

LA HISTÒRIA DELS TRAMVIES, UN REpte PERSONAL

Albert GONZÁLEZ MASSIP: **Els tramvies de Barcelona. Dels orígens a 1929**, Rafael Dalmau ed., Barcelona, 1997.

Albert González, com indica en el títol del llibre, ens presenta un treball que ressegueix la història i explotació dels tramvies a l'àrea de Barcelona, des dels seus orígens, el 1872, fins al 1929, data que en la seva opinió marca el zenit de la xarxa. El llibre, el primer d'una obra que es preveu que constarà de dos volums, forma part de la tesi doctoral presentada per l'autor al desembre de 1990. Com ens explica el mateix González, el punt de partida de la recerca iniciada fou una mena de repte personal: arribar a entendre el perquè de la desaparició d'uns tramvies recordats per González amb nostàlgia i en els quals, durant la seva infantesa, de la mà de l'àvia, havia passejat en no poques ocasions. Al marge, però, d'invocacions folklòriques i/o sentimentals, el cert és que el treball que aquí presentem desprèn un tractament marcadament asèptic, si no obertament positivista, lluny, per tant, de cap mena d'aproximació merament subjectiva. Organitzat en tres capítols, el primer es dedica a l'estudi del desenvolupament inicial de la xarxa entre el 1872 i el 1899; el segon, al període comprès entre el 1899 i el 1925 —que estaria marcat pel procés d'electrificació i de creixement de les vies—, i el tercer, que comprèn els anys 1925-1929, on es ressegueixen els inicis de la nacionalització de l'empresa de tramvies i la seva evolució fins al 1929, any en què l'empresa assoleix la màxima expansió. Alhora, els tres capítols conserven una estructura similar: presentació del període analitzat, història i desenvolupament de la Xarxa i anàlisi finalment, de les particularitats de l'explotació. A més d'un resum de l'obra en es-

panyol i en anglès i d'una breu bibliografia sobre els transports a l'àrea de Barcelona en general, —que de fet explicita el poc que ha estat estudiat el tema— el llibre té, com un dels seus principals atractius, una important compilació de fotografies d'època que permeten copsar perfectament tant el seguit de transformacions tècniques que van conèixer els tramvies barcelonins, com els no menys interessants canvis urbanístics que la ciutat va experimentar, especialment a partir de l'arribada del nou segle. Diversos mapes, dibuixos i il·lustracions de la premsa satírica del moment, a més de permetre'ns aproximar-nos al debat ciutadà —no sempre favorable— generat al seu voltant, completen una obra que sens dubte serà ben estimada pels interessats a conèixer la història dels tramvies a partir d'una aproximació erudita. Quant a les fonts utilitzades, a més de l'important referent que suposen els treballs, entre d'altres, d'Alberto del Castillo i Manel Riu, el llibre es basteix, sobretot, a partir de la consulta de l'Arxiu de Transports Municipals de Barcelona, i concretament, a partir de l'estudi de les memòries dels diversos exercicis i dels *Boletines informativos* editats per Tranvías de Barcelona.

Pel que fa al contingut del text, en el primer capítol, González, d'entrada, situa els entranyables òmnibus com els indiscutibles primers vehicles concebuts com a transport públic regular, i per tant, com a clars antecedents dels tramvies. Fou justament la comprovació de la viabilitat i utilitat d'aquests vehicles de transport públic de tracció animal el que faria pensar aviat en la possibilitat d'establir també a Barcelona, una línia de tramvies que unissin, almenys en un primer moment, Barcelona i Gràcia. Després de diversos intents fallits en el decurs dels anys seixanta, finalment, el 1872 s'inaugurà el primer servei de tramvies de Barcelona —la línia de Gràcia— projecte dirigit pel francès A. Soujul i finançat amb capital anglès. Començava aleshores un llarg procés de creació de línies i companyies fèrries que, com es pot suposar, no sempre es realitzà de forma coherent ni ordenada. Amb tot, l'expansió de la xarxa viària fou ràpida: el 1874 la línia del tramvia s'estenia cap a Poble Nou; el 1875 ho feia cap a Sants; el 1877 —després de no poques dificultats administratives i problemes competencials— s'inaugurava la línia de circumval·lació, que havia de recórrer des de la confluència de la Ronda de Sant Pau

