

Temps de memòria

La tartana va ser l'únic vehicle que, fins al 1840, unia Barcelona amb les poblacions veïnes

Els mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX

Ma. Teresa Sierra

LLICENCIADA EN HISTÒRIA GENERAL I GEOGRAFIA

La revolució dels transports tingué lloc el segle XIX encara que fins a la primera meitat només fou de tracció animal. El mal estat dels camins i la poca quantitat de vehicles de transport urbà feien que les comunicacions fossin molt lentes. Fins al 1840, la tartana fou l'únic mitjà de transport que comunicava Barcelona amb els pobles del voltant. L'enderrocament de les muralles de la ciutat, el 1854, va fer que es reguessin les comunicacions amb les poblacions veïnes i proliferaren tot tipus de vehicles de locomoció, com ara les galeres, els òmnibus, els Ripperts i els tramvies de tracció de sang, protagonistes del transport fins que el 1899 s'incorporà a Barcelona el primer tramvia elèctric.

No cal dir que les vies de comunicació d'un país guarden una relació estreta amb els seus mitjans de transport. A l'inici del segle passat, la xarxa de comunicacions terrestres catalanes apareix repartida arreu per camins de feradura que cobreixen totes les comarques i, a les terres baixes i al litoral, s'estenen amplis camins



Festa donada a Vallvidrera, pels federals de Catalunya, en honor de Francesc Pi i Margall, quan l'il·lustre patrici vingué a visitar l'Exposició Universal de 1888.
(Arxiu Municipal d'Història de Barcelona. Casa de l'Ardiaca)

de carro que permeten comunicar la xarxa vial del país amb l'exterior. La carretera de Perpinyà a València i la de Barcelona a Lleida, vertebren el sistema circulatori entroncant-lo amb la xarxa del conjunt peninsular i europeu.

Un seguit de poblacions actuen de mercat i dipòsit d'intercanvi entre la gent de muntanya i la de terra baixa. A la franja litoral una sèrie de camins perpendiculars a la costa comuniquen els ports i les platges obertes al cabotatge i a la navegació.

Barcelona actua com a plataforma central de les rutes de Catalunya, situada com està al punt de contacte de les carreteres de França, Aragó i València, i oberta

als amples camins de la mar.

El 1850 només una "carretera reial" o general passava per Barcelona, que era la de Madrid a França per la Jonquera. Se'n servia la ciutat per comunicar-se amb Lleida, Cervera, Tàrrrega, Molle-russa, Manresa, Sabadell, Terrassa, Mataró, Girona i Figueres.

A començament del segle passat, Barcelona no tenia gaires vehicles de transport urbà, aleshores de tracció animal. Amb les muralles que l'envoltaven, el nucli de la ciutat partit en dos per les Rambles i les distàncies curtes entre l'una i l'altra part, eren innecessaris els mitjans de locomoció, i el barceloní només els utilitzava per comunicar-se amb les lo-

