anar coexistint amb el de camions i cotxes.

Un cop electrificada va prendre el distintiu de 36. Aquí, com a fet anecdòtic podem afegir que les revistes satíriques de l'època hi van fer molta barrila anunciant mil i una calamitats i enrampades per als passatgers, però sense conseqüències. La línia tenia l'origen al mateix lloc i els cotxes que cobrien el servei eren els coneguts com *de visita*, ja que constaven de dues petites plataformes obertes amb motor a cada una. En arribar al final, la doble via es convertia en una de sola, el cobrador —hi havia dos empleats: conductor i cobrador— girava el tròlei, o sia la presa de corrent elèctric, i el tramvia se'n tornava per allà on havia vingut, fins a arribar al Pla de Palau, on no li calia fer cap tipus d'aquestes maniobres ja que girava a l'entorn del brollador d'*El geni català* i empenia el retorn cap al barri.

La conducció d'aquelles antigalles era d'allò més senzilla: el conductor, a peu dret, amb una maneta que girava del número 1 al 9, controlava la velocitat del vehicle. Per això, es va fer popular la dita de «posar el nou» per indicar que es volia anar de pressa. Frenar ja era tot un altre problema. A banda de passar del nou, o el que fos, al zero s'havia de fer girar una roda o volant unit a una cadena que frenava les rodes. Si plovia, o es preveien més dificultats del compte, al costat d'aquesta roda o volant hi havia uns petits dipòsits de sorra amb una espècie de tub/embut que dipositava la sorra sobre la via, per ajudar a frenar el vehicle.

El sobrenom *de visita* dels primitius cotxes de la línia venia del fet que tenien uns bancs en què els

← Tramvia de tracció a sang.



← Dibuix d'un tramvia de foc de l'any 1827



← Final i començament del tramvia de la línia 52 al carrer del Taulat.

FOTO JOSEP MARIA HUERTAS. 1966

↑ Girant el tròlei.

✓ Parada del de la línia 52 al carrer Taulat. Tramvia construït per l'empresa MACOSA (Can Girona)

FOTO JOSEP MARIA NOGUÉS RODÉS. 1967



→ Pas a nivell de l'antiga carretera de Mataró amb Pujades, amb el tren que acaba de passar. Dècada de 1930.

↳ Circulació del tramvia de la línia 41 trenta anys després al mateix indret [1960].

passatgers seien de plataforma a plataforma i que eren del tot elàstics quant a la capacitat d'ocupació. Tot depenia de si els passatgers eren més o menys, grassos o prims. De vegades, però, el cobrador —com que el cotxe tenia quatre portes, ell havia d'anar amunt i avall, intentant fer la seva feina— havia de posar un cert límit a la pretesa capacitat d'ocupació d'espai.

S'hi afegeix el 52

L'any 1941, la línia de tramvies número 52 que anava de la Bordeta a les Drassanes va ser perllongada fins al barri i va complementar la línia número 36 amb final al carrer del Taulat. Per tant, des d'aquest punt fins al Pla de Palau feien exactament el mateix trajecte, però amb l'única diferència que no el feien pel mateix preu: el 36 valia 15 cèntims de pesseta i el 52 en valia 20.

Amb aquesta prolongació del 52 es creava la línia més llarga de Barcelona, només superada un any més tard per una altra línia també del barri, encara que aquesta nova línia era de via... estreta! Després, els cotxes van ser canviats per uns de més moderns, els de la sèrie 800, els quals, tot i tenir també doble motor a davant i darrere, a l'interior els seients eren còmodes i adaptables de cara al sentit de la marxa.

El pas a nivell de l'avinguda d'Icària

Ambdues línies seguien un camí natural, Taulat-Av. Icària, amb l'inconvenient que a l'altura de l'actual Hospital del Mar es creuaven amb el pas a nivell del tren de la costa. De vegades, l'espera i la campaneta es feien inaguantables, però la gent ja hi estava acostumada, tot i que hi havia hagut algun terrible accident amb molts morts.

Però el 1948 hi va haver un altre problema. Amb motiu del centenari del primer tren a l'Estat es va electrificar aquest ramal, amb el consegüent encreuament de cables elèctrics. Es va haver d'anul·lar el del tramvia. Per tant, en sortir de la parada per passar el pas a nivell, el tramvia havia de «posar el 9» i creuar el pas a tota marxa. De dia, ningú no se n'adonava; ara, de nit, si hi havia algun passatger no coneixedor dels problemes de la línia, el seu ensurt era dels grossos, ja que es veia creuant les vies d'un tren sense corrent elèctric.

