

AQUELLA ENTRANYABLE CATALANA



↑ Projecte de tramvia de cavalls utòpic aparegut a la revista La Antigua Unión el 28 de novembre de 1880.

Projectes i realitats

Els primers projectes d'unir el Clot i el nostre barri mitjançant una línia regular de transport públic es remunten als decennis del 1870 i el 1880. Del 1877 és la proposta de Francesc Xavier Camps d'un tramvia de cavalls entre tots dos barris. I de tres anys després, el curiós projecte d'un tramvia penjant concebut per l'advocat Joan de Marfà; el projecte consistia en un tramvia penjant, de tracció animal, però en comptes d'anar sobre dos carrils fixats al paviment aniria a un carril elevat a uns 5 m d'alçària. El projecte datat el 1880 es va presentar a l'Ajuntament el 1882, però no va arribar a fer-se realitat, malgrat els esforços del seu promotor. A la premsa local va tenir un ampli ressò.

La Provensalense

Van passar endebades els anys, fins que el 1908, segons uns, o el 1916, segons uns altres, no hi va haver un servei regular de transport col·lectiu entre els dos barris més densament poblats de Sant Martí de Provençals, quan ja tots dos formaven part de la gran Barcelona. En principi, es prestava amb els *riperts* (òmnibus lleugers tirats per un parell de cavalls o mules) de l'empresa *La Provensalense*, propietat de Pere Llovet, que unien el carrer de Mallorca al Clot amb el carrer del Taulat al Poble-nou, a tocar del final del tramvia 36.

El preu del viatge era de 5 cèntims de pesseta, en una època en la qual el salari diari mitjà d'un treballador no solia passar de 8 o 9 pessetes.

La Catalana

El 1921, la línia va ser transferida a l'empresa La Catalana, pertanyent a Rafael Martí, que el 1925 va substituir els *riperts* per autobusos. Aquests canvis van anar acompanyats per petites modificacions en l'itinerari, que des d'aquell moment va quedar fixat a la plaça del Mercat al Clot, i sense canvis al Poble-nou. Els dos punts continuaven units pels carrers de Sant Joan de Malta i de Marià Aguiló al llarg de tot el seu recorregut. Avui en dia, pot semblar gairebé impossible que amb la poca amplada dels dos carrers pogués ser de dos sentits, i amb les dues voreres per a vianants. Doncs sí, era viable, i ho va ser durant molts anys.

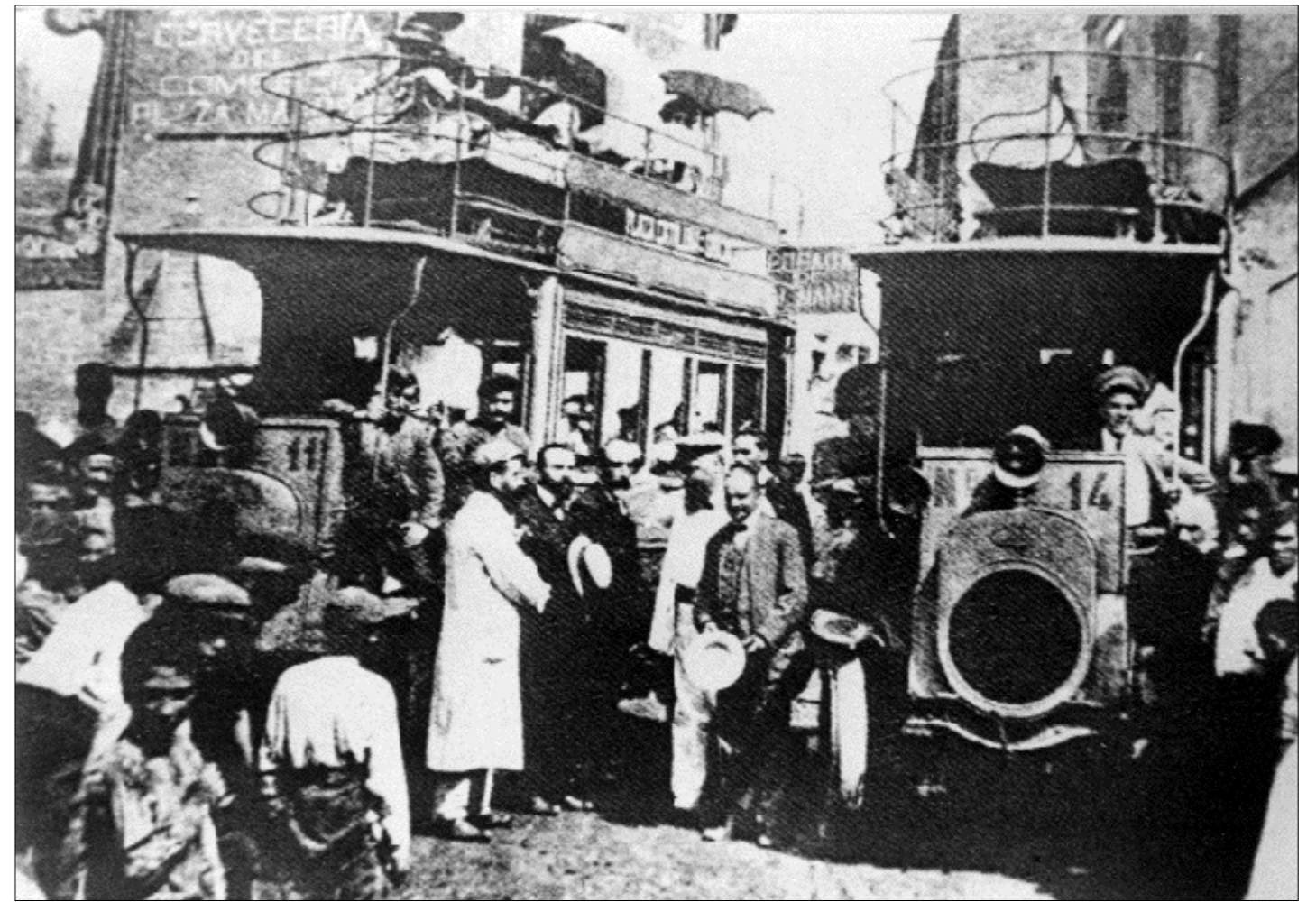
A part d'allargar el trajecte, també es van apujar els preus. Dels 5 cèntims inicials ja s'havia arribat als 10, i amb la tracció mecànica el preu de tot el recorregut s'establí en els 20 cèntims, encara que es conservà el bitllet de 10 cèntims per a trajectes parcials.