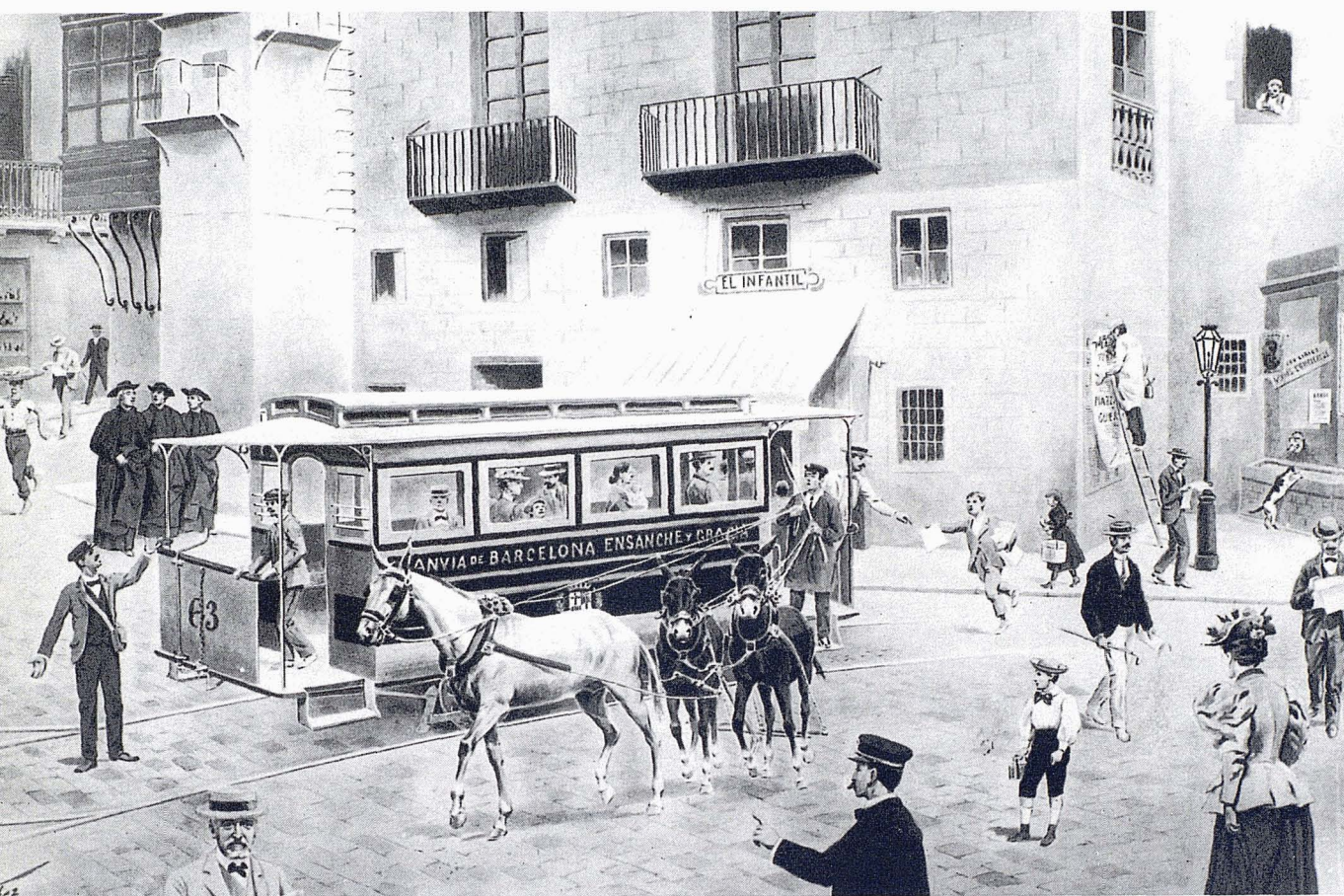
calitats properes: Hostafrancs i Gràcia, sobretot, ja que Sants, San Martí de Provençals i el Poblenou, quedaven apartats.

Les classes més benestants gaudien de carrosses senyorials, i les més modestes de vehicles més lleugers de dues rodes amb tir llarg, com "galeretes", "berlines", "carraques", "bombes" i "mitges fortunes". Aquests últims eren els preferits de la classe mitjana, però el que més feien servir per fer viatges curts era la tartana, vehicle llevantí i barceloní per excel·lència. Una torreta a Vallvidrera i una tartana era llavors l'ideal del bon barceloní.

Un altre vehicle era el carro que, a més de tenir com a finali-



Tramvia de cavalls de la Catalana-Ripperts, servei inaugurat l'any 1882 que, al preu de cinc cèntims per viatger, feia el trajecte de plaça de Catalunya a Gràcia. (Foto Bragulé. Arxiu Municipal d'Història de Barcelona. Casa de l'Ardiaca).



Il·lustració del tramvia de Barcelona, Eixample i Gràcia, a la plaça de Santa Anna, cap a l'any 1871.

(Arxiu Municipal d'Història de Barcelona. Casa de l'Ardiaca)

tat el transport comercial o agrícola, prestava servei particular per traslladar-se al camp o als pobles veïns. Aquests carros, se'ls dotava d'una vela de lona per preservar de la pluja o del sol, però com que la conservació dels camins deixava molt a desitjar, el viatger arribava a final de trajecte adolorit i cansat.

El transport urbà era limitadíssim, i l'escassetat de vehicles de transport quedava compensada per l'abundància de cavalleries tirades per mules, ases o cavalls. La quietud dels carrers era trencada pel soroll dels carros, les tartanes que tornaven dels encotorns i les galeres pesants.