Els trajectes van tenir diverses allargades i escurçades, per finalitzar, el 1965, per anul·lar el 36 i deixar al seu lloc —amb el primitiu trajecte del 36— el 52. Curiosament, si el trajecte era el

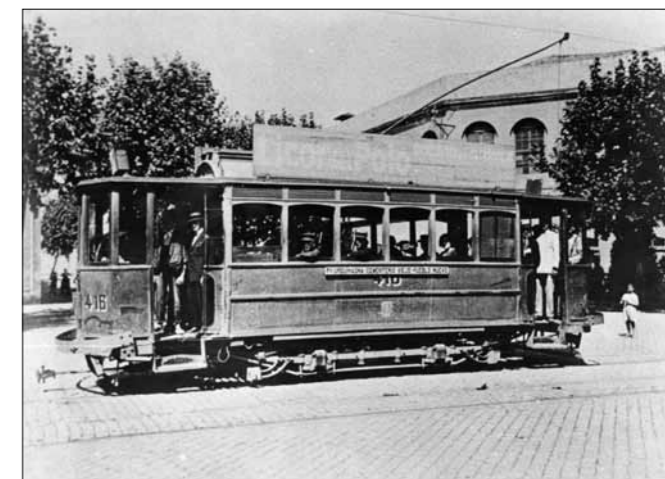


mateix, el preu no. El bitllet que el 1941 valia 15 cèntims de pesseta vint-i-quatre anys més tard costava una pesseta amb 50 cèntims, o sigui que el preu s'havia multiplicat per deu! Finalment, dos anys després es va anul·lar la línia i es va suplir per un autobús, el 36!

Anys després, ja sense el tramvia, es va fer un pont tipus *mecano* per superar el pas a nivell del tren, en benefici de l'autobús i del trànsit en general. Posteriorment, amb la construcció de Vila Olímpica el pont va ser desmuntat i encara funciona a la Zona Franca.

Un nou servei de via ampla: el 53

El capítol dels tramvies de via ampla el podem cloure amb l'entrada en funcionament, el 1955, del 53, que anava del barri a la plaça de Tetuan. Per aquesta raó, els poblenovins, sempre tan amants de batejar les seves línies de transport públic, el van motejar com *el Moro*. Anava pel carrer de Pujades i tornava per Lull, i acabava al principi al carrer d'Espronceda. Després es va anar allargant, fins que el 1965 va arribar al barri del Besòs per una banda i al carrer de Rogent per l'altra. Però la seva vida va ser efímera, ja que el servei va ser anul·lat el 1968.



↑↑ Tramvia de via estreta de la línia 41 al carrer de Wad-ras amb Llacuna davant del Cànem. Dècada de 1920.

↑ Circulació del tramvia de la línia 41.

Els tramvies de via estreta

El vell tramvia de foc de Badalona

El 1883, al cap de nou anys de servei dels tramvies de via ampla, van entrar en funcionament els de via estreta per la carretera de Mataró —o carrer de Pere IV. Era la línia ja esmentada Barcelona-Badalona. En principi estava projectada per ser màquina de vapor —tal com ja funcionava la línia de Sant Andreu—, però un grup de veïns s'hi van oposar i va acabar essent també amb tracció a sang. No va ser fins deu anys més tard que la raó es va imposar i els *tramvies de foc* van entrar en servei i van escurçar més d'una hora el trajecte, ja que els tramvies menats per animals no podien superar els 8 km per hora, i els de vapor anaven a 10 o 12 km pel nucli urbà i a 15 km o més en despoblat. Però, deu anys més tard, ja al segle xx, la línia va ser electrificada.

