

ELS AUTOBUSOS A BARCELONA

Primers intents de constitució d'una xarxa (1906-1918)

Introducció

La gran història del transport públic de Barcelona resta encara per escriure. En diverses ocasions han aparegut treballs parcials tractant aspectes tècnics, històrics o anecdòtics i, malgrat tot, Barcelona disposa d'una bibliografia sobre el seu transport públic molt superior a la de qualsevol altra ciutat d'Espanya. Però encara manquen estudis com els que són habituals a França o, encara més, a Anglaterra o a Alemanya. Hi ha, doncs, aspectes que són molt poc coneguts ara per ara. Potser una de les raons la constitueix el fet que la dispersió documental és molt gran i que alguns arxius, com el de Transports Municipals de Barcelona, han sofert pèrdues irreparables a causa de la guerra d'Espanya o, fins i tot, per desídia ja que hom destruï arxius sencers amb una absoluta manca de visió històrica i cultural. No és estrany, doncs, que la recerca sigui difícil i que, sovint, el que hom fa sigui repetir tòpics o copiar informacions precedents.

En aquest article s'enceta la història dels autobusos de Barcelona en un període molt poc conegut fins ara i que no ha estat objecte d'aportacions importants per part dels qui, fins ara, se n'han ocupat. Les investigacions en curs permetran de donar continuïtat a aquest article fins arribar a explicar la constitució de l'actual esquema de transport de la ciutat, resultat de la desaparició forçada i equivocada de la xarxa de tramvies.

Uns antecedents

La primera xarxa d'autobusos de Barcelona fou posada en marxa per una empre-

sa de *riperts*¹, coneguda amb el nom de *La Catalana*. Malauradament, quedà limitada a una sola línia que, en un pla quasi experimental i jurídicament precària, funcionà des del mes d'agost del 1906 al desembre del 1908.

Si bé del tema se n'han ocupat alguns autors², les referències són molt vagues i mai no ha estat tractat en profunditat. Sempre s'ha considerat l'experiment com una fallida a causa de problemes tècnics del material mòbil, però estem en condicions d'afirmar que, a la vista de la documentació de l'arxiu de Transports Municipals de Barcelona, altres tipus de condicionants influïren en el fracàs de l'empresa que dugué els autobusos a aquesta capital.

Mentre els tramvies havien estat de tracció animal, la competència amb les companyies explotadores de *riperts* s'havia mantingut a un nivell acceptable, però la ràpida electrificació i expansió de la xarxa tramviària a partir del 1899 posà en perill les línies de *riperts*. Es disposa d'algunes dades sobre el volum de passatgers transportats per aquests vehicles: el 1900 havia estat de 4 600 000 persones per a la línia de Gràcia segons dades d'un projecte tramviari, i, pel que fa als tramvies, el 1905 s'havia transportat un total de 9 800 000 persones a la línia Drassanes-Gràcia. La principal empresa explotadora de *riperts* de Barcelona, *La Catalana, Compañía de Omnibus y Tranvías*, coneguda senzillament per *La Catalana*, era, per aquell motiu, pendent de l'evolució del nou mode de transport que, amb el nom d'autoòmnibus o autobús, es

trobava en fase d'experimentació a ciutats com Londres, Munic o París.

Londres s'havia avançat el 1897 posant en circulació el primer autobús de prova. Nous intents s'havien dut a terme fins el 1905, any en què Londres comptava tan sols amb 20 autobusos en servei, amb sistemes de propulsió com ara el vapor o el petroèlèctric³. Més propera, París, mitjançant la *Compagnie Générale des Omnibus*, proposava l'any 1905 prototipus a diversos constructors a fi de substituir els vehicles de tracció animal davant la ineludible modernització que les circumstàncies (vegeu tramvies) imposaven. Diversos vehicles foren presentats, bàsicament amb propulsió clàssica de motor d'explosió i també pel sistema petroèlèctric. En tots els casos, els constructors oferien la part mecànica a fi que la CGO hi muntés antigues caixes d'òmnibus de cavalls⁴. Els assaigs es feren del 8 al 24 de desembre del 1905 en una línia urbana i, a la vista dels resultats, l'empresa escollí el tipus Brillíe i encomanà una sèrie de 150 xassissos del tipus Brillíe P 2 amb motor Schneider de gasolina. Aquests autobusos, que oferien 32 places (14 seients a l'interior, 16 a l'imperial i dues places dretes a la plataforma), foren posats en servei el dia 11 de juny del 1906 a la línia urbana Montmartre-St. Germain-des-Prés (línia AM)⁵.

Primers passos

De fet, *La Catalana* sol·licità a l'Ajuntament un permís per a realitzar proves amb òmnibus automòbils en data 19 d'octubre del 1905 des de la plaça de Catalunya a

Notes:

1. Els *riperts* eren vehicles de tracció animal, de tipus molt lleuger, destinats al transport urbà de passatgers i deslligats de qualsevol tipus d'infraestructura, a semblança dels òmnibus. Alguns autors apliquen el nom de *ripert* de forma indiscriminada a tot tipus d'òmnibus, però, de fet, els *riperts* foren dissenyats pel constructor marsellès M. Ripert (i no Rippert) a partir del 1881 i obtingueren un gran èxit a França, Bèlgica, Suïssa i Espanya. Una descripció tècnica força detallada apareix a l'obra de

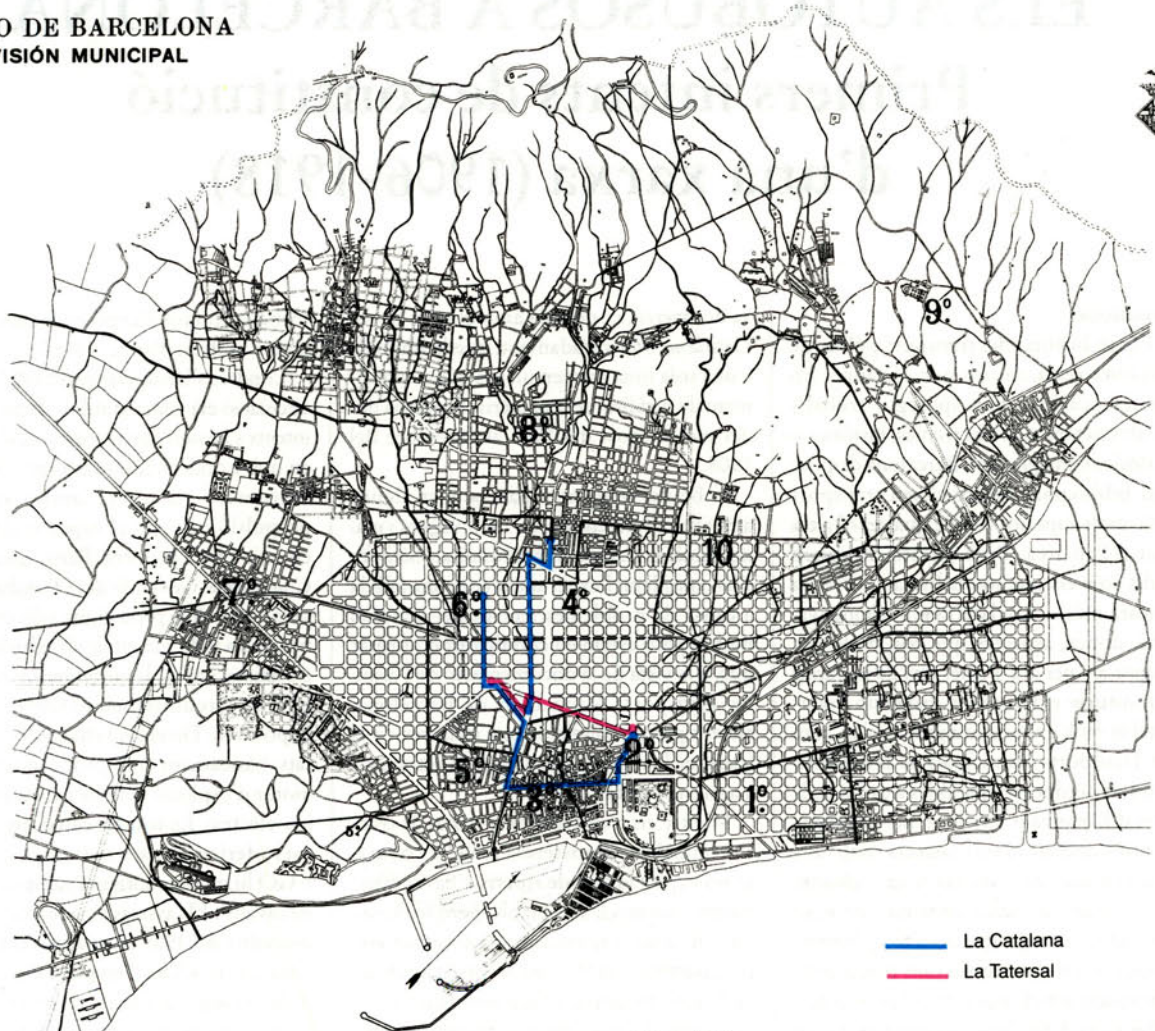
Jean Robert assenyalada a la bibliografia (pàg. 39).