També aquí hi ha el pas a nivell

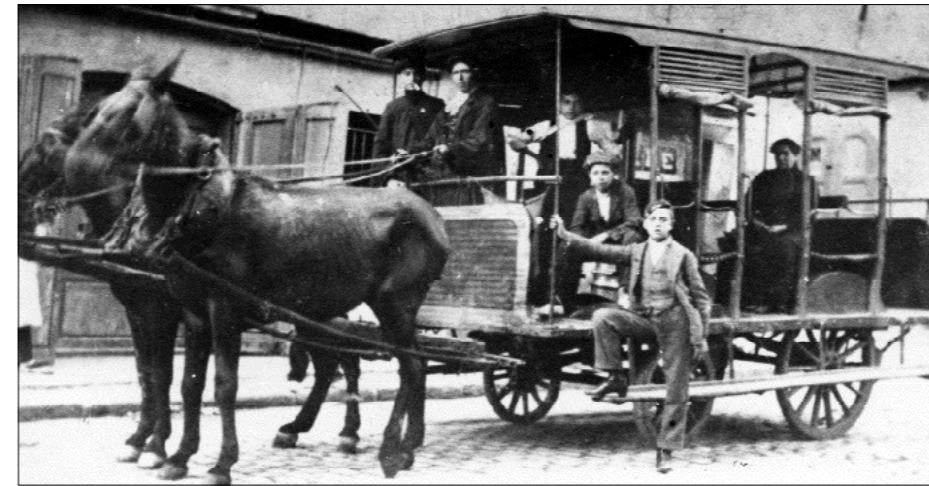
Per no variar dels seus amics i rivals, els tramvies, *la Catalana* també es trobava amb el seu pas a nivell que li privava de seguir si tenia les barreres baixades. Com que aquest pas era en el camí de la Verneda, amb el que ara és el carrer dels Escultors Claperós —que precisament és el vial del tren— i estava molt a prop del final de trajecte, si l'usuari anava al Clot venint del Poble-nou li sortia molt més a compte baixar de l'autobús i anar a peu fins al final que no esperar-se que obrissin la barrera. Ara, el problema era si el passatger venia al barri: aleshores no li tocava cap altre remei que esperar-se resignadament.

La línia d'autobusos J

Sense les dates gens clares, però per raons fàcils d'imaginar, durant la guerra civil 1936-1939, com que les empreses van ser confiscades, *la Catalana* va deixar de prestar els seus serveis. El mes de desembre, la Compañia General de Autobusos i la Conselleria de Serveis Públics de l'Ajuntament barceloní van decidir crear una línia d'autobusos entre el carrer de Sant Antoni Maria Claret (en aquell temps, Mutualitat) i la nostra Rambla (aleshores,



↑ "La Catalana". Any 1906.



← Cotxe òmnibus portat per dues mules, línia Clot-Mar Bella. Any 1916.