Entren en servei el 42 i el 41

Aprofitant el mateix inici (Trafalgar/plaça d'Urquinaona) i l'entramat de vies d'aquestes línies es va crear una línia que finalitzava a Pere IV, davant de les cotxeres, al costat del que ara és la parròquia del Sagrat Cor. Aquest servei Plaça d'Urquinaona-Sant Martí, anys més tard, va ser el tramvia 42. Tanmateix, el 1910, aprofitant el mateix entramat, es va derivar un ramal i es va crear el servei Plaça d'Urquinaona-Cementiri Vell-Poble Nou, que passava pels que ara són els carrers d'Àlaba i Doctor Trueta, i finalitzava en aquest carrer, passada la rotonda de la Rambla, al que avui és el cul-de-sac del carrer del Doctor Trueta, en aquell temps carrer de Wad-ras. En aquell punt feia el mateix que feia el 36 un carrer més enllà, el de Taulat, o sigui, girar el tròlei del corrent elèctric i tornar per allà on havia vingut. Uns quants anys més tard, aquest ramal es va convertir en el 41. I fent un salt en el temps i aprofitant pràcticament tot el recorregut del 41, l'any 1942 es va perllongar un servei ja existent, el de les Corts, i es va fer arribar al barri: va ser el tramvia 47.

Tramvia número 47

Tot i que va tenir una vida molt efímera, només tres anys, va arribar a ser molt popular, ja que era el que feia el recorregut més llarg de tot Barcelona, passant pel barri, el parc de la Ciutadella, el passeig de Sant Joan, Trafalgar (fins aquí, el mateix trajecte que el 41) i a partir d'aquest punt, pujava

per Girona, Consell de Cent i rambla de Catalunya i girava per la Diagonal fins a la plaça de la Concòrdia, a les Corts. Era l'únic tramvia de via estreta que passava pel centre de la ciutat. Tots els altres eren perifèrics: Horta, Sant Andreu, Sant Adrià...

Vint-i-dos anys més tard, el troleibús FD —ara el bus 6— va recuperar gairebé el mateix recorregut.

L'arribada del 47 va propiciar un canvi per al 41. A partir d'aquell moment, el servei acabava a la rotonda de la Rambla —que molts encara anomenen «del 41»— i s'evitava el gir del tròlei. Aleshores van poder fer ús de cotxes amb un sol motor, amb la qual cosa van propiciar l'arribada dels populars tipus de cotxes monobloc amb entrada central, coneguts com el tancs.

Els tancs

Aquests vehicles de gran capacitat eren, en principi, els que feien el trajecte fins a Sant Adrià i Badalona. No tenien plataforma descoberta i l'accés era al mig, i amb això s'evitaven, només en part, dues coses: que la gent anés penjada als estreps i que els qui intentaven escapolar-se de pagar ho tinguessin més difícil. Feien una impressió de solidesa i seguretat com potser cap altre tipus de vehicle. En anar-se eliminant les línies de via estreta, molts d'aquests cotxes van ser reformats, conservant la mateixa estructura però adaptant-los a la mida dels de via ampla. Al seu torn, la línia del 70, que anava a Badalona, va ser estructurada amb dues unitats d'aquests cotxes amb un motor a l'extrem de cada vehicle, per poder fer el clàssic canvi de tròlei en arribar al final de trajecte.

Com que al 41, tant al final al carrer del Bruc com a la Rambla, ja no li calia fer aquesta maniobra, a partir d'aquest moment la línia va ser servida per un cotxe del tipus tanc, però amb un remolc d'una classe més lleugera. Com que els tancs eren molt sòlids, en alguna època de l'any, sobretot a l'hivern per raó de la contracció del ferro de les vies, en fer la girada per la rotonda de la Rambla deixava anar un grinyol bastant molest.

El pas a nivell de Pere IV

També aquestes línies tenien el seu punt negre: el pas a nivell al carrer de Pere IV en unir-se al de Pujades, a prop del carrer de Marina, on antigament hi havia el pont dels àngels sobre el llit del Bogatell. Si el de l'avinguda d'Icària era de barrera alçada, aquest pont era de barrera rodant. Aquest



↑ Nou traçat de les vies a la cruïlla de Pere IV i Pallars.

FOTO BRANGULÍ

← Als anys de la postguerra era habitual veure els nois penjats dels tramvies.



→ Tramvia 70 en servei des del 1936 que passava per Pere IV, anomenats popularment tancs. El conjunt de ratlles de la part frontal, conegudes com a bigotis, eren pròpies dels tramvies interurbans per fer-los més visibles.



pas va ser anul·lat l'any 1951 en fer un pont al carrer de Pallars sobre les vies del tren de Granollers, per on es va desviar tot el trànsit. Aquest mateix any 1951, tenint els tramvies de protagonistes, es va esdevenir un fet realment històric, i d'un caràcter eminentment polític, que ben bé es mereix un apartat especial. El fet es recorda com la vaga dels tramvies.