amb el Paral·lel fins a l'Estació de França; el 1879, després també de no poques dificultats, arribava la inauguració de la línia de Sarrià, etcètera. De costat a aquest procés d'expansió de les vies, el capítol analitza també les no menys complexes relacions existents entre les diverses companyies promotores i l'Ajuntament, aquest últim cada cop més preocupat per les qüestions de seguretat. En el transcurs dels anys vuitanta, en part per aquest mateix motiu, seria font de constant enfrontament la reiterada negativa municipal a autoritzar l'ús de tracció de vapor en els vehicles que cobrien línies estrictament urbanes. La dècada, en general, estaria marcada per l'acabament de les línies obertes, per l'obertura de nous vials —ramal dels banys, línia d'Horta, línia dreta de l'Eixample...— i per la consolidació de la plaça de Catalunya com a nucli de confluència de les diverses línies, en detriment de la Boqueria.

En el segon capítol, Albert González ens explica com el procés de sol·licituds de canvis de tracció, per anar incorporant progressivament l'electricitat —que fou obert el 1895 per la Companyia The Barcelona Tramways, C.L.— seria aprofitat pels diversos ajuntaments implicats per renegociar les condicions de les concessions fetes en els anys vuitanta i millorar-les, per tant, en defensa dels interessos municipals. Després de moltes dificultats, poques setmanes més tard que a Madrid, i gairebé vint anys més tard que a Berlín, finalment al gener del 1899, s'inaugurà a Barcelona la primera línia de tramvies elèctrics. A més del procés d'engrandiment i expansió de la xarxa, González resalta d'aquests anys la important dinàmica de concentració de pràcticament totes les línies en mans d'una sola companyia: Les Tramways de Barcelone, S.A. empresa que el



El tramvia 142, un convertible de la sèrie 140-165, passa davant l'Hotel Colon, l'any 1909. Il·lustració reproduïda a la portada del llibre d'Albert González Masip, *Els tramvies de Barcelona*.

1911 culminà el procés amb l'adquisició del 75% de les accions de la TBSAE —que controlava les línies de St. Andreu, Horta, Badalona i Can Tunis. Des d'aleshores, serien poques les variacions d'importància efectuades. Les inversions es concentrarien en la prolongació de nous ramals, en la millora del parc mòbil—tema aquest, constantment reivindicat pel municipi per qüestions de seguretat—i, com no, en l'adequació dels hàbits d'explotació als canvis provocats pel procés d'electrificació.

En el tercer i darrer capítol, l'autor ens explica com, si bé en el quinquenni 1920-1925 els beneficis repartits entre l'accionariat augmentaren com mai —es repartiren taxes entre el 14% i gairebé el 20%— de fet, la xarxa de tramvies barcelonins arribaria aviat al seu zenit. La pressió dels nous mitjans de transport —autobús des del 1922 i metro des del 1924—, i sobretot, el problema de les més i més conflictives reversions de les línies i dels equipaments en general, i dels conseqüents enfrontaments amb l'Ajuntament, així com l'imparable creixement urbà (...) són algunes de les causes principals que expliquen —malgrat els seus darrers intents per millorar la imatge— l'inici de la seva decadència i progressiva substitució. El 1925, a més, en plena dictadura, començava el procés de nacionalització de la LTDB.

En definitiva, un llibre interessant, que sens dubte reobrirà l'interès de molts per un món, el dels tramvies, mai oblidat del tot pels qui el conegueren i el recorden, encara avui, no sense certa nostàlgia.

Santi Vila

RECUPERAR LA PREMSA: DUES REVISTES REUSENQUES DE LA GUERRA DEL FRANCÈS

El Eco de Reus (1814) i El Centinela de la Patria en Reus (1814). Reedicció facsímil. Introducció i índexs per Xavier Ferré i Trill, Associació d'Estudis Reusencs, Reus, 1997, 240 pp.