↙ Cotxe de cavalls de la Provensalense, que va circular entre 1916 i 1915.



↑ Garatge de La Catalana als Quatre Cantons (PereIV amb Marià Aguiló), l'any 1997.

passeig del Triomf). La nova línia tenia la lletra J com a distintiu, i la seva creació obeïa «a facilitar els desplaçaments de la classe treballadora». Havia d'entrar en funcionament els primers mesos del 1937. Aquests eren els projectes i les bones intencions; ara, del que no tenim cap prova és que aquestes intencions tan lloables arribessin a fer-se realitat.

El forçat adéu

Les coses es van anar complicant per a aquesta línia. La competència li sortia per tot arreu. Una part molt important, dels mateixos consumidors. El nivell de vida havia pujat, de primer tímidament però els cotxes —sobretot el 600 i després els 600 de segona mà— i les motos van anar fent acte de presència i els usuaris van minvar. D'altra banda, en partir en dos el carrer de Sant Joan de Malta per l'obertura de la Granvia per fer-hi l'autopista, es va haver de modificar el trajecte, i tot això va obligar l'empresa Martí a presentar el seu projecte d'abandonar la concessió de la línia.

El microbús 92

Acceptada aquesta renúncia, Transports de Barcelona va prendre el relleu amb la creació del microbús 92, que anava de l'Hospital de Sant Pau fins al barri.

D'aquesta manera, el 27 d'octubre de 1980 li dèiem un afectuós adéu a *la Catalana* i entrava en servei el 92.

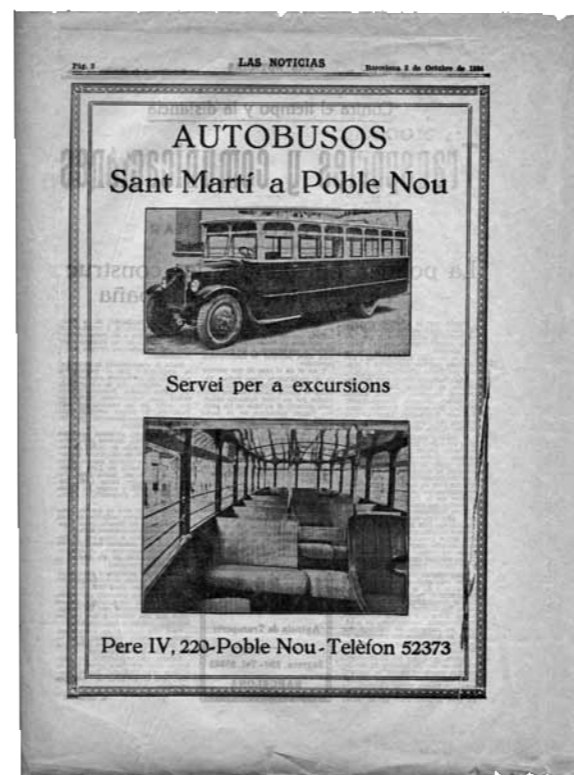
Tenia l'origen i final a la part inicial de la Rambla, gairebé a tocar de mar, on encara hi ha amplada de vial més estret. Doncs bé, aquest vial es va crear perquè aquest microbús pogués fer la volta, en acabar el seu trajecte, i iniciar el camí de retorn Rambla amunt per un trajecte força tortuós. Es va calcular que d'anada del Poblenou vers l'Hospital de Sant Pau feia 4.600 m i, a la inversa, 5.300.

Ampliant la línia, el 1996 es va fer arribar fins a l'Hospital del Mar. Com que anava d'aquest hospital al de Sant Pau, algú va intentar motejar-lo com *l'Infermer*, però la cosa no va prosperar.

El 192

El 1992 va tenir una considerable ampliació. El van fusionar amb el 25, que feia el servei des de la plaça de Gal·la Placídia, a Gràcia, fins a l'Hospital de Sant Pau, i van convertir el nou 92 en una de les línies més llargues i boniques de la ciutat, ja que passava pel Carmel, el Cottolengo, el parc de la Creueta del Coll, Vallcarca, el darrere del parc Güell, en fi, per carrers amb unes vistes sobre la ciutat incomparables, que si un no tenia pressa, en fruïa força.

Aquest treball es basa en el capítol dedicat a la Catalana, del llibre *De la tartana al metro*. Arxiu Històric del Poblenou, Barcelona, 1985



↑ La Catalana circulant per la rambla del Poblenou l'octubre de 1980. FOTO JOSEP MIQUEL I SOLÉ

←← Anunci de La Catalana al diari Las Noticias el 3 d'octubre de 1934.

← L'any 1980, l'autobús 92 va substituir La Catalana. Fotografia de l'any 1986.

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

COL·LECCIÓ FRANCISCO ARAUZ