Els Quatre Cantons

No. No ens estem referint a la revista ja esmentada, no, sinó a la parada d'aquests tramvies en aquest popular indret del barri, o sigui, la cruïlla de Pere IV amb Marià Aguiló i Sant Joan de Malta. Aquesta era una de les parades més concorregudes de tot el trajecte. A part de ser un lloc amb molt radi d'habitatges, hi havia una raó especial. En totes les línies, sobretot en les de llarg recorregut, el preu del bitllet era fragmentat. D'aquesta manera, fins als Quatre Cantons tenia una tarifa, i si volies seguir més enllà, una altra de més cara. Igualment, si venint de Badalona l'agafaves a la parada d'Espronceda, el bitllet era més car que a partir de Quatre Cantons. No cal dir que la picaresca funcionava tant com es podia i, com que el cobrador no tenia un lloc de cobrament a l'entrada, sinó que anava amunt i avall del cotxe, si el qui havia pujat a Espronceda pagava passats els Quatre Cantons abonava la tarifa inferior. Repetim, que el sistema funcionava per igual a totes les línies. El que era molt peculiar d'aquesta parada, sobretot,

venint del centre de la ciutat, és que el cobrador ho anunciava a plena veu amb el crit: «Quatre Cantons, final de... [el preu estipulat fins a aquell indret]».

El punt de partida

El punt de partida, o el d'arribada, tant se val, d'aquestes línies al principi era el de Trafalgar amb plaça d'Urquinaona, als peus del gratacels del carrer de Jonqueres. Diem «al principi» perquè als baixos d'aquest edifici, l'any 1945, s'hi va instal·lar un cinema de nom Atlanta. Segons sembla, l'arribada de tantes línies de tramvies (70, 71, 41 i 42) molestava els elegants clients del nou local i l'empresa va aconseguir allunyar l'origen i el final d'aquests serveis. D'aquesta manera, el 70 i el 71 —línies servides pels models tipus *tanc*— van finalitzar el seu recorregut a Trafalgar, davant del carrer del Bruc, i, com que eren de dos cotxes units, feien servir el sistema de canvi de tròlei, i me'n vaig per on he vingut. En canvi, el 41 i el 42, que circulaven amb cotxes més lleugers, o amb un sol tanc amb remolc, venint per Trafalgar pujaven per Bruc, on tenien origen i final, seguien per la ronda de Sant Pere, giraven Girona avall fins a Trafalgar i anaven cap al Poblenou.

Unes morts ja anunciades

Aquesta mort va ser sense cap mena de dubte la del tramvia número 41 (1910-1955).

Havien estat ja suprimits tots els altres serveis, excepte els de la carretera de Mataró, i amb molta



↑↑ Pas a nivell a l'avinguda d'Icària, a l'indret conegut com a Pont de Don Carlos, abans de la construcció del pas elevat. Meitat de la dècada de 1950.

↑ Tamvia 52 al pas a nivell de l'avinguda d'Icària. Any 1967.

FOTO JORDI IBÁÑEZ

més raó havia de finir el 41, que era el trajecte més econòmic de tot Barcelona: 15 cèntims de pesseta! Va ser anul·lat per deixar pas al tramvia de via ampla número 53, i el preu es va multiplicar per molts enters.

El 1964 se suprimí el 42 i al seu lloc s'hi posà un autobús. L'any següent, els que van passar a millor vida —és un dir— van ser el 70 i el 71, de Sant Adrià i Badalona, que també foren reemplaçats per autobusos. Arribats a aquest punt, els tramvies de via estreta van passar definitivament a la història, encara que als de via ampla no els quedava pas gaires anys de vida.

NICASI CAMPS I PINÓS

➤ Posant les noves vies amples del tramvia de la línia 53 al carrer Pujades amb Àvila

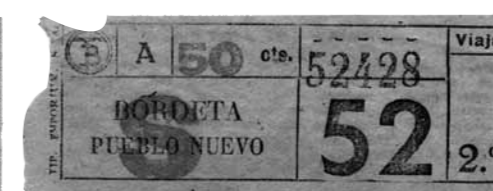
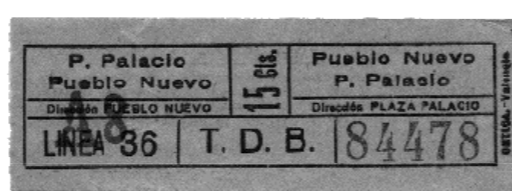
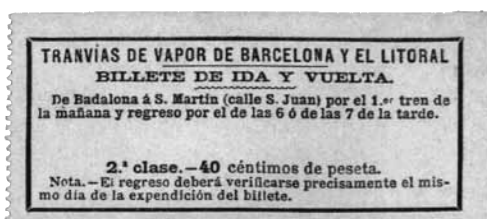
FOTO BRANGLÍ. 1953

→ El tramvia 53 en l'encreuament del carrer Llull amb la Rambla del Poblenou.