Quan van desaparèixer les muralles, alguns llogaters de carruatges van establir serveis regulars de transport a les poblacions veïnes, particularment els diumenges, els dies de romeria i les festes tradicionals i familiars, ja que qualsevol pretext era bo per organitzar aplecs o fontades, que se celebraven amb una sortida al camp, i incloïen la utilització d'un vehicle, és a dir, una tartana o una galera.

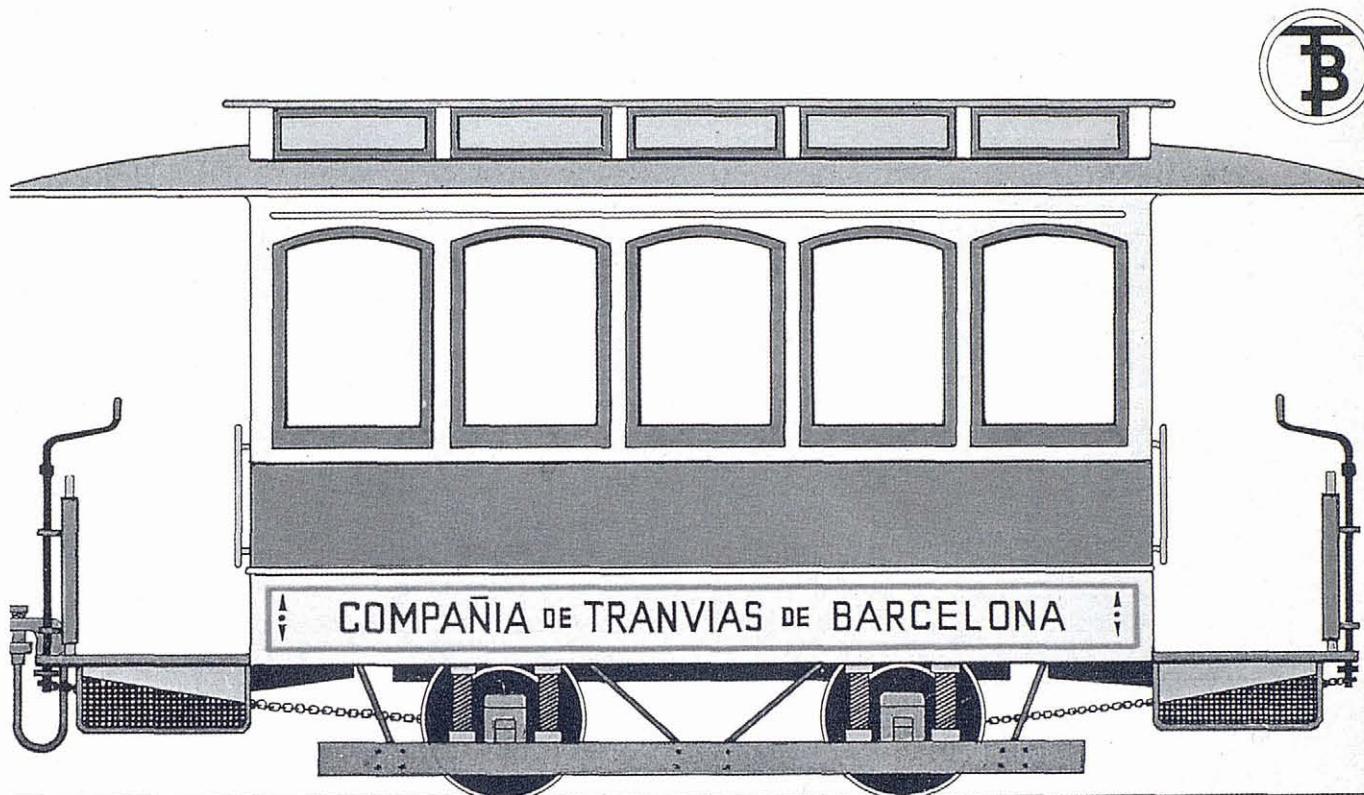
Transports de viatgers

Servei de postes

Quan no es coneixien les diligències, qui volia anar a Madrid o

una altra població llunyana, s'havia d'acollir a l'antic servei de postes, és a dir, de relleu de cavalls. Subjectes a qualsevol contratemps, aquests serveis sofrien tota mena d'interrupcions, tant pel mal estat dels camins com per l'atac dels bandolers. Encara que no tan important com en algunes altres ciutats, a Barcelona estava ben organitzat i les autoritats vetllaven per la regularitat del servei i per protegir el viatger de qualsevol abús.

