

La xarxa de tramvies de Barcelona.

Una anàlisi (I)

Albert GONZÀLEZ
Universitat de Barcelona

Presentació

El proppassat mes de desembre de 1990, a la Facultat de Geografia i Història de la Universitat de Barcelona, vaig presentar la Tesi Doctoral que duia per títol «Transport urbà en el context municipal: el cas de la xarxa de tramvies de Barcelona». Hi analitzava àmpliament les relacions entre les companyies de tramvies i l'Ajuntament de la ciutat, de manera que, entre d'altres elements, es podia veure l'evolució de la xarxa tramviària en funció d'uns interessos comercials i també polítics. En la dialèctica sorgida entre ambdues institucions, aquella conflictivitat modelà la xarxa, tant des del punt de vista de la seva evolució i extensió com de la seva crisi i liquidació final.

Però, al marge de les qüestions polítiques i econòmiques, sovint oblidades per alguns teòrics del transport, hi havia aspectes d'anàlisi geogràfica que calia contemplar.

Seguidament, es presenten alguns dels aspectes que configuraven aquella anàlisi i, bàsicament, de quina manera evolucionà la xarxa de tramvies de Barcelona i com s'adequà, si és que ho féu, a la canviant realitat urbana. Dos són els elements que analitzaré dintre d'aquest context: els llocs centrals de la xarxa i els corrents de trànsit.

Atesa la llargada de l'exposició, hom ha preferit desglossar el conjunt en dos articles separats, el primer dels quals es presenta seguidament.

1. L'estructura de la xarxa

No cal ara comentar la realitat física del territori sobre el qual s'assenta la ciutat de Barcelona. Només cal indicar que la seva topografia ha permès perfectament l'establiment d'una àmplia xarxa tramviària. Una llarga planúria, limitada per la serra de Collserola i el mar en un sentit i els rius Besòs i Llobregat per l'altre, permetia la perllongació, pràcticament indefinida, de la quadrícula de Cerdà. Més encara, salvat el Besòs, la plana es perllonga en direcció al nord fins arribar a Montgat. Pel cantó NO un seguit de turons de poca alçada configuren un conjunt d'esculls a evitar. Una topografia generalment fàcil, sense pendents excessius, llevat del carrer de Muntaner, contribuïa a aquell desenvolupament. Davant d'aquesta agraïda situació geogràfica, és comprensible que s'hi pogués estendre una àmplia xarxa tramviària.

La xarxa de Barcelona es configurà en un conjunt bastit per unes poques línies destinades a servir, preferentment, els nuclis urbans perifèrics. Apareixen, així, unes línies bàsiques:

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| a) Gràcia-Barceloneta | f) ramal a les Corts |
| b) ramal al Poblenou | g) St. Andreu |
| c) Circumval·lació | h) Horta |
| d) Sants | i) Badalona-Montgat |
| e) Sarrià-St. Gervasi | |

les quals adquiriren la forma coneguda de dits de guant i el centre de les quals canvià lleugerament en el transcurs del temps, seguint, d'alguna manera, la dinàmica urbana i social, però en un procés marcadament inercial.

Les mencions dels diversos projectes de noves línies tramviàries eren fecunds a l'hora d'establir línies estructurants i cercaven punts d'interès a fi de relacionar-los amb el centre urbà. La fàbrica Batlló, els diferents convents d'ordes religiosos i llurs escoles (que permet fer una referència al tipus de passatge previst), els banys de la Barceloneta i Can Tunis, fàbriques, hospitals i altres indrets d'interès ciutadà eren sovint curiosament considerats.

Més intencionadament, cal considerar el projectes d'urbanització de la Gran Via a partir de la Pça. de les Glòries Catalanes, reprès en diverses línies projectades i, de forma especial, en el de la línia suburbana a Badalona i el també projecte global de condicionament de la zona de Can Tunis. Això no obstant, cap dels projectes importants, no arribà a consolidar-se, cosa que contribuï a mantenir l'estatisme de l'estructura viària.

