

LA TRIPLE HISTÒRIA DELS AUTOBUSOS AL POBLENOU

Al segle xx, els orígens històrics dels autobusos són tan desconeguts i complexos a Barcelona com al Poblenou. Perquè hi van intervenir diferents empreses privades, locals o amb capital multinacional, que es feien la guitza entre si i amb les companyies de tramvies. I perquè, igual que els tramvies al segle xix, inicialment els autobusos van néixer més com a negoci privat que no pas amb vocació de servei públic i accessible a la classe obrera, majoritària tant al barri com al conjunt de la ciutat.

Seria fàcil i bonic poder fixar la gènesi comuna dels autobusos de Barcelona i Poblenou a l'octubre de 1922. És la data en què la Compañía General de Autobuses —de la qual encara es conserven les sigles CGA a la façana restaurada de les antigues cotxeres del carrer de Roc Boronat, entre Almogàvers i Tànger, que TMB va abandonar el 15 d'abril de 2007— va posar a circular per la capital catalana els seus primers vehicles, importats de Gran Bretanya amb el seu característic color vermell. Al Poblenou, però, tot i tenir-hi les cotxeres i els tallers, la CGA va fer-hi passar la primera línia d'autobusos el febrer de 1923, per enllaçar els Quatre Cantons (Marià Aguiló-Sant Joan de Malta i Pere IV) amb el barri de Sants, tot creuant el centre de Barcelona. Se li va dir línia B i passava pel carrer de Pere IV, els passeigs de Pujades i l'avui Lluís Companys, l'Arc de Triomf, les rondes de Sant Pere i Universitat i la Gran Via fins a la plaça d'Espanya, per enfilars la Creu Coberta, un traçat que va esdevenir clàssic i que, fins al centre de la ciutat, en bona mesura encara fan avui molts dels autobusos que surten, arriben o passen pel barri: 6, 40, 42, 141, B-25 i N-6. No obstant això, aquells autobusos de la CGA de principis dels anys vint no van ser ni els primers de Barcelona ni els primers del Poblenou.

Entre finals del 1905 i el 1908 ja havien circulat entre la plaça de Catalunya i Gràcia uns autobusos de dos pisos llogats a la Compagnie Générale des Omnibus de París per una empresa barcelonina vinculada d'alguna manera al Poblenou: La Catalana. Aquesta empresa de *riperts*, una mena de tartanes o tramvies de cavalls que no necessitaven vies per circular però que aprofitaven les dels tramvies de veritat, va intentar reconvertir el negoci cap als autobusos quan, a la primeria del segle xx, es van electrificar totes les línies de tramvia. La Catalana no se'n va sortir, per la competència deslleial de Tranvías de Barcelona, companyia belga

dirigida pel marquès de Foronda. El marquès de Foronda, veritable factòtum dels transports de Barcelona fins a la Segona República, va ser el mateix personatge que als anys vint va comprar la CGA quan va veure que la implantació de l'autobús com a competència al tramvia era imparable. En qualsevol cas, La Catalana va fer fallida, però va deixar el seu nom com a denominació genèrica dels *riperts* o tartanes de las vint i les principals característiques del qual són extrapolables fins i tot al conjunt de Barcelona. Es poden resumir en tres: 1) un servei principal d'autobusos que, amb vocació radial del centre de la ciutat cap als barris, va desplaçar progressivament un tramvia després ressuscitat i que fa relativament poques dècades que conviu amb el metro; 2) una connexió mar-muntanya no sempre ben coberta, i 3) un necessari lligam de transport supramunicipal entre nuclis obrers tampoc mai ben resolt.

Els autobusos de la Compañía General de Autobuses (CGA) —igual que durant el franquisme ho van ser els troleibusos i els vehicles de gasolina de Tranvías de Barcelona (TB) i, ja en democràcia, els autobusos de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), alguns dels quals han incorporat el gas natural com a combustible— van connectar bàsicament Poblenou amb el centre de Barcelona. Un servei que fins als anys seixanta els autobusos van compartir amb els tramvies i que era insubstituïble, atès que l'únic metro proper al barri fins que el 1977 va arribar la línia 4 va ser la línia 1, amb parades a Marina (des del 1932) i Glòries i Clot (1951).