Tothom qui volia viatjar en postes havia d'obtenir la corresponent llicència que expedia l'administrador de correus de Barcelona, amb la presentació prèvia del



Tramvia de tracció de sang. Any 1890
(Col·lecció Xavier Flórez. Associació d'Amics dels Ferrocarrils)

passaport. El barceloní que viatjava en posta, a cavall, havia d'abonar quaranta rals de billó, però si anava en carruatge havia de pagar l'esmentada quantitat tantes vegades com persones anaven amb ell, a excepció dels criats i els menors de set anys que quedaven exclosos. També eren a compte del viatger el pagament de portalades, ponts i barcasses.

Si algú volia fer servir la cadira de postes de quatre rodes amb dues persones dins, un criat a la saga i quatre arroves de pes, pagava a raó de tres cavalleries i un postilló; si el viatge el feia en cabriolé de molla, mitja caixa de fusta i dues rodes, amb una o dues

persones dins, pagava només dues cavalleries, a raó de sis rals de billó cadascuna; però si portava baca o cofre a la saga i el pes era superior a quatre arroves, pagava tres cavalleries. Pels carruatges tancats i tallats en forma de calessa amb vares, conduint una o dues persones, es pagaven dos cavalls. Els carruatges tallats que tenien llances en lloc de vares, es consideraven berlines i a aquestes, tancades i carregades amb dues, tres o quatre persones, se'ls posava quatre cavalleries, però si el pes dels equipatges excedia de vuit arroves, essent quatre els viatgers, se'ls posava sis cavalleries.

Els postillons havien de recórrer una llegua en mitja hora i, quan anaven a la carrera, no podien canviar de cavalleria sense consentiment dels viatgers i perdien la propina si arribaven amb retard i no era per força major. De tota manera, mai no se sabia quan s'arribava a lloc i els barcelonins s'estimaven més fer servir per a la tornada vehicles que s'anunciaven als diaris i fer el viatge en les etapes necessàries. La pressa no era la característica del segle passat.

Diligències

Les primeres diligències eren carruatges tipus berlina, tirats per

cavalls, que podien viatjar a 11 km/h, carregant el correu i quatre passatgers sense equipatge. Les primeres línies regulars apareguren a Anglaterra el segle XVIII, i aviat n'hi hagué per tot Europa i Amèrica. Als Països Catalans la diligència ja existia el 1763, i hi havia un servei bisetmanal entre Barcelona i Madrid per Saragossa i també un altre cap a València. Durant la invasió napoleònica, fou establerta la línia regular entre Girona i Perpinyà (1812-14). El 1815 Gaspar de Remisa va fundar la "Compañía de Reales Diligencias" i el 1817 Francesc Xavier de Cabanes crea la Compañia Catalana que comunica Barcelona amb Reus i el 1818 amb València, amb el privilegi de portar el correu. El viatge durava quatre dies i quatre nits, i circulava una diligència en cada sentit dos cops per setmana, els dimarts i els dissabte. El passatge costava 19 duros a l'interior i 15 a l'exterior. El servei de diligències es va ampliar amb les anomenades misatgeries, que feien la mateixa ruta però més lentament i econòmica.

Els carruatges constaven de vuit seients interiors i dos d'exterior i tiraven les diligències l'anomenat cavall de llança i el de "bolla" i es dividien en dues o tres parts, segons la construcció. Els de tres parts constaven de berlina o exterior, interior o rotonda o part posterior, a més de la baca o coberta. El nom de diligència els ve per la rapidesa en comparació amb els altres mitjans de locomoció coneguts. Com que el viatge era molt llarg, durant el trajecte es trobaven moltes fondes, que eren necessàries, d'una banda per al canvi de cavalleries i d'una altra per a menjar i descansar. Potser l'inconvenient més greu del viatge era la inseguretats d'arribar a lloc en la data convinguda: rodes trencades, cavalls que es posaven malalts, notícies alarmants sobre la inseguretats dels camins i l'existència de portales i duanes, que procuraven treure'n el major rendiment possible, feien retardar l'arribada.