2. Fonamentalment, cal esmentar els articles d'Alfredo Cazaban al *Boletín Informativo* de Tranvías de Barcelona, SA, SPM i els comentaris que hi dedica l'obra *Els transports a l'àrea de Barcelona*, de Joan Alemany i Jesús Mestre.
3. Una àmplia i interessant descripció dels primers autobusos de Londres es troba a l'obra de Charles Lee, citada a la bibliografia. El sistema petroèlèctric es basava en un motor d'explosió de petro-

li acoblat a un generador elèctric. Aquest proporcionava energia elèctrica a un motor de tracció que, per diversos sistemes, accionava les rodes. Les primeres sèries d'autobusos dels anys vint a Barcelona funcionaren per aquest sistema.

4. L'obra de Jean Robert, ja citada, dona una interessant història de la gènesi d'aquests vehicles (pàg. 108).
5. ROBERT, J. *Op. cit.* (pàg. 256).

PLANO DE BARCELONA
DIVISIÓ MUNICIPAL



Mapa 1: Servei de riperts, 1905

(Mapa: autor)

Gràcia. La Comissió de Foment de l'Ajuntament acordà el 10 de novembre següent que es fessin les proves amb els delegats de la comissió presents, a fi de passar després l'informe i elaborar el dictamen corresponent, que hauria de servir de base per a una concessió. En tot aquest tràmit sembla que s'hi descobreix una complaença municipal a favor de *La Catalana*, fet que no té res d'estrany si pensem que un membre del consell d'administració d'aquella empresa era regidor de l'Ajuntament barcelonès. El vehicle, amb el nom de *Compagnie Générale des Omnibus* pintat al costat, fou retolat a les plaques com a *coche de ensayo* i se'l feu córrer per diversos indrets de la ciutat amb múltiples finalitats: s'acostumava el públic barcelonès als

vehicles, s'ensinistraven els conductors i, el que era més important, es feia propaganda amb la intenció de captar capital. Era, també, un Brillé-Schneider, similar als de París.

L'esmentada Comissió de Foment va proposar a l'Ajuntament, el 15 de desembre, que procedia autoritzar *La Catalana* a fer el canvi de tracció en les seves línies de tracció animal, a semblança del que, anys enrera, s'havia fet amb les línies de tramvia. Queda clar, doncs, que les proves ja havien acabat i la coincidència amb les dates dels assaigs fets a París per la CGO planteja la possibilitat de l'existència d'una relació intensa entre les dues companyies. El febrer del 1906, és a dir un mes després d'acabats els assaigs de París, Wifred Damians, director accidental de l'empresa de riperts barcelo-

nina, havia proposat a l'Ajuntament de la ciutat la implantació de serveis d'autobusos que, des de la plaça de Catalunya, havien d'arribar a Gràcia passant per la Rambla de Catalunya⁶. La línia de Gràcia era la que més passatgers transportava de tota la xarxa de tramvies de Barcelona. No és estrany, doncs, que a l'hora de crear una línia d'autobusos, hom es decantés per aquest itinerari que, a més, facilitaria un intens trànsit als riperts.

La sol·licitud de Damians desencadenà les protestes de les companyies de tramvies. Efectivament, *Les Tramways de Barcelone*

Notes:

6. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*.
7. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*.



Foto 1: Autobús 4 i tramvia CGT73

(Font: Institut Municipal d'Història)



Foto 2: Autobús Brillié-Schneider P2 a París, molt semblants als de Barcelona

(Font: RATP)

presentaven el 12 de febrer un escrit a l'Ajuntament, contrari a la concessió de permisos per a òmnibus automòbils, i el 9 de març següent la *Compañía General de Tranvías* actuava d'igual manera, basant-se en el fet que explotava una línia de tramvies per la dita Rambla de Catalunya i demanava que als tramvies se'ls aplicués el mateix criteri municipal de no permetre ni concedir

línies noves als carrers on ja n'hi havia. El 17 de juny següent, totes les empreses relacionades amb els tramvies demanaren a l'Ajuntament que, abans de resoldre l'afer del permís sol·licitat per *La Catalana*, es tinguessin en compte una sèrie de consideracions, entre les quals destacava de nou el tema de la duplicat de línies⁸. Encara més, el 12 de juliol del 1906, representants de les

diverses empreses tramviàries, llavors encara independents, visitaren l'alcalde de la ciutat, en Salvador de Samà, que els despatxà molt ràpidament, sense atendre les queixes que plantejaven. Cal notar, doncs, una certa predisposició per la part municipal, certament cansada de la constant problemàtica amb les companyies tramviàries, de la qual el tema de la unificació de les reversions de les concessions no era més que el darrer botó de mostra.

Així les coses, al dia següent, *Les Tramways de Barcelone* presentava a l'Ajuntament una sol·licitud per a explotar una línia d'autobusos pels carrers de Ferran, Jaume I i Princesa, itinerari paral·lel al de la principal línia de riperts de *La Catalana*. Més raonadament, el 17 del mateix mes, els representants de les societats de tramvies s'adreçaven a l'Ajuntament exposant, bàsicament, que els seus vehicles eren subjectes a diversos tipus de càrregues impositives i de limitacions, mentre que els autobusos només havien de satisfer un cànon xifrat en 50 ptes per quilòmetre de línia. Aquest valor era considerat ridícul en comparació amb el

Nota:

8. D'acord amb les Bases per a explotació de línies de tramvia del 1878.



Foto 3: La presentació dels nous autobusos a la Diagonal

(Font: Institut Municipal d'Història)

que ells pagaven. Efectivament, les concessions de línies de tramvia es veien gravades amb un cànon de 1 pta per metre de via, desviaments i enllaços inclosos, una important càrrega de manteniment de paviment i, a més, tenien limitada la velocitat a 8 km/h al sector central de la ciutat. Les companyies, a més, finalment, demanaven que, d'acord amb les normes municipals d'evitar la duplicat de vies en un mateix carrer, no es concedissin línies d'autobusos als carrers on circulaven tramvies.

No s'arribà a cap acord, perquè el 26 de juliol l'Ajuntament aprovava un dictamen sobre els autobusos i el dia 2 d'agost del 1906 concedia un permís d'exploració a precari. Cal remarcar que *La Catalana* obtingué molt ràpidament l'autorització municipal per a explotar la línia, en una tramitació burocràtica excepcionalment diligent.

La línia, però, estava obligada a circular pel Passeig de Gràcia, i concretament, per les

vies laterals, on coincidiria amb els tramvies. Entre altres limitacions, quedava especialment prohibit que els autobusos passessin per damunt les vies dels tramvies i, com aquests, tenien limitada la velocitat a 8 km/h. De tota manera, sembla clar que no es complí cap d'aquestes condicions, fet que acabà d'exasperar les companyies de tram-

vies, ja que el 13 d'agost, l'endemà de la inauguració, *Les Tramvies de Barcelona* trametia un ofici a l'Ajuntament queixant-se que l'autobús número 3 circulava a marxa lenta i feia endarrerir els tramvies⁹. En el mateix document s'expressa la idea que els xofers eren antics treballadors tramviaris acomiadats i, per tant, ressentits.