S'han classificat els punts centrals en funció del nombre de línies que hi passaven o que hi tenien un dels seus extrems. En cadascun dels llocs s'ha procedit a fer un estudi temporal de la situació. No es poden deixar de considerar alguns aspectes pel que fa al paper estructurador que el tramvia tingué o hauria hagut de tenir per a la ciutat.

Els punts de la xarxa poden dividir-se en dos blocs:

- els llocs d'origen de línies i
- els punts de distribució de línies,

que, en cada cas, adquireixen una major o menor importància en funció del nombre de línies implicades. Seguidament s'exposen aquells punts que han representat un paper dintre de la xarxa.

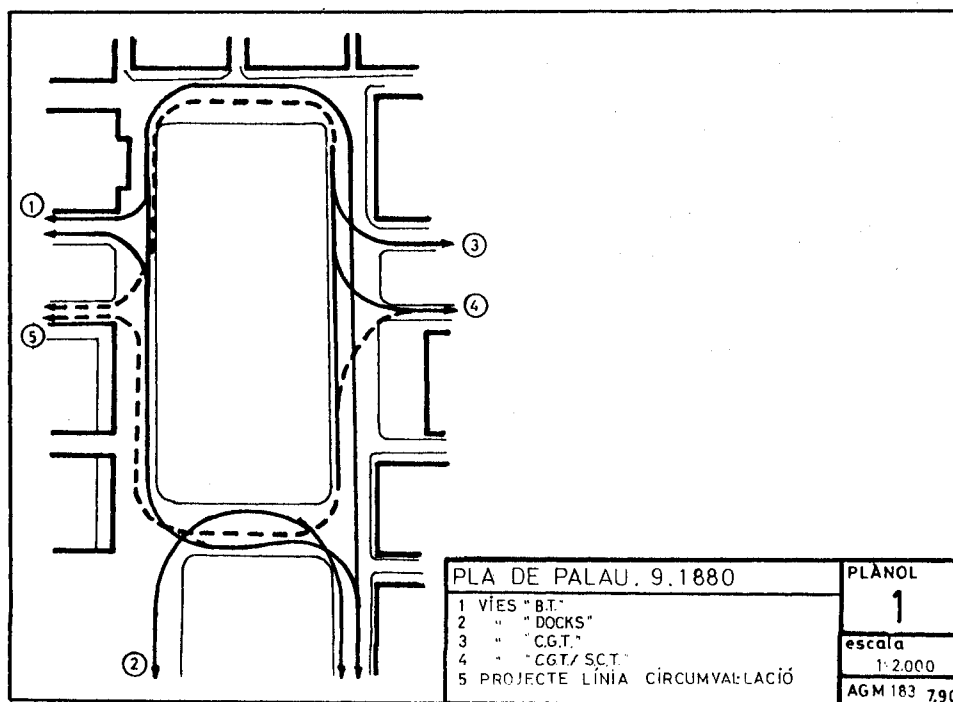
1. La Boqueria

Constituí el primer centre neuràlgic dels tramvies barcelonins, on conflüen i sortien totes les línies fins el 1877, en què s'inauguraren les línies de circumval·lació i de St. Andreu. La importància estratègica de la Rambla ve marcada pels intents de penetració d'altres companyies, com la C.G.T.*; i per la negativa de B.T. a abandonar el Pla de l'Ós com a punt de partida de les línies, imposició municipal que calgué finalment acatar. Fou, concretament, l'increment de les maniobres tramviàries, a causa de la creixent circulació, el que plantejava la necessitat de traslladar el punt conflictiu. Efectivament, en el moment de màxim trànsit, els anys 1876-77, la Boqueria fou el punt d'arrencada de sis línies tramviàries que utilitzaven una via d'enllaç davant del c/. de Sant Pau entre ambdós vials de la Rambla.