La inseguretats dels camins



Els cotxes mecànics, ja en aquest segle, anaven substituint els vehicles protagonistes del segle XIX.
(Col·lecció Xavier Flórez)

89. BARCELONA — Calle Pelayo

L. Roisin, fot. Barcelona



obligava la companyia a dotar els vehicles d'escopeters que, ben armats i col·locats a la baca del cotxe, rebutjaven a trets qualsevol tipus de violència.

El 1825 es va constituir la Societat de Diligències de Barcelona-Perpinyà i Barcelona-València, amb un privilegi de 10 anys, i establí els serveis: Barcelona-València, Barcelona-Perpinyà i València-Madrid. Les diligències que feien el viatge fins a Madrid constaven de sis seients i dos en cabriolé; el viatge durava tretze dies i costava 880 rals de billó a l'interior i 700 a l'exterior; per evitar robatoris els viatgers podien lliurar els diners a l'administració, a la sortida, i cobrar-los a la seva destinació, mitjançant un rebut.

El 1840 les sortides de les diligències per anar a València, Madrid, Saragossa i França, eren periòdiques. Aquell mateix any es va inaugurar un servei entre Barcelona i Sant Gervasi de Cassoles, que cada dia sortia del Portal de l'Àngel al matí i tornava a la tarda. El 1860 es va establir la popular diligència del Clot que sortia del carrer de Vilanova i va continuar funcionant fins al 1890, fins i tot quan el tramvia de vapor féu el mateix recorregut.

El 1874 es va establir un servei de diligències entre Barcelona i Vallcarca que sortien cada 30 minuts de la plaça del Pi. També sortien diligències de la plaça de Catalunya cap a Hostafrancs i Sants. I la diligència Barcelona-Igualada encara funcionava a començament d'aquest segle.

Quan el 1848 va néixer el ferrocarril Barcelona-Mataró, primera línia ferroviària de l'Estat espanyol, va ser mirat amb mals ulls per tots els qui vivien de les diligències, però el progrés es va anar imposant i els carruatges tirats per cavalls van anar desapareixent.

Tartanes

Fins al 1840, l'única mena de vehicles que unia Barcelona amb

els pobles del voltant, va ser, però, la tartana. Amb uns serveis regulars més aviat escassos, era més pràctic llogar el vehicle directament. Els llogaters més populars eren "el Bigorra", "el Ros", "el Pigrau", aquest últim especialitzat en tartanes per a Montserrat, i un gitano anomenat "Enríquez".

Per traslladar els barcelonins a Gràcia, feien servei dues tartanes que sortien de la plaça de Santa Anna; el més popular dels conductors era el "Peret" que animava els viatgers amb els seus acudits. Una vegada per setmana també en sortien d'altres per anar a Sant Cugat del Vallès i Rubí, des de la Plaça Nova, que posteriorment van ser substituïdes per diligències velles, retirades de la ruta de València. Dues tartanes estretes i sense molles sortien cada dia de la plaça de Santa Anna amb destinació a Sarrià, pel preu econòmic d'un ral per persona.

El primer servei regular de carruatges per anar als banys de mar sortia de la Rambla i deixava els banyistes a l'Horta de Sant Beltran, i el 1845 es va inaugurar una línia regular des de la plaça del Teatre als balnearis de la Barceloneta.

Els carruatges i tartanes que feien transport sense una regularitat establerta havien de portar a l'interior del vehicle una tarifa segellada per l'Alcaldia, segons un acord de l'Ajuntament.

Hi havia un altre tipus de tartanes més luxoses, que no servien per a desplaçaments llargs. Eren de fusta noble, vela massissa, vidres davanters i gran tir. Aquest tipus de tartana no passava, però, cap diumenge a la quadra, perquè era per a l'esbarjo de la família i es complementava amb la "torreta" a Vallcarca.

A més de les tartanes i les diligències hi havia les "carabes" o galeres; les "carabes" o caravanes, nom del mot francès "char-a-banc", eren les preferides dels barcelonins per a anar als pobles dels voltants i també sortien dels hostals o fondes a dies fixos.

El transport de mercaderies entre Barcelona i les comarques

Els traginers

Entre Barcelona i la resta del país ha existit sempre l'enllaç dels traginers, convertits en ordinaris o transportistes. La seva missió principal era el transport a l'om de cavalleries, que solien ser mules, de petits embalums i encàrrecs entre la capital i els pobles veïns. Camí ral amunt, els traginers portaven oli, vi, aiguardent, hortalisses i productes d'enllà del mar, com el sucre i la pesca salada; de retorn baixaven llana, formatges, gra o farina. De les comarques ramaderes de l'interior procedia el bestiar que assortia de carn les aglomeracions urbanes del litoral.