Districte	Barri	Població	Districte	Barri	Població
1 ^r	Barcelona	21 370	6 ^e	Barcelona	64 991
	Poble Nou	15 061		Gràcia	18 169
2 ^{on}	-	51 786		les Corts	3 145
3 ^r	-	41 009	7 ^e	Hostafrancs	54 848
4 ^t	Barcelona	45 084		Sants	28 132
	Gràcia	12 432	les Corts	3 952	
5 ^e	St. Martí	1 665	8 ^e	Gràcia	39 733
	-	52 304		Vallcarca	1 779
			St. Gervasi	14 519	
			9 ^e	St. Andreu	17 808
				St. Martí	12 124
			Horta	3 365	
			10 ^e	-	31 280

Taula 1: La població dels diversos districtes de la Barcelona d'aleshores pot servir d'indicador de la demanda de transport

Nota:

9. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*. Doc. 15/2 B/13.



Foto 4: Autobús de La Catalana al Passeig de Gràcia. Observi's el doble accés de la plataforma posterior
(Font: Boletín Informativo de TB, SA, SPM)

El material mòbil

Els autobusos necessaris per a explotar la línia vingueren cap a la fi de juliol del 1906. La seva arribada abans de la concessió provisional d'exploració reforça la idea que La Catalana disposava de bones connexions dins el Consistori i tenia ja un coneixement previ del contingut de la resolució. Si bé l'origen no sembla presentar problemes, sí que hi ha dubtes respecte del seu nombre total. Qui ha ofert alguna informació al respecte és Alfredo Cazaban, que fou secretari de *Tranvías de Barcelona*, i que en un petit article al *Boletín Informativo* de l'empresa¹⁰ exposa que vingueren cinc cotxes. Se suposa que la seva asserció es basa en una fotografia que reproduïx de la *Il·lustració Catalana*¹¹, on es veuen cinc autobusos a l'Avinguda Diagonal. En un altre article posterior, però, afirma que eren set els vehicles. El que sí és cert és que en una relació d'accidents ocorreguts el 1908 i que s'extraïa més endavant apareix un autobús amb el número 15. Si bé això no vol dir que realment hagués arribat a haver-hi 15 unitats, també s'ha de fer constar que la pràctica habitual de les companyies de transport públic de l'època era de numerar correlativament tots els seus vehicles, àdhuc els pertanyents a sèries diferents. A més, tal com es desprèn dels nombres citats en la relació esmentada, és clar que hi havia més de cinc autobusos.

Un examen aprofundit del material gràfic localitzat permet la distinció de tres subsèries com a mínim.

Una correspon al vehicle de prova, del novembre del 1905. Molt semblant als de

París, amb amplis muntants davanters de caixa i amb cintura per a inscriure-hi el nom de la companyia. El radiador era rectangular, sobre la travessa rectilínia davantera. L'autobús, versemblantment un prototipus d'assaig, tenia un sol accés per la part posterior dreta, directament sobre la plataforma.

Una segona subsèrie fou la primera tanda d'autobusos dels quals n'hi hagué un grup inicial de cinc. Diferien de l'anterior en diversos detalls de la caixa: muntants estrets, absència de cintura i amb respiradors a la part superior de les finestres. Foren dotats de doble accés a la plataforma, segurament per veure's obligats a circular per la via lateral del Passeig de Gràcia. Cotxes 1-5?

Una tercera subsèrie era idèntica pel que fa a la carrosseria, però presentava la travessa davantera del xassís corbada, per a encabir-hi una reixa de radiador circular. Es podria tractar d'una modificació de la subsèrie anterior, cosa que explicaria el canvi de numeració, però podria també tractar-se de vehicles nous. De fet, l'adopció del radiador circular aparegué en autobusos parisencs de la CGO simultàniament amb els anteriors. Cotxes 11-15?

L'inici del servei

El dia 12 d'agost del 1906 s'inaugurava el servei públic de la línia *plaça de Catalunya-Gràcia (plaça Trilla)*. El dia abans s'havia fet l'acte oficial.

Alfredo Cazaban¹² en fa una àmplia ressenya, de la qual es pot destacar l'excursió a l'Arrabassada, on s'avià un autobús, que fou, però, arranjat poc després. Un àpat al restaurant *La Maison Dorée* congreà els invitats:

membres de l'empresa, invitats oficials i xofers compartiren el dinar i els brindis.

Amb una tarifa de 10 cèntims per al recorregut total, s'oferien bitllets a meitat de preu fins a les 7 del matí, tarifa obrera que representava una important concessió i que competia avantatjosament amb els preus dels tramvies, que en el trajecte plaça de Catalunya-Travessera costaven 15 cèntims.

A la vista del fet consumat, les empreses tramviàries decidiren actuar en dues direccions. Per un costat s'apressaren a sol·licitar línies d'autobús mitjançant terceres persones: el 10 d'agost, dues línies a nom d'un tal senyor Alemany. Simultàniament, encetaren la via legal, basant-se en la incompetència municipal per a la concessió del permís a *La Catalana*.

L'atorgament de la concessió, encara que a precari, s'havia produït en un buit legal. Per aquest motiu, l'Ajuntament de Barcelona aprovava el 29 de novembre del 1906 unes *Bases para la Concesión de permisos de explotación de líneas de autobuses*, les quals foren recorregudes per *Les Tramvies de Barcelone* el dia 11 de gener del 1907 i per la *Compañía General de Tranvías* el dia 25 del mateix mes. Cal obviar tota la problemàtica legal, amb els nombrosos recursos presentats, i les visites de recolzament que els directors de les companyies havien fet al ministre de Foment a Madrid, el qual, de totes maneres, semblava desentendre's de l'afer¹³.

El projecte de xarxa

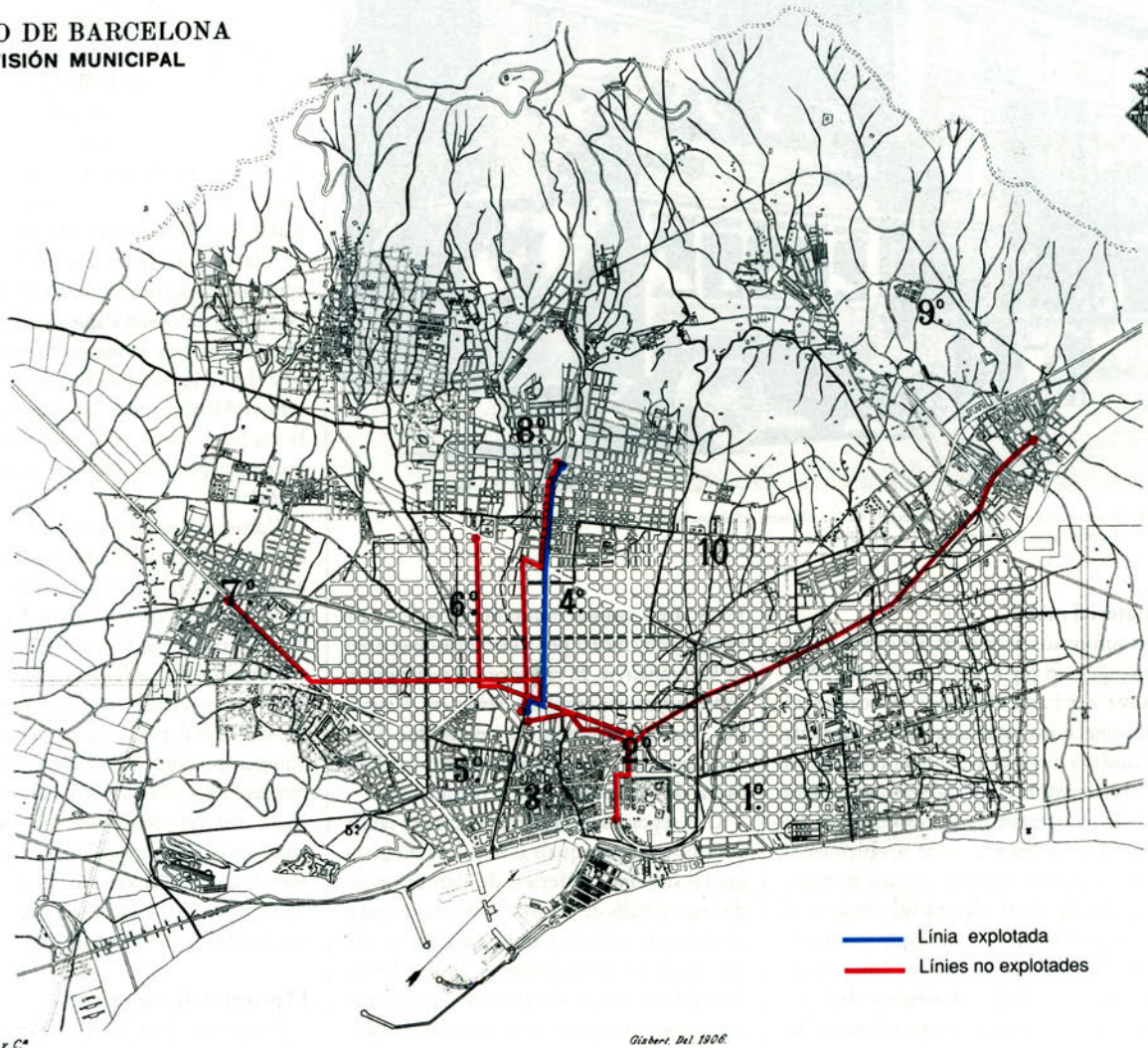
Entretant, Juan Grau Llopis, director gerent de *La Catalana*, havia presentat un projecte de xarxa d'autobusos, el primer intent per a estructurar aquest servei a la ciutat, amb les següents línies:

