

TMB Cultura

Espai

**Mercè
Sala**

Barcelona, ciutat i transport públic urbà



Del XX de març al xx d'abril de 2017

Ciutat i transport públic urbà

Aquesta exposició presenta una selecció de documents que ens permeten copsar l'evolució del servei de transport públic de viatgers a la Barcelona contemporània, que va créixer forçat per exigències de l'expansió demogràfica i urbana de la ciutat. Aquest servei públic va ser gestionat per un nombre significatiu d'empreses privades fins a l'octubre de 1952, moment en què el Ple de l'Ajuntament va aprovar un acord que preveia la municipalització de totes les empreses de transport públic de la ciutat.

Els documents i les imatges que podem veure a l'exposició són una petita mostra del fons documental històric de les antigues empreses concessionàries, així com de Transports de Barcelona i de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, que actualment es preserven a l'Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona per tal de garantir-ne la conservació i la consulta pública. El fons, que es va dipositar a l'Arxiu com a resultat d'un conveni de col·laboració signat el 2015 amb Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), té una riquesa i una rellevància especials per a l'estudi dels serveis i les infraestructures de transport que han permès a la ciutat de Barcelona créixer i desenvolupar-se al llarg del temps.

Una part d'aquest fons va ser seleccionat i exposat a la seu de l'Arxiu Municipal Contemporani fins al mes de febrer de 2017, i ara forma part d'aquesta exposició, la qual té la finalitat de posar en valor els documents que permeten il·lustrar l'evolució del transport urbà a Barcelona al llarg de més d'un segle des de l'inici de la circulació de tartanes i galeres per camins i carrers poc urbanitzats de la ciutat. També ens permet veure l'impacte dels avenços tecnològics en la transformació dels transports i, finalment, visualitzar les difícils relacions entre les empreses i les societats mercantils davant l'augment progressiu de la intervenció i el control municipals per a la regulació del servei públic.

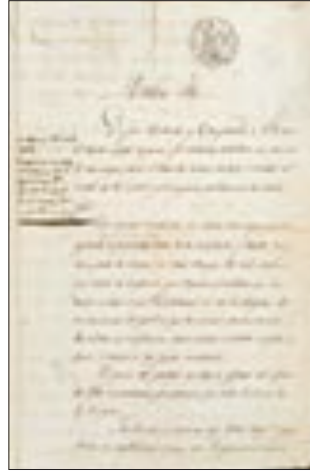
1

La gestió de l'espai i del territori

Podem considerar la segona meitat del segle XIX com la de l'inici del funcionament del transport públic urbà a Barcelona. Al llarg de tot aquest temps, i fins a arribar als nostres dies, la seva història i el seu creixement han estat sempre lligats a l'evolució de la ciutat i del territori.

La Barcelona del 1850-1860, quan s'obria al pla que la circumdava, ja coneixia el transport urbà. Tartanes i galeres cobrien els serveis suburbans i a l'interior de la ciutat circulaven els primers òmnibus entre el pla de l'Os i l'estació ferroviària del tren de Mataró. Des del 1860, es van iniciar serveis freqüents i regulars amb la vila de Gràcia i amb Sants, els recorreguts dels quals utilitzaven els carrers i les carreteres oberts a la circulació, potenciant uns itineraris ben coneguts, com ara el passeig de Gràcia i la carretera de Madrid.

Les infraestructures tramviàries de tracció animal i de vapor no van fer més que adaptar-se als vials existents cap a Sants, les Corts, Sarrià, Sant Andreu i Badalona, amb una estructura radial, i no van ocupar pràcticament el nucli antic. Contràriament, van ser els riperts —vehicles de tracció animal de dimensions reduïdes, poc pes i bona maniobrabilitat— els que s'hi van acomodar bé. L'ordenament urbà del Pla Cerdà a l'Eixample va fer possible que noves línies de tramvia comencessin a ocupar aquella



Fragment de la sol·licitud per establir un servei de carruatges a l'interior de la ciutat i que, posteriorment, deixà pas a la creació de la primera línia regular d'òmnibus entre Barcelona i Gràcia. 1858.

AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: Q136
Obres públiques-Foment, exp. 3/1 2215 de 1858.

urbanització incipient, amb serveis cap a Gràcia per la dreta de l'Eixample. Mentre abundaven els projectes tramviaris, la majoria dels quals no van reeixir, l'Exposició Universal de Barcelona del 1888 va posar en relleu les mancances del sistema, bàsicament per falta de connectivitat entre les línies.