Les jornades dels traginers eren força llargues, de cinc a sis hores al matí i altres tantes a la tarda. I a més de transportar mercaderies acceptaven d'acompanyar viatgers quan els quedava un mul o cavall disponible. El 1835 era popular a Barcelona l'anomenat "Met de Moià", que durant la guerra carlista va tenir la confiança del Govern que, creient que era del seu bàndol, li donava salconduïts, tot i que en tenia un altre que li van donar els carlistes.

Hi va haver algun traginer que quan el camí ho permetia canviava les cavalleries i les corresponents alforges per un carro o tartana llarga, és a dir, una tartana amb tendal allargat. En el vehicle portava les mercaderies i, per entremig dels farcells i per pocs diners, algun barceloní que desitjava arribar on els cotxes de servei regular no arribaven.

No essent gens fàcils les comunicacions entre Barcelona i els pobles o ciutats dels voltants, hi havia veïns de localitats pròximes a la capital que mai no la van conèixer, o veïns de Barcelona que mai no van anar a Montserrat o a Poblet.

Els transports urbans

Òmnibus

Els primers òmnibus que van aparèixer a Barcelona van ser rebuts amb prevenció pels veïns, que en deien l'invent dels gavatxos, ja que van sorgir a França i va costar temps d'adaptar-los a la ciutat, on continuaven fent servir les seves galeres i tartanes. Els òmnibus no eren sinó grans faetons tirats per sis cavalleries i un davanter. El 1854 ja hi havia òmnibus a totes les hores del dia per a traslladar els viatger als pobles veïns: Sants, l'Hospitalet de Llobregat, Sarrià, Sant Gervasi, Gràcia, Horta i Sant Andreu.

Com que els seus preus eren econòmics i el servei més còmode i regular, van fer que les tartanes anessin desapareixent i el 1859 els òmnibus de la Central Barcelonesa, coneguts pels "centrals", feien el servei pel passeig de Gràcia.

El 5 de maig de 1860 es va inaugurar el servei d'òmnibus "La Graciense" amb el mateix recorregut que els "Ripperts" de "La Catalana" i entre ambdues empreses hi va haver una competència que va provocar incidents còmics que reproduïa la premsa local.

Hi havia òmnibus durant l'estiu per a anar als banys de la Barceloneta i per a anar a les curses de braus els dies que n'hi havia, o per a anar al cementiri el dia de Tots Sants. A final de segle XIX encara hi havia faetons i òmnibus per a portar i recollir viatgers i equipatges a les estacions del ferrocarril i, als embarcadors del port, es llogaven seients per un ral cadascun, i un altre ral per cada paquet. Però, van anar desapareixent per a donar pas als cotxes mecànics.

Ripperts

Algunes capitals europees van posar en circulació per al transport urbà de passatgers uns vehicles de caixa gran i rodes petites que, tirats per mules, podien conduir un gran nombre de persones amb



Tramvies circulant per la Porta de l'Àngel. El primer tramvia elèctric va començar a circular, però, per Barcelona el juny de 1899.
(Col·lecció Xavier Flórez)

la màxima facilitat. Eren els anomenats "Ripperts" en honor al seu inventor.

Es van intentar introduir a Barcelona, per substituir els òmnibus, les galeres i les tartanes, però van ser insuficients per a un servei regular. El 19 de gener de 1882 es va constituir la Societat Companyia General Espanyola de cotxes sistema Rippert, i es va

procedir a la construcció de vehicles, l'adquisició de cavalleries i la contractació del personal necessari, i el 16 de febrer del mateix any va ser inaugurada la línia. El servei el donaven cotxes moderns i còmodes que pertanyien a l'empresa "La Catalana" i se'ls va anomenar "catalans".

Després es va fundar l'empresa "La Condal" amb vehicles

semblants als de "La Catalana", però amb cotxes tancats a l'hivern i oberts tipus "jardinera" que a l'estiu anaven sempre plens de viatgers. Els "condales" van ser els primers a caure amb l'empena dels vehicles motoritzats, i els va seguir "la Catalana", que es defensava intentant substituir els Ripperts per autoòmnibus en alguns trajectes. El 1910 encara quedaven Ripperts que feien el servei del carrer Pere IV, per la carretera de Mataró, fins als banys de la "Mar Vella".