- Pça. Catalunya-Gràcia (pel Pg. de Gràcia)
- Pça. Catalunya-Gràcia (per la Rbla. de Catalunya)
- Pça. Catalunya-Sants
- Pça. Catalunya-St. Andreu
- Pça. Catalunya-Parc
- C. Aribau (Diagonal)-Arc de Triomf

La concentració de totes les línies a la plaça de Catalunya atorgava a la xarxa un

Notes:

10. CAZABAN, A.: *Aquellos primeros autobuses*, al butlletí núm. 36 (pàgs. 10-13).
11. CAZABAN, A.: *Aquellos primeros autobuses*, al butlletí núm. 166 (pàg. 1).
12. CAZABAN, A., *Op. cit.*
13. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*. Doc. 15/2 A/13.

**PLANO DE BARCELONA
DIVISIÓN MUNICIPAL**


Mapa 2: Projecte de xarxa de La Catalana 1906-1908

(Mapa: autor)

caràcter netament radial. Curiosament, cap d'elles s'introduïa al casc antic de la ciutat, on l'empresa ja disposava d'una línia de riperts en explotació. La xarxa aspirava, doncs, a relacionar la ciutat vella amb els nuclis del voltant, malgrat que el conjunt presentava alguns contrasentits i atorgava a la plaça de Catalunya el caràcter de col·lector/distribuidor de trànsit que ja tenia a la xarxa tramviària.

Pot efectuar-se una anàlisi del projecte previst a partir de la demografia, del volum de passatge de les línies tramviàries i de la possible competència que es crearia¹⁴ (taula 1).

Les dues línies de Gràcia, desdoblades per carrers paral·lels, tenien els mateixos punts terminals. Absorbien passatge dels districtes 2ⁿ, 3^r i 5^e cap el 8^e, travessant els districtes 4^t

i 6^e que, en conjunt, eren els més densament poblats. Tal com ja s'ha esmentat, *Les Tramways de Barcelone* declararen un volum de passatge xifrat en 9 800 000 viatgers anuals a l'itinerari Drassanes-Gràcia¹⁵, cosa que representava el 15% del total transportat a la ciutat i el 27% de la seva xarxa. La *Compañía General de Tranvías* en resultava menys afectada, ja que malgrat explotar una línia a la Rbla. de Catalunya el seu volum principal de passatge era canalitzat pel carrer d'Aribau cap a St. Gervasi, Sarrià i les Corts i per la Gran Via cap a Sants. Pel total dels serveis explotats, la CGT transportava 17 320 000¹⁶ passatgers anuals, cosa que porta a considerar que la part corresponent a la línia de la dita rambla no podia ser pas massa elevada.

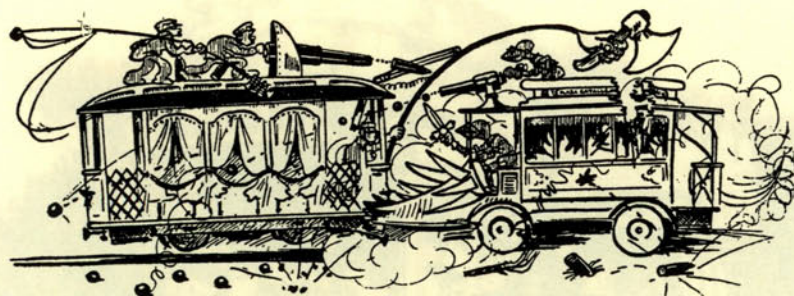
La línia plaça de Catalunya-Sants repre-

sentava una seriosa competència per a la CGT (*Compañía General de Tranvías*), explotadora de l'itinerari tramviari del mateix nom. La possible incidència d'una tarifa obrera, com la que s'havia implantat a Gràcia, constituïa un perill addicional a la segurament més elevada velocitat que els autobusos podrien desenvoluparen una línia pràcticament plana, reduint sensiblement el temps del viatge.

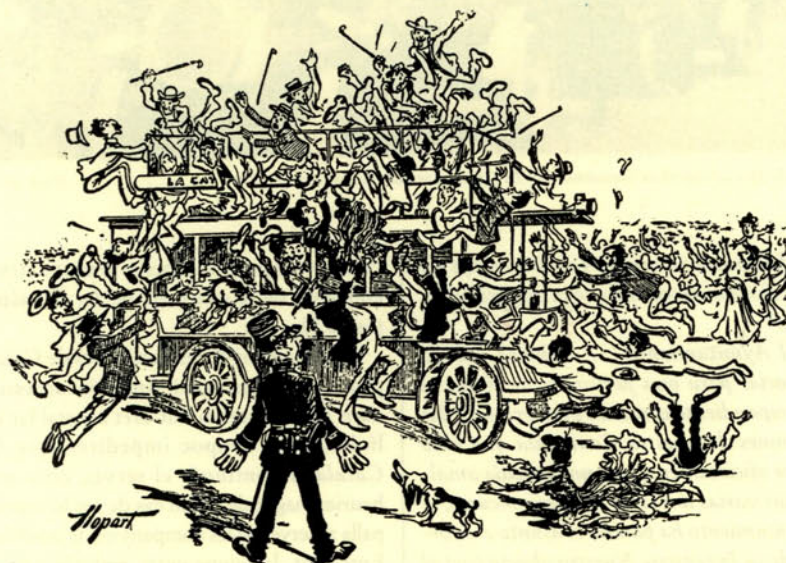
D'una manera semblant, la línia Pça. Catalunya-St. Andreu constituïa una

Notes:

14. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*. Any 1906.
15. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*. Any 1906.
16. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*. Any 1906.



¡Volen dir que no acabarán aixís!



Per pujar en un automòvil
no basta tenir deu cèntims;

es precis tenir bons punys
y aguantar molts vituperis.

competència directa amb la que, des del carrer de Trafalgar, menava a aquella barriada. Els efectes els havia de sentir la companyia *Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones* que, juntament amb les línies d'Horta i Badalona, transportava anualment més de 10 milions de passatgers¹⁷.