Els primers autobusos del 1906 entre la plaça de Catalunya i la plaça de Trilla de Gràcia no van fer més que aprofitar uns corrents de trànsit coneguts. Igualment, la construcció dels primers túnels de metro per part de l'Ajuntament en una Via Laietana en procés d'obertura reafirmava l'adaptació dels serveis de transport a una estructura urbana en fase de formació. El control de les companyies de tramvies per l'empresa belga Les Tramways de Barcelone va permetre unificar l'explotació, tot i que la xarxa tramviària no es va expandir al ritme de la ciutat i, després de la Primera Guerra Mundial, el servei tramviari va resultar notablement deficient.



Plànol general del projecte de FC suburbà a Badalona. El projecte tenia la voluntat d'urbanitzar amplis espais de la ciutat i d'articular el territori metropolità en direcció a Badalona. Santiago Rubió. 1922.

AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P112
Línies de transport, C71588.

La segona generació d'autobusos, en servei des del 1922, va aprofitar uns itineraris manifestament rendibles i, alhora, va penetrar en espais on el transport urbà encara no havia arribat o bé en itineraris que calia fer mitjançant transbordaments. Aquesta tendència, fruit de la dinàmica del gran capital inversor, va quedar en part compensada per l'aparició de petites empreses d'autobusos que van reomplir la trama urbana de sectors que les grans companyies havien desestimat per poc rendibles i on no hi havia cap servei de transport públic. Poc després, a partir del 1924, el metro repetia el procés, aquest cop superposant-se a itineraris tramviaris o d'autobús ja consolidats, mentre que la companyia de tramvies obstaculitzava el projecte de suburbà cap a Badalona.

Davant la celebració de l'Exposició Internacional de Barcelona del 1929, les empreses de transport es van esforçar per oferir uns serveis propis d'una gran ciutat, entre els quals cal destacar el soterrament del tren de Sarrià. Aquesta situació de millora es va degradar al llarg dels anys trenta: el desgavell que va provocar la Guerra Civil i les repercussions de la Segona Guerra Mundial van ser la causa de deficiències importants en els serveis i l'origen de la implantació del troleibús per manca de carburants. Al llarg de les dècades del 1940 i el 1950, aquest nou sistema es va estendre a indrets

desproveïts de serveis tramviaris i va crear la seva pròpia estructura. Paral·lelament, es va suprimir la xarxa de tramvies de via estreta. De fet, la xarxa tramviària tenia poc efecte de xarxa i havia anat a remolc del creixement urbanístic per manca de voluntat inversora.

Durant els anys cinquanta, el progrés del metro va ser lent i només va permetre arribar a Sant Andreu i al nou barri del Congrés. No va ser fins a la dècada dels anys seixanta, ja amb el transport urbà municipalitzat, quan el metro entra en una fase d'expansió, en què omple una bona part de la trama urbana i, més endavant, penetra als municipis veïns.

Tot i això, la destrucció de la xarxa tramviària —malgrat la seva substitució parcial per nous serveis d'autobús— no va ser compensada pel metro i va deixar buits significatius que, en part, no es van resoldre fins anys més tard. Els autobusos tampoc no cobrien de manera efectiva parts de la ciutat, la qual cosa va ser motiu de queixes populars en barris sense serveis adequats durant els primers anys de la democràcia. Amb la creació de nous ens supramunicipals, com ara la Corporació Metropolitana de Barcelona (1974), l'Entitat Metropolitana del Transport (1987) i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (2011), es van reorganitzar els serveis d'autobusos



AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P111
Ordenació i gestió del transport, exp. 125 de 1864.

i de metro, que es van anar adaptant progressivament a una trama urbana que ja s'escampava per tot el territori metropolità. La reintroducció del tramvia el 2004 va omplir alguns dels buits que encara queden pendents de resoldre.

Els canvis tecnològics impulsors del transport urbà

2



La història del transport públic de Barcelona i la seva àrea metropolitana també la conformen la diversitat dels elements que han anat configurant la seva oferta de servei, sempre a remolc de l'evolució tecnològica.

Barcelona ha estat capdavantera en l'aplicació de noves tecnologies als seus transports urbans. Històricament, els vehicles de tracció animal van ser els primers que, mitjançant galeres, tartanes i, finalment, òmnibus, transportaven els ciutadans des de finals de la dècada del 1850. Vint anys després, Antoine Ripert va patentar a Marsella el ripert, un tipus de vehicle

molt lleuger, model que van adoptar ràpidament moltes ciutats, entre les quals Barcelona el 1882. Tramvies i riperts van desbancar els òmnibus per la seva economia d'exploració més gran.