Tramvia

El 1864 es va començar a parlar d'un tramvia de tracció animal "camí de rail pla", és a dir, un tir de cavalls sobre rails, que unís Barcelona amb la veïna vila de Gràcia, en substitució dels òmnibus que resultaven insuficients. Un barceloní que havia fet fortuna a Cuba i als Estats Units, el senyor Aleix Soujol, va concebre la idea de dotar Barcelona d'un servei de tramvies i el 1868 va demanar la concessió per a una línia de tramvies que, tirats per mules, sortiria de la plaça de Santa Anna a Gràcia i, el 1871, s'inaugurà el servei entre el Pla de la Boqueria i la Travessera de Gràcia pel carrer Major. Els cotxes, tirats per dues mules acoblades i una de davantera, passaven pel carrer central del naixent Passeig de Gràcia i no foren traslladades les vies als costats fins a final de segle. El 1872 es va prolongar el servei de Gràcia fins a la plaça dels Josepets (de Lesseps), poc poblat i, a més, la companyia va haver de construir un pont per a salvar la riera de Vallcarca. El preu del trajecte era de 5 cèntims. El tramvia de Gràcia no tenia paraades fixes i les feia quan un passatger ho necessitava.

Els tramvies amb tracció de sang (com se'ls anomenava) eren semblants als remolcs. Alguns, fins i tot, podien fer servir la coberta, tenien molt de vaivé i a la nit anaven il·luminats amb llum l'oli o petroli. Pel camí, el tir dels animals es renovava per al des-

cans. El conductor duia una brusa llarga però sense anar uniformat i tractava els animals a base de cops de fuet, deia renecs i fumava "cuartereros". Quan moderava la marxa, ho feia per mitjà d'un fre de mà que tenia la maneta damunt de la barana davantera. El cobrador tampoc no duia uniforme i el bitllet el treia d'un aparell metàl·lic rodó i l'anava tallant d'una tira llarga de paper.

El juny del 1874 es va inaugurar el tramvia que unia el port de Barcelona amb el Poblenou. Una proposta utòpica i que mai no es va dur a terme va ser la del tramvia penjat, concebut per l'advocat Joan de Marfà, que projectava unir els barris del Clot i del Poblenou amb un tramvia que en comptes de circular sobre dos carrils fixats al paviment del carrer, hauria anat penjat d'un carril col·locat a uns cinc metres d'altura. El projecte, de 1880, no es va fer realitat.

El poble veí de Sants va ser un dels primers suburbis barcelonesos que va demanar la construcció d'una línia de tramvies que l'unís amb la capital. La companyia alemanya, que després es diria Companyia General de Tramvies, va construir el primer tramvia de Barcelona a Sants. I a final de segle era el poble veí amb més línies que l'unien a la capital.

Una altra de les línies típiques era la de la circumvallació. L'anomenaven la carrossa dels pobres, ja que per pocs diners es podia passar la tarda dels diumenges d'estiu, còmodament instal·lats a les jardineres, donant voltes per la ciutat i divertint-se amb l'espectacle dels carrers.

El 1895 es va començar a parlar de la conveniència de dotar d'energia elèctrica els tramvies de Barcelona. El juny de 1899 va començar a circular per Barcelona el primer tramvia elèctric, que pertanyia a la línia de circumvallació.

MT. S. □

BIBLIOGRAFIA

ARRANZ, Manuel (confecció del text i coordinació), *De la tartana al metro. Història del transport públic al Poble Nou*, Arxiu Històric del Poble Nou.

CABALLÉ I CLOS, Tomàs, *Evocaciones históricas barcelonesas. De como empezó Barcelona... lo que verá el curioso lector*, Fomento de la Producción española, Barcelona, 1941.

GELABERT, Joaquim, *El transporte en la vida barcelonesa 1800-1900. Reseña histórico-anecdótica*, Ediciones Librería Millá, Barcelona, 1946.

WAIS, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid (2ª edició).

DURAN SANPERE, *Barcelona divulgació històrica*, tom I (Textos radiats des de l'emissora de Ràdio Barcelona), Ediciones Aymà, Barcelona, 1945.