Recull de títols i bitllets de transport del Poblenou de diferents èpoques.

COL·LECCIÓ FRANCISCO ARAUZ



La vaga dels tramvies

Arran d'una important pujada de la tarifa de preus dels bitllets, i partint de la base que els de Madrid no s'havien encarit, es va proposar fer una vaga als tramvies. Encara que potser fóra més encertat dir que es va fer un boicot que no pas una vaga, ja que els tramvies no en van fer pas, de vaga, sinó que van seguir circulant, però buits, ja que els qui van fer vaga van ser els usuaris. El fet va ser general. De tot tipus de tramvies i de tota la ciutat. Qui ho va dir? Com es va organitzar? Ningú no ho sap dir exactament, però es va atribuir «als estudiants». Fossin qui fossin aquests hipotètics estudiants, tothom va obeir la consigna i aquell 1 de març de 1951 i els dies següents tothom va anar a peu. La notícia es va esbombar, malgrat tots els esforços del règim franquista per evitar-ho. La gent tenia por, sí, però ben mirat es va trobar la manera més tranquil·la possible d'enfrontar-se al poder sense arriscar-se gaire. Perquè... de què els podien acusar? D'anar a peu? No podien pas fer-ho, encara que ho van intentar sense gaire èxit. La riuada de gent, per exemple, que baixava de bon matí pel carrer de Sant Joan de Malta per venir a treballar a les indústries del barri era immensa. I qui diu per aquest carrer també ho diu pel de Pere IV o per l'avinguda d'Icària, les tres vies amb entrada més directa.

La gent, repetim, tenia por, sí, però es va trobar el motiu, la resistència passiva suficient per encarrar-se als opressors i guanyar-los. Tot i aquesta por, hi va haver casos molt remarcables de comprometre's, com ara el dels pocs propietaris de cotxes particulars que oferien als qui anaven a peu de portar-los, malgrat que això els comprometia. Repetim, però, que de cotxes n'hi havia ben pocs i que la possibilitat de trobar un d'aquests benefactors era pràcticament nul·la.

Els resultats van ser impressionants. Un èxit total. Els preus van tornar a ser els d'abans; el governador civil va ser destituït i la gent va respirar més tranquil·la,

satisfeta del fet que, encara que modestament, s'havia enfrontat al totpoderós règim franquista. Com que els fets es van iniciar coincidint amb la festa patronal de la policia, va córrer la veu de «Por ser el Santo Ángel Custodio, patrono de la policía, lo celebran este año paseándose en tranvía.» Ni aquesta ni altres conyetes, com ara les referides a la pacífica manifestació d'estudiants passejant-se i portant ampolletes d'aigua del Carme i amb un lliri a la mà, en clara al·lusió a la suposada amant del governador civil, una coneguda vedette del Paral·lel Carmen del Lirio. Ni tampoc la dita posterior referida governador cessat i al nou, «Se fue el Barbas i nos vino la Alegría», jugant amb els seus cognoms: Barba i Baeza Alegría.

Barcelona sense tramvies

Sis anys més tard, el 1971, el nefast alcalde Porcioles es va sortir amb la seva i el 18 de març els tramvies van desaparèixer del tot a Barcelona. Per acabar-ho d'adobar, els seus col·laboradors, van triar aquest dia per ser el seu sant i fer-li un obsequi a la seva mida.

Una mica per consol, repetirem el que ja hem dit en començar: del tot del tot, mai no ens hem quedat sense tramvies, ja que el Tramvia Blau ens ha salvat l'honor. Hem fet algunes referències, poques, als preus dels bitllets. No n'hem fet gaires per no errar-les, però el que sí que volem fer constar és que durant una colla d'anys es va establir un bitllet doble, d'anada i tornada, i un de quatre viatges, a preus molt més reduïts; ara, això sí, només es despatxaven fins a les nou del matí, ja que es considerava que només era per ajudar el transport dels treballadors, i més tard d'aquesta hora era esbarjo.

N. C. I P.