La consulta de la premsa, sobretot de la vuitcentista, sol ser sempre una de les principals dificultats amb què topa l'investigador. Un primer problema és el de la seva localització. El segon, l'estat precari en què es troben molts dels exemplars conservats, sobretot els diaris i periòdics polítics de la fi del segle, que tot sovint es desfan entre els dits d'aquell que els consulta. La localització és difícil de manera especial per als publicats fora de Barcelona, una dificultat agreujada per l'absència de catàlegs fiables (molt sovint els existents són simples inventaris) i pel fet que aquests no donen pràcticament mai la localització dels exemplars. A més en la majoria dels periòdics polítics o els ideologicoculturals de la primera meitat de segle s'hi suma el fet que eren redactats en castellà i que per tant l'útil i consultada història de Torrents i Tasis no els recull i menys encara els analitza.

Sovint se senten veus o algú publica una crida a la necessitat de reeditar de manera facsimilar les publicacions més importants o les de més mal trobar, però a l'hora de la veritat ningú no acull la proposta, tant per les dificul-

tats de dur-la a terme com pel seu reduït atractiu comercial. De fet la situació és força generalitzada a tot l'Estat amb escasses excepcions com la reedicció el 1989 d'*El Bascongado* (1813-1814). Cal afegir que sovint es tracta de peces úniques i que un incendi o qualsevol altra desgràcia en pot provocar la pèrdua irremissible, al costat de la impossibilitat temporal de consultar-los quan són deixats en exposicions de llarga durada. Per això convé destacar la voluntat de l'Associació d'Estudis Reusencs d'anar reeditant les publicacions més significatives de la rica producció publicística de la ciutat, sempre que les dimensions físiques dels periòdics, el seu format o la llarga durada, ho permetin. Fa pocs anys fou reeditada la part coneguda de La Veu del Camp, portaveu de l'activa i radicalitzada Associació Catalanista de Reus, i ara, iniciant la recuperació cronològica, ha facsimilat dos dels primers periòdics editats a la ciutat. El liberal *Eco de Reus* i l'absolutista *Centinela de la patria en Reus*, ambdós apareguts al final de la Guerra del Francès, el 1814, a les envistes de l'arribada a la ciutat de Ferran VII. El primer periòdic, el *Periódico político y mercantil de la villa de Reus* (1813-1814), també liberal, no ha pogut ser-ho a causa de la seva notable extensió. La reedicció posa a l'abast dels estudiosos dos periòdics de difícil consulta, útils per conèixer la difusió de les noves ideologies així com l'arrelament de les velles, a la ciutat que en aquell moment era la segona de Catalunya, demogràficament i política.

Ambdós periòdics, primer element a retenir, són redactats íntegrament en castellà, sense fer cap concessió a la llengua del país; és més, el portaveu liberal publicà un article relativament llarg per discernir «¿Debe ser la enseñanza pública en lengua latina, ó española?» sense fer cap consideració al català malgrat

que l'eix vertebrador dels raonaments és la voluntat de facilitar l'accés a la cultura, activitat que creuen més fàcil si el mestre la fa «en su lengua propia», quan aleshores bona part de la població era del tot ignorant de l'espanyol. En canvi mostren un coneixement del passat històric català i l'afany d'apropriar-se de la seva tradició. Així el *Eco de Reus* recorda que els catalans tenien «su Rey constitucional, su cuerpo legislativo, su Diputación» que desvetllaven «la emulación de Europa», mentre que el *Centinela*, retreia «la inextinguible fidelidad de nuestros Creixells, Dalmau, Doms, Moncadas, Pinós, Fivallers», els primers, per vincular-hi el nou constitucionalisme i els segons, per exaltar la fidelitat cega a la monarquia. Un segon element que pot ajudar a establir amb més fiabilitat un quadre de les ideologies dominants en els diferents sectors del territori el dona el fet que mentre que el *Eco* s'imprimia a la impremta significativament batejada com «de los Amigos de la Constitución», el *Centinela*, el periòdic ultra, es va haver d'imprimir per Miquel Puirubí, a Tarragona, en no trobar a Reus cap impressor que volgués fer-ho.

L'índex elaborat per Xavier Ferré, autor també de la introducció, facilita la localització de les referències conceptuais, onomàstiques i toponímiques.

Pere Anguera