Les altres dues línies de la xarxa projectada poden considerar-se purament urbanes, com la de Gràcia. Afectaven, principalment, les línies de la CGT (*Compañía General de*

Tranvías) del carrer d'Aribau abans citada i la de circumval·lació de LTDB (*Les Tramways de Barcelona*), amb un passatge global que es pot estimar en uns 2 500 000 viatgers¹⁸. Ambdues eren, potser, les més il·lògiques, tal com eren plantejades. A la del carrer d'Aribau li mancava un final lògic, en no penetrar a St. Gervasi, i únicament es constituïa en col·lectora d'un tram de l'Eixample ben servit per altres mitjans. D'altra banda, la línia plaça de Catalunya-Parc podia constituir fàcilment la prolongació de l'anterior que, establerta com un enllaç Parc-Eixample, hauria evitat transbordaments inútils a la plaça de Catalunya.

Al marge de la política tarifària, l'autobús representava una competència seriosa a les línies llargues a causa de la seva més gran

velocitat comercial i, sobretot, per la seva comoditat, un aspecte aquest gens negligible. Efectivament, de les 32 places ofertes 30 eren amb seient, i a desgrat de les inclemències atmosfèriques que calia suportar a l'imperial, en conjunt l'autobús representava un grau més de confort, abstracció feta de l'estat dels paviments. Les línies presentades tenien també l'avantatge d'ésser realitzables immediatament, atès que tots els itineraris eren previstos sobre carrers oberts i en adequades condicions de pavimentació.

El procés de desestabilització de *La Catalana*

Entretant, les companyies de tramvies tenien molt d'interès a frenar els autobusos. El desembre del 1906, *Les Tramways de Barcelone* realitzà diverses comprovacions respecte de la velocitat dels autobusos i féu aixecar acta notarial de les velocitats comercials enregistrades al Passeig de Gràcia, de 24,3 km/h, marxa realment inassolible pels tramvies de l'època¹⁹ que, tal com ja s'ha exposat, la tenien limitada reglamentàriament a 8 km/h. En conseqüència, i a fi d'entrar en el joc, la mateixa companyia de tramvies demanava el 17 de gener del 1907 pressupost d'autobusos a la *Neue Automobil Gesellschaft*. El fabricant respongué oferint el seu model J7 amb imperial, motor de gasolina de 24 HP que donava una velocitat màxima de 25 km/h, amb transmissió per cadena i una capacitat de 32-37 persones per un preu unitari de 22 900 marcs. La comanda no es produí, però l'afer posa de relleu la preocupació que el tema suscitava.

El *Boletín Oficial de la Provincia* del 12 de juliol del 1907 publicava l'anunci de les línies sol·licitades per *La Catalana* a fi que poguessin ser millorades, en base de l'augment del cànon assenyalat, rebaixa de les tarifes i millores en el servei, concretament en allò que es referia al recorregut i l'horari. Un mes després, el 3 d'agost, Enrique Sabater Vicens presentava un projecte de millora de la línia de St. Andreu, de forma versemblant per compte de *Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones*, projecte que fou desestimat per l'Ajuntament l'any 1908 per defectes de forma i presentació fora de termini. El senyor Sabater proposava fer servir material mòbil més potent, amb autobusos Brillíe de 40 cavalls, oferia un bitllet obrer des de la plaça de Catalunya al Clot des de les 5 a les 7 hores amb una tarifa de 5 cèntims i concedia a l'Ajuntament una participació, en concepte de cànon, del 5% de la recaptació anual.

Notes:

17. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*. Any 1906.

18. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*. Any 1906.

19. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall Autobusos.

Les línies de Gràcia foren també objecte de *Propostes de Millora* per part de José Marlet, Francisco Martí i Emilio Peroche, tots ells presumptament relacionats amb *Les Tramways de Barcelone*, que oferien condicions tals que no eren econòmicament rendibles per a l'exploitador, tal com raonava el recurs de *La Catalana* de febrer del 1908²⁰.

És interessant de reproduir el paràgraf següent, extret del recurs citat: *A muchos extremos ha conducido el desenfrenado espíritu de competencia en los negocios industriales: Pero tal vez nunca se ha visto que se llegara al extremo de emplear las artes que la mejora de proposición del Sr. Martín implicaría, caso de que en realidad no tuviera otro objeto que impedir que la concesión de la línea se otorgara a la Compañía que el infrascrito representa.*

Y a fe que para conseguir tal propósito el camino es fácil y llano: todo estriba en sacrificar las dos mil pesetas de la fianza provisional, y el nefando objeto se ha conseguido: y, ¿qué son para una entidad poderosa que en ello tenga interés aquellas miserables dos mil pesetas?

Y mientras tanto el particular o la Compañía que haya puesto su inteligencia, su trabajo y sus capitales a contribución para establecer en esta Capital una industria nueva, un nuevo medio de comunicaciones que el público ha cogido (sic) con aplauso, tendrá que ver malogrados sus esfuerzos y tal vez perdida (sic) sus capitales (...)

La xarxa d'autobusos, tal com s'observarà en el quadre següent, no fou tractada en conjunt, sinó que cada línia va ser objecte d'un expedient independent, la qual cosa afavorí la desarticulació de la proposta. En

Notes:

20. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*. Doc. 15/2 B/56.

21. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*. Doc. 15/2 A/13.



Foto 5: Dos autoómnibus (o autobuses) de *La Catalana* en una excursió escolar, 1906

(Foto: autor)

un document intern de *Les Tramways de Barcelone* es reconeix la seva implicació en l'afer²¹.

El Ayuntamiento (...) hubiera debido anunciar para esas peticiones de líneas el correspondiente concurso pero gracias a las gestiones de nuestra Compañía que hizo notar oficiosamente que no procedía amalgamar varias líneas en un solo concurso, el Ayuntamiento ha pasado el asunto a informe de su Ingeniero. Nuestro objeto (sic) al procurar que cada proposición forme un solo concurso es no solamente ganar tiempo sino dificultar el que puedan presentarse peticiones de esta clase.

Aquesta estratègia, que es recolzava en la base 7a. de les promulgades per l'Ajuntament (i recorreguda per LTDB), obligava a dipositar una fiança de 2 000 ptes per línia, que s'elevaven a 10 000 en fer-se la concessió, per la qual cosa, en ser tractades individualment, la proposta de xarxes era pràcticament

impossible per a particulars o empreses de la categoria de *La Catalana* (taula 2).

L'atorgament de les dues línies de Gràcia planteja un interrogant. Ambdós concessionaris no executaren llur dret a instal·lar les línies, però tampoc impediren que *La Catalana* continués el servei, cosa que haurien hagut de fer en cas de ser homes de palla al servei de les companyies de tramvies. Entretant, la pugna entre ambdós serveis continuava, ja que el 28 de desembre del 1907 l'Ajuntament cursava un ofici a la Direcció de *Les Tramways de Barcelone* informant que la Comissió de Foment havia manifestat que els tramvies havien de respectar els límits de velocitat que tenien imposats. Paral·lelament, demanava a *La Catalana* que els autobusos no circulessin sobre les vies del tramvia, tal com s'havia acordat a la concessió de què gaudien.

Incidents

Els conductors dels autobusos eren sovint acusats d'inexperts, acusació que, en certa manera, podria ser lògica al principi. Frequentment protagonitzaven incidents amb els tramvies. A l'arxiu de TMB hi ha una relació de xocs i avaries, dels quals es consignen seguidament els més importants ocorreguts de l'agost al desembre del 1908. Cal considerar que molts eren inevitables pel fet de circular ambdós vehicles pels carrers laterals del passeig i disposar de sistemes de frenada encara poc eficients.