El tramvia es va originar als Estats Units el 1832, va passar a Europa a mitjan segle XIX i Barcelona va intentar establir-lo el 1864. Tanmateix, no va ser fins al 1872 quan el tramvia de tracció animal va unir el pla de la Boqueria amb Gràcia. Malgrat aquest retard en la implantació de la tracció animal, sí que es va avançar amb els serveis de tracció a vapor formats

Els canvis tecnològics impulsors del transport urbà



Model del tramvia amb imperial projectat per a la línia de Gràcia a la Barceloneta amb ramal al Poblenou. Aquests cotxes foren construïts per l'empresa britànica Geo Starbuck. 1870. *AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P111 Ordenació i gestió del transport, exp. 125 de 1864.*



Vista lateral del cotxe automotor previst al projecte de ferrocarril suburbà de Barcelona a Badalona. Santiago Rubió. 1922. *AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P112 Línies de transport, C71588.AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P111 Ordenació i gestió del transport, exp. 149 de 1883.*

per una locomotora i diversos cotxes, posats en servei el 1877 en direcció al Clot i a Sant Andreu primerament, i al Poblenou i a Badalona més endavant.

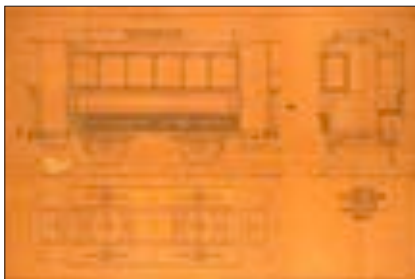
Malgrat que no va reeixir, el primer projecte de tramvia elèctric a Barcelona es va presentar el 1883, dos anys després dels experiments de Siemens a Berlín. Però no va ser fins al 1899 quan, a la línia de Circumval·lació, l'electricitat es va revelar definitivament aplicable als tramvies de la ciutat. Tanmateix, durant les primeres dècades del segle XX, els tramvies barcelonins utilitzaren un material mòbil tecnològicament poc innovador, fet que, d'altra banda, els va proporcionar una vida activa llarga. Les crisis dels anys trenta van paraitzar

tots els projectes de millora i no va ser fins al 1944 quan es posaren en servei nous tramvies. Alguns models tecnològicament competitiu no van arribar a Barcelona fins al 1963, però no van poder oferir els resultats que se n'esperaven a causa de la decisió errònia de l'alcaldia de suprimir la xarxa de tramvies.

Els autobusos van aparèixer a la ciutat el 1906, un mes després que a París, però es van suprimir dos anys més tard per les pressions de la companyia de tramvies. El 1922 van arribar els autobusos Tilling-Stevens dotats amb motor de petroli/ elèctric, una primícia a l'Estat, i que van funcionar a ple rendiment fins a principis de la dècada dels anys trenta,

quan es van implantar els motors dièsel. Des dels anys seixanta, arran de la supressió dels tramvies, l'autobús es va desenvolupar plenament amb la introducció de tecnologies modernes, l'ús del gas natural i l'experimentació amb els models híbrids, d'hidrogen i elèctrics. Per fer front a la penúria de combustible, el 1941 es va inaugurar la primera línia de troleibús, la segona a l'Estat, amb vehicles construïts a Barcelona.

Els primers projectes de metro daten del 1908. Malgrat que l'Ajuntament va construir els túnels de la Via Laietana a principis de la dècada del 1910, el servei no es va inaugurar fins al 1924, i enllaçava la plaça de Lesseps i la plaça de Catalunya, part de l'actual línia 3. Dos anys després, la línia del Transversal (avui línia 1) va posar en servei els automotors més grans del món. Durant els anys cinquanta, la xarxa es va desenvolupar cap a Sant Andreu i cap a Horta, línia on des del 1959 es van utilitzar cotxes nous de conducció automàtica. El gran desenvolupament del metro va començar als anys seixanta empès pel Pla d'urgència del 1963, així com per la incorporació de material modern i de sistemes d'explotació avançats.



Alçat del cotxe anomenat «de moviment suau», una espècie de ripert, construït per l'empresa barcelonina Baucells, Gallissa y Cia., fabricant d'un cert nombre de vehicles de transport urbà. És, potser, l'únic plànol que es conserva d'aquesta empresa. 1881.

*AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: Q136
Obres públiques-Foment, exp. 3/0 1351, R.4676
de 1880.*

3

La intervenció municipal

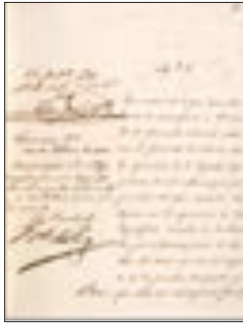


Des de l'inici, amb la iniciativa privada com a pionera de la implantació i la prestació dels serveis, les autoritats municipals han tingut un paper cada vegada més important en l'expansió dels transports públics.

El posicionament municipal en els transports urbans ha estat marcat per una intervenció creixent. Les autoritzacions dels primers serveis de tracció animal van anar seguides per la negativa al primer projecte tramviari del 1864. Posteriorment, el 1871, l'Ajuntament va aprovar un reglament per a tramvies. Després, el 1875, va aprovar unes bases per

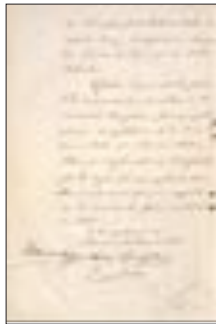
a la concessió d'aquests serveis i va establir normatives de seguretat —els salvavides— de limitació de velocitat i passatge i d'higiene —neteja de les parades. Pel que fa a l'urbanisme, per mitjà de l'articulat de les concessions de línies de tramvia, va obligar les companyies a la conservació del paviment de les entreeves i franges laterals i, més endavant, a l'establiment d'enllumenat públic i a la pavimentació de carrers.

El procés d'electrificació dels tramvies va marcar un pas més en el control municipal quan, gràcies a una nova legislació, l'Ajuntament va



Taulet va adreçar a Alejo Soujol a fi que satisfés l'import dels salaris dels treballadors que es van haver de dedicar a arranjar els desperfectes causats a la Rambla per la construcció de la línia del tramvia. 1872.

AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P111 Ordenació i gestió del transport, exp. 127 de 1872.



Proposició de la Comissió de Foment de l'Ajuntament de Barcelona en què s'autoritza l'explotació amb tracció elèctrica de la línia de tramvies de Circumval·lació. 24 de gener de 1899.

AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P111 Ordenació i gestió del transport, exp. 240 de 1898.

AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P111 Ordenació i gestió del transport, exp. 127 de 1872.

poder modificar les clàusules de les concessions i el 1905 va acordar, en un procés llarg i complicat amb Les Tramvays de Barcelone, la unificació de les dates de reversió. Un any després, autoritzava les proves i la creació de la primera línia d'autobusos, fet que va provocar que hagués de fer front a les pressions de la companyia de tramvies, que demanava suprimir aquest nou servei, cosa que va aconseguir el 1908.

Per resoldre el deficient servei tramviari, a principis dels anys vint l'Ajuntament va convocar un concurs per a la creació de nous serveis

d'autobusos, que es va resoldre el 1922 a favor de la Compañía General de Autobuses amb l'oposició de la companyia de tramvies, que hi veia una competència important. A partir del 1924 van començar els estudis per establir un conveni entre la ciutat i la companyia tramviària, proposta que no es va arribar a concretar a causa de les pressions del lobby dels transports dirigit pel marquès de Foronda.

Amb la proclamació de la Segona República, la pressió social i sindical va afeblir la companyia, però el consistori es va mostrar poc ferm i les propostes d'establir un pla de conjunt dels serveis

d'autobusos (1933) i un nou projecte de municipalització dels transports públics (1934) no van reeixir. Durant la guerra es va tornar a plantejar la municipalització, però no va ser fins al 1939 quan, davant la incapacitat de les companyies de transport de fer front a la reorganització del servei, l'Ajuntament va acabar imposant uns convenis que van fer possible una participació progressiva de la ciutat en els transports urbans.

A finals de la dècada del 1940, una llarga campanya de premsa en contra de la companyia de tramvies i el mal servei ofert, agreujat per les restriccions elèctriques, havien provocat la insatisfacció entre els usuaris, i aquest mal ambient va arribar al punt àlgid a causa de l'augment de tarifes del 1950. Aquest fet va ser el detonant d'una protesta popular ferma que es va concretar en el boicot als tramvies del 1951, situació que va propiciar l'inici del procés de municipalització dels transports urbans, que va acabar el 1958 amb el control directe de la gestió del transport públic per part de l'Ajuntament. El 1987, el servei va passar a dependre de l'Entitat Metropolitana del Transport, un ens supramunicipal consorciat amb la Generalitat de Catalunya, i el 2011 va passar a estar sota el control de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Empreses i societat

4

La implantació i l'evolució dels transports públics de Barcelona i el seu entorn metropolità són també un reflex fidel de la confluència dels assumptes socials, econòmics i polítics que finalment configuren la seva història.