La catalana —com abans del 1925 els *riperts* o tartanes i després del 1980 algunes línies i microbusos de TMB— va ser l'autobús de barri que va unir Poblenou amb el Clot i el Camp de l'Arpa, amb la qual cosa mantenia vius els lligams i l'esperit autònom de l'antic municipi de Sant Martí de Provençals i acostava el barri, per exemple, a un equipament bàsic com és l'Hospital de Sant Pau. Que l'any 1935, quan la CGA ja tenia pràcticament el monopoli dels autobusos barcelonins, un particular com Eugeni Duran presentés a l'Ajuntament el projecte d'una línia «Poblenou-Hospital de Sant Pau» —mai concedida precisament per pressions monopolístiques— exemplifica que la connexió mar-muntanya històricament va estar mal resolta, tant al Poblenou com al conjunt dels barris perifèrics de Barcelona.

Per fi, i en certa manera semblantment a la catalana, la primera línia de Badalona o Sant Adrià

↓ Circulació d'un autobús per la carretera de Mataró. Any [1928 o 1929]



← ↑ El troleibús de dos pisos, amb coberta imperial, de la línia FP (Provença, Rocafort, Poblenou), anomenat popularment Felipe.



↑ L'autobús 36 a l'avinguda d'Icària; a l'esquerra es veu el tren de la costa sortint de l'estació de França. Any 1970.

—com després els tramvies Washington o tancs i els autobusos de la TUSA o TUBSAL, avui el B-25— exemplifica que les necessitats de mobilitat al Poblenou no han estat sempre orientades al centre de Barcelona. Els lligams i la connectivitat del Poblenou amb altres zones obreres i perifèriques com ara el Clot, la Verneda, Sagrera i Sant Andreu, el Besòs, Sant Adrià, Badalona i Santa Coloma o fins i tot Sants o l'Hospitalet són reals i, històricament, tant o més intenses que amb el cor de Barcelona, a la vegada que mal ateses. I és que, amb l'excepció del període republicà i dels projectes revolucionaris del 1936, fins a l'arribada la democràcia municipal el 1979 (i encara; la prova n'és la reduïda xarxa de metro) les necessitats de mobilitat de les classes populars i dels barris obrers no van ser tingudes degudament en compte. Ni tan sols perquè la gent pogués arribar a la feina amb transport públic.

L'autobús, com abans el tramvia i després el metro, sí que portava (i sobretot) treballadors a les fàbriques de la Manchester catalana. Però com en llaunes de sardines. Altres hi anaven a peu. I molts, amb el pas dels anys, amb cotxe, amb la qual cosa congestionaven el barri i la ciutat. Com ara, que ja no hi ha fàbriques sinó oficines del 22@. És clar que hi havia també els veïns que, en dies de festa o entre setmana, agafaven l'autobús (com ara el tramvia o el metro... o el cotxe) per *baixar* a Bar-

celona. A comprar, a fer encàrrecs, al cinema o a passejar. Com ara, que també *pugen* al Poblenou des de la resta de Barcelona altres veïns a comprar, a passejar o a la platja. Fins i tot arriben turistes. És qüestió de temps, doncs, que un autobús de dos pisos, sota la forma de bus turístic, torni a circular pels carrers del Poblenou. Caldrà recordar aleshores aquells primers vehicles AEC-403 de rodes massisses de la línia Sant Adrià-L'Hospitalet, amb 28 seients a l'interior de l'autobús i 28 a l'imperial descobert, que creuaven el Poblenou per Pere IV i els Quatre Cantons, des de les vuit del matí fins a les vuit del vespre. Des del 21 de desembre de 1922. Abans que la *catalana* canviés els cavalls animals pels de vapor el 1925 i que la Compañía General de Autobuses gravés el 1922 les sigles CGA en unes cotxeres que van deixar de ser-ho el 15 d'abril de 2007.

MARC ANDREU



↑ Un insòlit carrer d'Almogàvers amb dos sentits, a causa d'uns problemes al pont del carrer de Pallars.

Dècada dels anys setanta.

FOTO PEPE ENCINAS



↑ Línia FD Calvo Sotelo-Pere IV, rebatejats popularment amb el nom de Gilda, en referència a la pel·lícula de mateix nom interpretada per Rita Hayworth. Últim model de troleibús que va circular per Barcelona del gener des del 1959 fins a l'octubre de 1968.

FOTO PEDRO FERRER

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

COL·LECCIÓ FRANCISCO ARAUZ