Línia	Data concessió	Titular
<i>Pça. Catalunya-Gràcia</i> (pel passeig) (per la rambla)	9 abril 1908 9 abril 1908	Francisco Martí Emilio Peroche
<i>Pça. Catalunya-Sants</i>	23 abril 1908	<i>La Catalana</i>
<i>Pça. Catalunya-St. Andreu</i>	9 abril 1908	<i>La Catalana</i>
<i>Pça. Catalunya-Parc</i>	-	-
<i>C. Aribau-Arc de Triomf</i>	2 desembre 1907	<i>La Catalana</i>

Taula 2: Desarticulació de la xarxa de *La Catalana*



Foto 6: Barcelona. El tren Renard durant les seves proves al Saló de Sant Joan

(Font: Institut Municipal d'Història)

- 24.8 l'autobús 14 xoca amb els tramvies 39 i 168
- 2.9 l'autobús 14 xoca amb el tramvia 149
- 5.10 l'autobús 12 xoca amb el tramvia 130
- 10.10 l'autobús 15 queda avariats sobre les vies del tramvia
- 17.10 l'autobús 15 xoca amb el tramvia 55
- 18.10 l'autobús 15 xoca amb el tramvia 131
- 18.10 l'autobús 13 xoca amb el tramvia 100
- 21.10 l'autobús 14 xoca amb un pal de línia aèria
- 9.11 l'autobús 14 queda avariats sobre les vies, provocant un retard d'onze minuts als tramvies
- 18.11 l'autobús 14 xoca amb el tramvia 110
- 26.11 l'autobús 12 xoca amb el tramvia 41
- 12.12 l'autobús 14 para sobre les vies durant 12 minuts
- 12.12 l'autobús 15 xoca amb el tramvia 101
- 23.12 l'autobús 1 xoca amb el tramvia 67
- 27.12 l'autobús 12 xoca amb un banc del passeig i provoca 22 minuts de retard als tramvies

La relació anterior²² posa de relleu que encara el desembre del 1908 el servei es duia a terme d'una manera bastant regular.

Cap a la supressió

L'empresa també ofería autobusos per a fer excursions i transportar alumnes d'escoles, tal com palesen algunes fotografies, cosa que dona a entendre que el nombre de passatgers no era massa elevat i que es buscava la rendibilitat del material. En qualsevol cas, sembla que la seva utilització fou bastant intensa i que, des de feia temps, patien d'un manteniment defectuós, agreujat per la manca de recanvis.

Els veïns del carrer Major de Gràcia es queixaven del soroll i dels fums provocats pels autobusos²³, de tal manera que el 22 d'octubre del 1908 l'enginyer industrial de l'Ajuntament traslladava a *La Catalana* aquestes queixes, argumentant que els autobusos feien molt de soroll i corrien massa.

Notes:

22. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*.

23. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*.

24. CAZABAN, A. *Op. cit.*

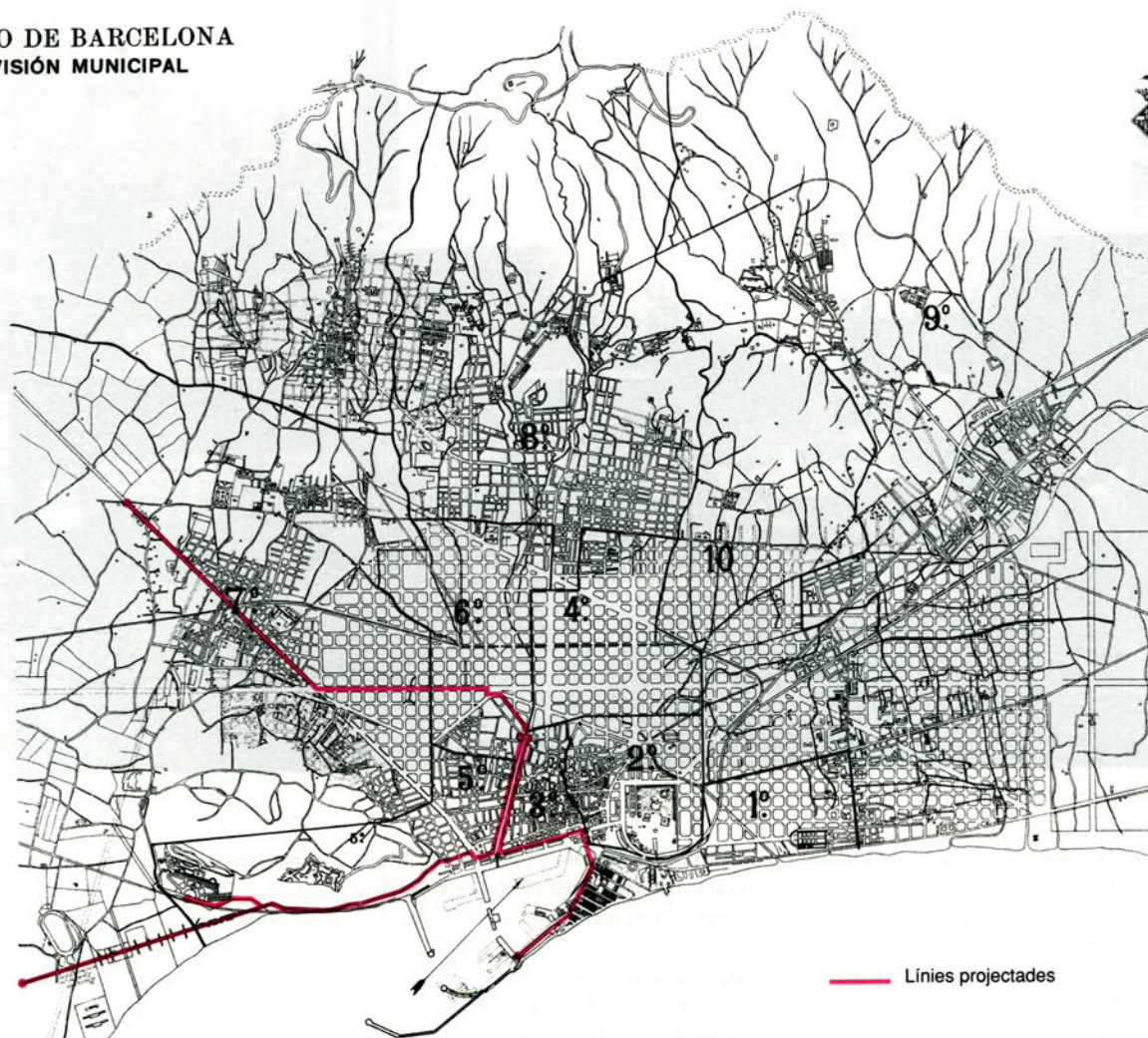
25. Concretament el treball d'ALEMANY, J. i MESTRE, J.: *Els transports a l'àrea de Barcelona*.

En aquestes circumstàncies, el 4 de novembre del 1908, la Comissió de Foment de l'Ajuntament cridava l'atenció a l'empresa explotadora respecte dels nombrosos accidents provocats pels autobusos. La llista abans referida, considerablement ampliada, havia estat tramesa a l'Ajuntament, en un intent més de pressió que el Marquès de Foronda exercia sobre el tema, de tal manera que el dia 23 de desembre l'Ajuntament ordenava la suspensió del servei. Això no obstant, tal com es desprèn de la relació d'accidents i avaries, els autobusos circulaven encara el dia 27.

Un intent de valoració

Hi ha una creença generalitzada que l'experiment fou un fracàs tècnic a causa de la poca fiabilitat dels autobusos i de llur escassa capacitat.

Així ho afirma Cazaban²⁴, que xifra la durada del servei en uns 4 mesos, i també algun altre autor²⁵, de forma versemblant per seguir el mateix criteri sense comprovació. Hi ha dades, però, que demostren la poca consistència de l'argument. En primer lloc, el mateix tipus d'autobusos donà a París un bon resultat, com ho palesa el fet que el 1913 alguns d'ells foren reconvertis a vehicles d'un sol pis, a causa de la precària estabilitat

**PLANO DE BARCELONA
DIVISIÓ MUNICIPAL**

Mapa 3: Projecte González, 1915

(Mapa: autor)

que els conferia l'imperial (cap autor, però, esmenta que a Barcelona es produí alguna bolcada.) La CGO quedà també satisfeta a nivell d'explotació²⁶. No hi ha motiu, per tant, per a pensar que a Barcelona hagués de produir-se altrament, i alguns fets semblen demostrar que l'experiència fou exitosa a desgrat de les inevitables avaries i incidències que es degueren produir en un servei completament nou.

Mancats de dades sobre el nombre de passatgers transportats, no és possible determinar l'èxit dels autobusos des del punt de vista de l'explotació. Més aviat cal pensar que, passats els primers mesos, el públic es decantaria de nou vers el tramvia, tècnica-ment més fiable.