Les relacions entre les empreses de transport i la ciutat no sempre van ser fàcils. Als accidents gairebé sempre greus i les protestes populars conseqüents s'hi va afegir també el rebuig a la tracció a vapor per l'interior de la ciutat. L'Ajuntament tampoc no mantenia relacions gaire fluides amb les companyies, a causa d'una elevada i creixent política impositiva, a la qual les empreses responien presentant recursos i fent cas omís de les ordenances municipals. El manteniment del paviment va ser, també, una font constant de conflictes.

La companyia belga Les Tramways de Barcelone, dirigida pel marquès de Foronda, es va esforçar per controlar tots els transports urbans de Barcelona. Quan van aparèixer els autobusos, les pressions de la companyia de tramvies van dur a la fallida de l'empresa d'autobusos dos anys i mig després. Unificats tots els serveis tramviaris, llevat de les línies del Tibidabo, la companyia de tramvies va adquirir les petites empreses de riperts amb la finalitat de tancar-les.



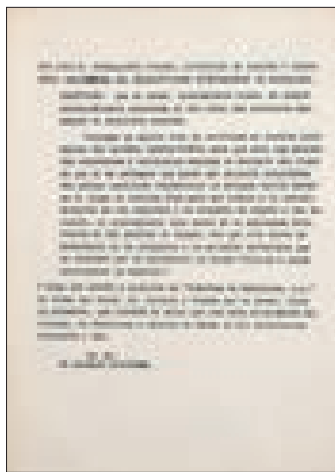
Expedient de depuració d'un treballador de F.C. Metropolitano de Barcelona S.A. amb la proposta de rehabilitació. 1940.
AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: F193 Represàlia política, C74362.AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: Q101 Urbanització i reforma, C71768.

Després, va passar a controlar els serveis de la Compañía General de Autobuses i, durant alguns anys, també es va encarregar de l'explotació de les línies de metro.

Empreses i societat

Pel que fa a les relacions laborals, les protestes per les condicions de treball també van ser presents a les companyies de transport urbà, i el maig del 1890 els tramviars van fer la primera vaga per exigir millores. Mentrestant, les empreses eludien el compliment de llurs obligacions, com en el cas del descans dominical. A la companyia de tramvies va imperar el paternalisme, cosa que no va impedir, però, les vagues del 1919, quan els treballadors van aconseguir millores salarials. Aquells anys, l'Ajuntament va intervenir-hi per demanar tarifes reduïdes per als obrers, aplicades en algunes línies de tramvies. Per la seva banda, els treballadors van crear mutualitats en algunes empreses de transport a fi de millorar les condicions laborals.

Amb l'adveniment de la Segona República, els conflictes socials es van aguditzar i van arribar al seu punt àlgid amb la vaga del novembre del 1933, que va comportar un bon nombre d'acomiadaments. La reacció obrera en les empreses amb majoria sindical radical es va traduir en nombrosos atemptats amb algunes víctimes, destrucció d'infraestructures així com de material mòbil. Els autobusos Roca havien dut a terme una política social més favorable, cosa que li va valdre el reconeixement dels treballadors durant els difícils anys de la Guerra Civil, quan els obrers van



Transcripció de l'acord del Ple de l'Ajuntament de Barcelona de 5 de març de 1951 sobre la presa de decisió del consistori per intentar solucionar el boicot d'usuaris al servei de tramvies. AMCB. Fons Ajuntament de Barcelona: P115 Establiment de tarifes, C74663.

requisar les empreses de transports. Amb la victòria del règim franquista, es va iniciar un procés de depuració de responsabilitats de tot el personal i d'acomiadaments de treballadors, que van ser substituïts per excombatents franquistes i persones fidels al nou règim.

La màxima expressió del rebuig de les classes populars a la companyia de tramvies es va plasmar en el boicot als tramvies el febrer del 1951. Després, el procés de municipalització va canviar les estructures de direcció a les empreses i, malgrat les notòries mancances del transport urbà, la situació va iniciar una millora progressiva, paral·lela al creixement econòmic a l'Estat durant els anys seixanta. Amb el retorn de la democràcia es van tornar a plantejar els problemes socials i es van posar en relleu les grans desigualtats infraestructurals que hi havia als barris més desfavorits i deprimits de la ciutat.

Comissari de l'exposició:

Albert González

Patrimoni Històric



Fundació

Transports Metropolitans
de Barcelona