

Els autobusos locals de Torre Baró

La història de la xarxa de transport públic dins el nucli urbà de Torre Baró és força contemporània, ja que compta amb tan sols 22 anys d'antiguitat. Això significa que abans, la seva població va viure completament aïllada i mancada de qualsevol servei d'aquestes característiques que facilités la seva mobilitat.

Com a conseqüència de la precària situació, el Consell del Districte IXè (actualment de Nou Barris) va establir converses amb l'empresa municipal Transports de Barcelona perquè aquesta posés en marxa un servei d'autobusos que garantis la possibilitat que la gent de Torre Baró pogués enllaçar amb altres línies de bus i metro.

I així va ser. El 23 de maig de 1980 fou inaugurada la nova línia 77, amb un recorregut entre la plaça Virrei Amat i el castell de Torre Baró, a través del carrer Doctor Pi i Molist, passeig Urrútia, passeig Valldaura i la carretera Alta de les Roquetes. Com que la muntanya no estava urbanitzada, aquell era l'únic itinerari possible el qual, malauradament, deixava un xic lluny de les urbanitzacions. Els intervals de pas eren de cada 20 minuts i circulava de dilluns a dissabte no festius.

A petició també del Consell del districte, a fi que els nuclis residencials més interiors de la muntanya disposessin de transport públic i evitar així llargues caminades, el 20 de febrer de 1981 Transports de Barcelona va crear la línia 93, entre el carrer Bellprat, a Torre Baró, i la plaça Roja, a Ciutat Meridiana. El servei es prestava amb un sol vehicle de microbús perquè circulava per carrers molt estrets i costeruts. Els intervals

de pas eren de 30 minuts. Poc després, com una prolongació de l'anterior, es va crear un servei especial de microbús, sense cap distintiu numèric, que anava de Ciutat Meridiana fins al barri de Vallbona. Només circulava els dissabtes al matí i els dies de mercat, a Ciutat Meridiana.

El cas és que tots aquests serveis foren considerats de poca rendibilitat, d'aquí que Transports de Barcelona sospesés la possibilitat de suprimir-los. Això va irritar el veïnat de Torre Baró, que va sortir a manifestar-se al·legant que l'oferta d'autobusos era insuficient i, a més, aquells eren els únics mitjans que la població d'aquell sector tenia per a desplaçar-se. A més, la línia 77 va empitjorar els seus intervals de pas, que van passar a ésser de 40 minuts i un sol vehicle. Després de diverses gestions, ambdues línies foren traspassades a una empresa privada de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) de Barcelona, anomenada Transports Lydia.

Aquesta empresa familiar, fundada per D. Jaume Valls i Rocabert, tenia la titularitat de les línies urbanes d'autobusos de l'Hospitalet de Llobregat que, pocs anys després, acabarien a mans de Rosanbús, SL. Van ubicar la seva cotxera i les oficines al Torrent d'Estadella, a Sant Andreu, darrere el Triangle Ferroviari. Aquest canvi no va suposar de cap manera una alteració de les tarifes i, a més, es podien continuar utilitzant les mateixes targetes multiviatge, com una concessió especial que va fer Transports de Barcelona, que també va cedir el seu material mòbil (2 autobusos grans i 4 microbusos). La línia 77 va modificar el seu recorregut, circulant pel passeig Verdum i passeig



Valldaura, tant a l'anada com a la tornada. A Torre Baró, va deixar de tenir el seu origen i final al castell, i fou construïda una carretera que li va permetre finalitzar al carrer Castellví, en un punt més proper a habitatges. Malgrat que no foren modificats els seus intervals de pas, va passar a circular els diumenges i dies festius.

L'any 1990 Transports Lydia va crear, per acord amb l'EMT, la nova línia 81, entre la plaça Lluçmajor i Ciutat Meridiana, un servei que serviria per cobrir un sector de Torre Baró paral·lel a l'avinguda

TRANSPORTS

Vallbona (a través dels carrers Llerona i Balenyà), de difícil accessibilitat. Degut a la manca de material mòbil, fou llogat un microbús a l'empresa badalonina Tubsal a l'espera de rebre nous microbusos. El seu itinerari, força interessant, es cobreix amb un sol vehicle i els intervals de pas són d'una hora. Més endavant, el trajecte fou modificat en sentit Lluçmajor per atendre els sectors orogràficament més elevats del barri de Roquetes (carrer Briquets).

L'any següent es va iniciar la renovació de la flota de vehicles, molt envellida, i foren adquirits 3 nous microbusos de nova tecnologia, més confortables i climatitzats, designant 1 per a cada línia.

L'any 1994, les línies 77 i 93 van passar a nomenar-se 82 i 83, respectivament, amb correlació amb el número 81. Aquest criteri responia a una ordenació numèrica de l'EMT, que guardava la sèrie del 80 al 89 per a aquells serveis urbans de Barcelona explotats per companyies independents.

A partir de l'any 1997 fou adquirit un quart vehicle, aquesta vegada de sòl baix, adaptat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

L'any 1999 la línia 81 va allargar el seu recorregut fins al barri de Vallbona, amb un trajecte idèntic al de la 97. Per això es va construir un carril exclusiu en sentit contrari sota l'autopista, per poder creuar d'un costat a l'altre. Tal prolongació va significar la supressió del servei especial sense número de microbús de Vallbona al mercat de Ciutat Meridiana.



No va ser fins a l'any 2000 quan es rebé un cinquè vehicle, també de les mateixes característiques que l'anterior, i el primer de l'EMT amb la nova matrícula de 4 números i 3 lletres (BBB).

En l'actualitat, per les seves característiques, es pot afirmar que han estat precedents de l'actual *Bus del Barri*. Malgrat que el nombre diari de passatgers és d'uns 1.500, una xifra baixa perquè és la suma d'aquestes tres línies, no es preveuen canvis a la vista, ni en la titularitat, ni en els recorreguts. Ara bé, el temps ho dirà.

Ricard Fernández i Valentí

Aquesta informació ha estat extreta del llibre *Reestructuración de la red urbana de superficie*, editat per TMB l'any 1981, i de la pàgina web www.geocicites.com/autobusesbcn

REFLEXIONS

Reflexions que tots plegats ens hem de fer sobre el passat, present i futur del català

Durant molts anys no vam poder parlar el català i, encara menys, llegir-lo i escriure'l.

Molts anys després que deixés de estar prohibit, tampoc no vam poder parlar en públic, perquè bona part dels qui havien vingut de fora de Catalunya, encara que portessin 20, 30 o més anys residint-hi, no l'enteni.

La prohibició va dur a l'actual situació: una majoria sabem les dues llengües, la resta només la que van aprendre al seu país d'origen; la major part tant dels uns com dels altres no estan d'acord amb la política que va portar a aquesta situació.

Els problemes actuals no són iguals i no hem de

caure inconscientment en els mateixos errors, que a més de polítics són també socials.

Crec que la millor escola ha de ser el carrer, és a dir, parlar el català en els diferents àmbits de la vida quotidiana, i també a les associacions, als actes públics, etc. Per tant hem d'intentar tots plegats que a les persones novingudes els sigui més fàcil la seva incorporació al país i, a la vegada, que el català no quedi en una posició més restringida.

Un suggeriment: Es podria traduir des de les mateixes reunions?

M. Rosa Martínez