L'escàs parc mòbil havia de deixar desatès

el servei en els freqüents casos d'avaries, contribuint així a desencoratjar el públic i a reduir els ingressos. És revelador el fet que, concedides les noves línies el mes d'abril del 1908, no se'n posés cap en servei, ni tan sols la del carrer d'Aribau a l'Arc de Triomf, aprovada ja el desembre del 1907. És possible que no es fes el servei per la manca d'autobusos, deguda a una insuficient capitalització de l'empresa. El que sí és clar és que la suspensió del servei dugué aparellada la crisi de *La Catalana*, que féu fallida tot just iniciat 1909.

La Junta de Creditors es reuní per primera vegada el 29 d'abril del 1909 i els síndics de la decretada fallida empresa venien el 17 de març del 1910 el material de la companyia a Pere Vintró: hom cita 35

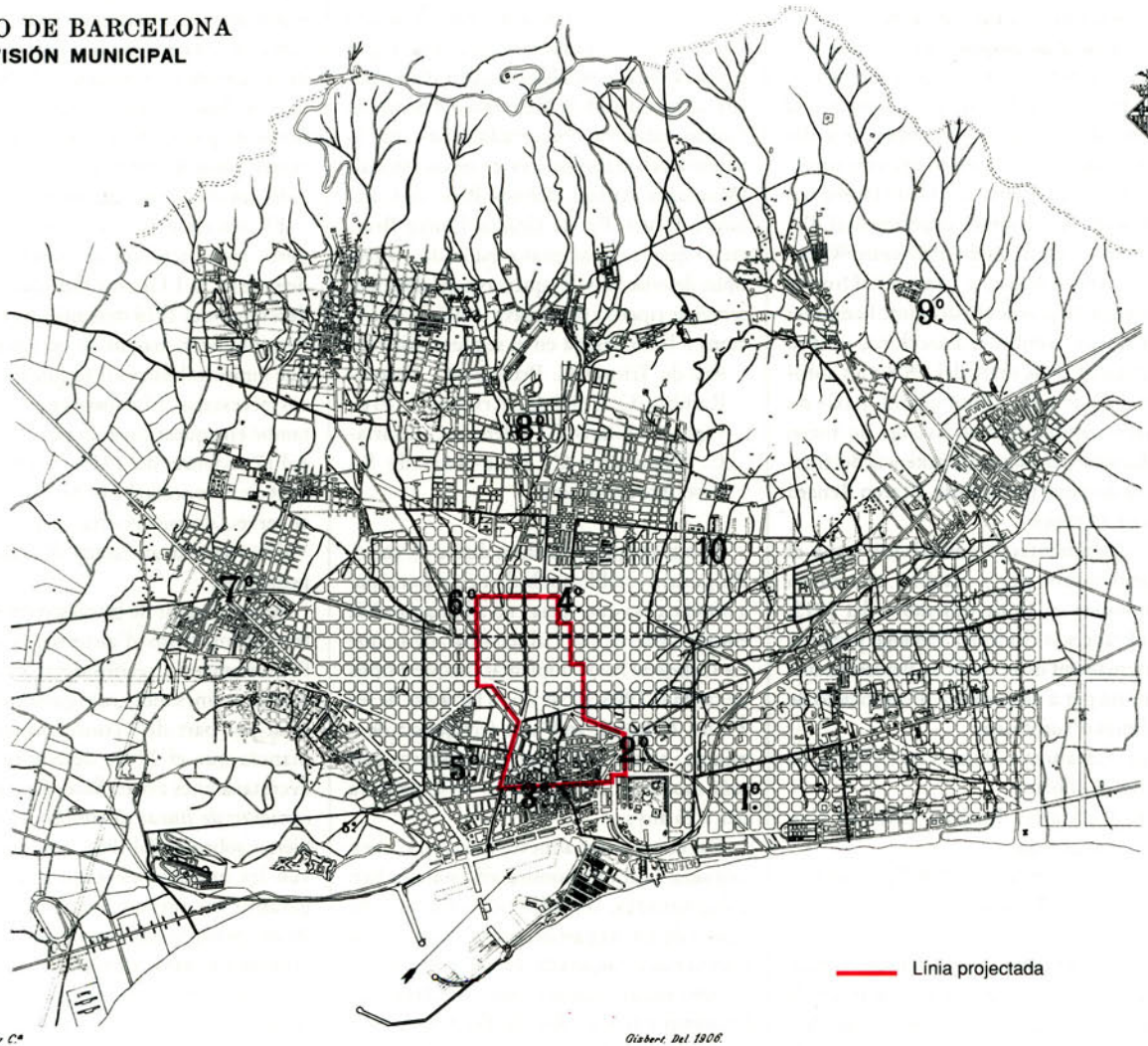
òmnibus i 35 jardineres, però, curiosament, no es fa esment de cap autobús. Mancats de documentació, no és possible de saber si havien estat ja desballestats o bé reclamats pel constructor o per la CGO parisenca, atès que no és conegut en quines condicions foren enviats a Barcelona. Dos mesos més tard, Manuel Galopa, home d'alguna manera vinculat a *Les Tramways de Barcelone*, sol·licitava a l'Ajuntament que se li concedís la línia de riperts de la fallida *La Catalana*²⁷.

Notes:

26. ROBERT, J. *Op. cit.* (pàg. 108).

27. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Jardineres y Riperts*.

PLANO DE BARCELONA
DIVISIÓ MUNICIPAL



Mapa 4: Projecte Vidal, 1916

(Mapa: autor)

Si bé és evident que l'explotació no resultà beneficiosa, sí sembla que mantenia els mínims operacionals, atesa la immediata fallida després de la suspensió del servei. En tot cas no es pot considerar aquella l'única causa que determinà l'ensorrada de *La Catalana* i els seus autobusos. Les pressions que la xarxa tramviària exercí a través del poderós i ben relacionat Marquès de Foronda es poden entreveure clarament en les circumstàncies de la fallida. *Les Tramways de Barcelone*, que entretant havia assolit un cert control de la *Compañía General de Tranvías*, havia aconseguit eliminar una perillosa competència. L'absorció i liquidació de les altres companyies i línies de riperts seria únicament una qüestió de temps.

Altres intents

Les primeres sol·licituds per a concessions de línies d'autobusos corresponen al mateix any 1905. L'abril d'aquest any, el senyor Antonio Artés presentà una instància sol·licitant permís per a explotar una línia entre Sants i Sant Andreu.

La Comissió de Foment de l'Ajuntament no es pronuncia sobre el tema. Uns mesos més tard, el 22 de setembre, Andrés Lupo sol·licità també permís per a algunes línies d'autobusos, entre les quals es destacava la de la plaça de Catalunya a la Fontana, a Gràcia. Aquesta proposta no tingué més èxit que l'anterior. Però, ambdues, pel que fa a la documentació fins ara apareguda, són les primeres que es presentaren a Barcelona²⁸.

No es pot passar per alt, en aquest treball, tant per la seva relació temporal com per l'intent que representà, la introducció d'un nou servei públic, la presentació del dit *Tren Renard*, el mes de març del 1908, a la ciutat de Barcelona. Les úniques referències localitzades corresponen a un curt article d'Alfredo Cazaban²⁹ que reproduïx informacions contemporànies del fet. El militar francès coronel Renard constituí a França la *Société Française des Trains Renard* a fi de fabricar i explotar el nou tipus de vehicle.

Notes:

28. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*. Doc. 15/2 A/20.

29. Al *Boletín Informativo* núm. 35, pàg. 15.

Bàsicament es tractava d'un conjunt format per una màquina o tractor de quatre rodes i motor de gasolina que arrossegava dos cotxes de passatgers i un furgó. Cada vehicle tenia tres eixos, dels quals el central era accionat des del tractor mitjançant articulacions cardan i els dos eixos extrems directors amb una articulació guiada també des del tractor. Un comboi experimental d'aquest tipus circulà des del 1907 entre Wimeux i Ambleteuse, a França³⁰. Dins la campanya de promoció del giny, l'empresa desplaçà un comboi a Barcelona, on fou presentat el 19 de març del 1908 a les autoritats provincials i municipals. Això no obstant, sembla que els assaigs no foren satisfactoris per manca de potència del tractor i es donaren per acabats. El tren Renard retornà a França.

La documentació consultada situa el següent intent per a establir una xarxa d'autobusos el 16 de desembre del 1915, quan Francisco González Hidalgo presentà a l'Ajuntament de la ciutat de Barcelona una Memòria per a un projecte d'explotació de tres línies d'autobusos:

- Pça. Catalunya-Pelai-Corts-Ctra. de Sants-Collblanc
- Pça. Catalunya-Rambla-Ctra. de Can Tunis-Llobregat
- Pça. Catalunya-Rambla-Pg. Colom-Barceloneta-Escullera

El nou esquema, marcadament radial, prenia com a punt de partida la plaça de Catalunya i s'obria en tres braços, un dels quals sembla que era de molt dubtosa rendibilitat. Essencialment, l'única línia viable era la de Collblanc i, a la temporada estiuenca, la de la Barceloneta. Ambdues eren molt ben servides per nombroses línies de tramvies. La línia de Can Tunis era en competència directa amb la número 48 de tramvies, que duia una vida migrada, amb l'escàs trànsit generat per algunes indústries i el cementiri. La prolongació cap al Llobregat sembla mancada de tota mena d'utilitat. Això no obstant, i sense que hi hagi l'oportuna documentació, cal concloure que l'Ajuntament atorgà la concessió, ja que el senyor González Hidalgo, a la vista de la situació mundial, demanà una pròrroga per a començar el servei, pròrroga que fou denegada el 12 de juliol del 1916³¹.

Notes:

30. ROBERT, J. *Op. cit.* (pàg. 109).

31. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*.

32. Arxiu TMB, contenidor 09995, Lligall *Autobusos*.

D'una manera molt més elaborada, el 29 de setembre del 1916, José Vidal Collado s'adreçava a l'Ajuntament proposant, per primera vegada, una línia circular d'autobusos. D'acord amb la Memòria del projecte, l'autor raonava —encertadament— que la majoria dels tramvies servien eixos verticals (Muntaner, Aribau, Balmes, Rbla. de Catalunya, Claris, Pg. de Gràcia, Llúria, Bruc, etc.) i que la ciutat estava mancada d'altres tipus de relacions. Es queixava del deficient servei de riperts i proposava una línia de circumval·lació basada en el següent itinerari:

Arc de Triomf-C. Princesa-C. Ferran-Rambla-C. Pelai-C. Aribau-C. Provença-C. Claris-C. València-C. Llúria-C. Diputació-C. Bruc-Rda. de St. Pere-Arc de Triomf.

El recorregut es faria en doble direcció. Proposava establir un bitllet econòmic per a obrers, cosa que —deia— no s'havia produït encara a Barcelona. Cal recordar, però, que *La Catalana* havia implantat ja aquest tipus de tarifa el 1906. El servei es faria des de les 7 a les 23 hores, amb una freqüència de 6 minuts i estaria servit per 14 autobusos dels més moderns. La concessió es sol·licitava per a 25 anys.

Cal conceptuar aquesta línia com a ben pensada. Ultra respondre a demandes ben comprovades, servides per una línia de riperts de forma parcial, establia una relació transversal a l'alçada del carrer de Provença i comunicava aquest amb la dreta de l'Eixample fins a l'Arc de Triomf. A més, s'introduïa en el casc antic i centre burocràtic de la ciutat, mancat d'adequades comunicacions transversals, i servia els districtes centrals de la ciutat. D'altra banda, l'explotació d'una línia de circumval·lació permetia una ocupació més regular i era, en definitiva, més econòmica. L'ofertament del bitllet econòmic per a obrers, però, no deixava de ser un gest simbòlic, atès que la línia no servia barris treballadors ni industrials.

Concedida el 5 de gener del 1918, la nova línia tornà a presentar el fantasma de la competència a la direcció, llavors unificada, de les companyies de tramvies. Efectivament, si el projecte de Francisco González del 1915 no havia despertat cap mena de ressò per la seva escassa incidència, el de José Vidal representava una seriosa i real competència a les línies de tramvies de Gràcia, del carrer d'Aribau i de la dreta de l'Eixample. Per aquest motiu, el febrer del mateix any presentaren un recurs davant l'Ajuntament al·legant que la nova línia

d'autobusos perjudicaria les explotacions tramviàries. Curiosament, Francisco Martí, a qui s'havia concedit una línia d'autobusos de la xarxa de *La Catalana* el 1908, però que mai no havia posat en servei, presumpte *home de palla* de *Les Tramways de Barcelone*, presentà també un recurs d'oposició, al·legant el seu dret de prioritat.

El concessionari no tingué en compte, però, les dificultats de subministrament degudes a la I Guerra Mundial, i el 21 de desembre del 1918 demanà una pròrroga a l'Ajuntament, basant-se en aquell motiu, que l'impossibilitava d'adquirir els autobusos necessaris. El consistori, però, denegà també en aquest cas el permís, segons ofici del 17 de febrer del 1919, i decretà la caducitat de la concessió per no haver començat el servei, decisió contra la qual el senyor Vidal presentà un recurs d'alçada que no prosperà³².

Aquest seguit de fracassos en el tema de les explotacions d'autobusos dugueren l'Ajuntament a reconsiderar el tema, a fi d'obtenir unes més grans garanties de seguretat per part dels concessionaris, de tal manera que el 27 de desembre del 1918 decretava unes noves *Bases para el establecimiento de líneas de autobuses* que, establertes sobre les del 1906, només en reforçaven les mesures de seguretat de cara a garantir els serveis concedits. Aquestes Bases, però, foren recorregudes i mai no arribaren a entrar en vigor.

Aquesta és, en síntesi, la història dels primers temps dels autobusos de Barcelona: un conjunt de fracassos d'entre els quals destaca l'experiència de gairebé dos anys i mig de servei. Aquest no es reprendria fins el 1922, dintre un altre context, on les poderoses companyies de tramvies en prendrien ràpidament la tutela.

Data de recepció de l'original: 10.89

Albert González i Masip
Llicenciat en Geografia
Universitat de Barcelona

Agraïment

L'autor ha treballat amb el seu propi arxiu i, molt especialment, amb el de *Transports Municipals de Barcelona*, a qui agraeix sincerament les facilitats que li han estat donades per a la seva consulta.

BIBLIOGRAFIA

Aquesta bibliografia és donada a títol orientatiu. Algunes obres fan referència únicament a les característiques generals dels vehicles i la resta tracta el tema dels autobusos de Barcelona, encara que totes ofereixen la mateixa informació.

ALEMANY, J. I MESTRE, J.: *Els transports a l'àrea de Barcelona*. Transports de Barcelona, SPM. Barcelona, 1986.

BETTONICA, L.: "La paralela historia de la ciudad y del tranvía (VII)". A *La Vanguardia*. Barcelona. 29 d'abril del 1970.

CAZABAN, A.: "Aquellos primeros autobuses". A *Boletín Informativo*. Tranvías de Barcelona, SA, SPM. Núm. 36, pàgs. 10-13. Març del 1970.

DEL CASTILLO, A. I RIU, M.: *Historia del transporte colectivo en Barcelona*. Seix. Imp. Barcelona, 1959.

GELABERT, J.: "El transporte en la vida barcelonesa. 1800-1900. Reseña histórica-anecdótica". Col. *Monografías históricas de Barcelona*, núm. 18. Ed. Librería Millà. Barcelona, 1946.

LEE, C.: *The Early Motor Bus*. London Transport. Londres, 1974.

ROBERT, J.: *Histoire des transports dans les villes de France*. Ed. Jean Robert. Paris, 1974.



APLICACIONES FOTOGRAFÈMÈTRICQUES S.A.

Cartografia digital

Carrer Entença, 178-180, estudi
08029 Barcelona
Telèfon: (93) 419 01 59
Fax: (93) 419 53 08

Diskette BASF Maxima[®] y Diskette BASF Extra.

Mayor reserva de seguridad.



BASF ESPAÑOLA, S.A.
Pº. de Gracia, 99
08015 Barcelona
Tel. (93) 215 13 54

 **BASF**