La Boqueria desaparegué com a centre neuràlgic de la xarxa l'octubre del 1878, fet que motivà l'aparició de nous centres: les Drassanes i la Pça. de Catalunya.

2. El Pla de Palau

El caràcter comercial de la zona tenia l'afegit de ser la porta d'un dels sectors de banys de la ciutat. És per aquest motiu que els tramvies aviat colonitzaren l'indret. De punt de pas, des del 1874, fou cap d'una línia limitada vers el Poblenou i evolucionà ràpidament per convertir-se en un lloc disputat per la S.C.T. i la C.G.T., amb una complicada trama de vies, accentuada per la presència de dos amplex de via diferents durant la darrera dècada del segle XIX (Plànol 1).

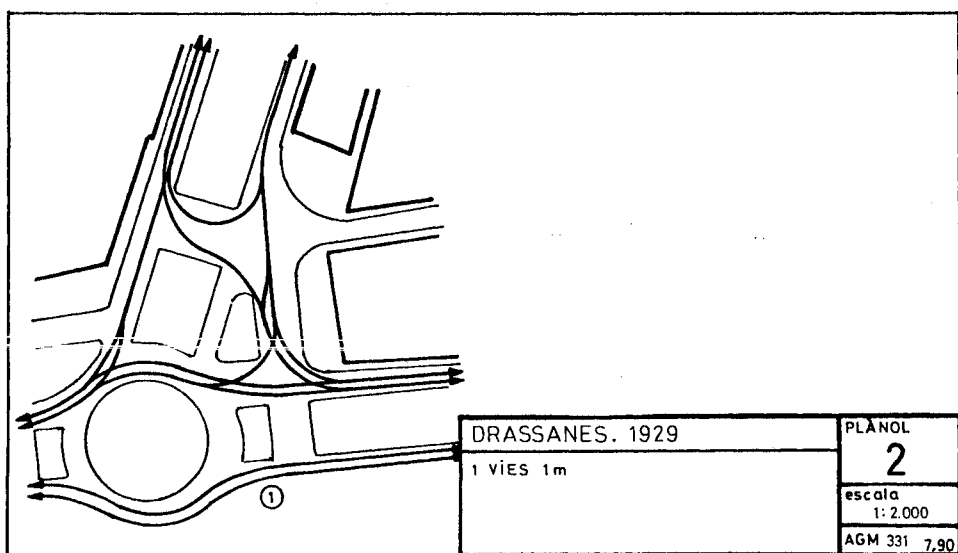


Si bé el seu esquema viari tendí a simplificar-se, mantingué un bon nombre de vies que permetien nombroses interconnexions. De fet, el paper bàsic de l'indret fou el d'un distribuïdor de trànsit i constituí un dels nòduls secundaris que tingué més àmplia regularitat com a cap de línies.

	1874	'83	'93	'11	'20	'29	'40	'53	'61	'67
Cap de línies	1	2	4	2	2	3	4	5	4	1
Pas de línies	2	5	4	7	9	7	3	9	6	2

3. Drassanes

Utilitzat com a cap de línies des del 1878, perdurà fins el 1971, malgrat que entre els anys 1960 a 1967 no fou més que lloc de pas. De fet, la seva funció era la de connectar la Rambla amb la circumval·lació al casc antic des del 1892, però conservà el caràcter de cap de nombroses línies, fet que assolí el màxim el 1929 (Plànol 2). El trencament de l'enllaç amb la línia del Pg. de Colom, el 1958, li tragué tot l'interès des del punt de vista d'explotació, convertint-se, des de llavors, en punt de pas de les línies del passeig i cul-de-sac de la línia de la Rambla. La seva estructura de vies sofrí alguns canvis i, malgrat no ser massa complicada, permetia un bon nombre de combinacions.



El seu paper de cap de línies venia determinat per la proximitat de l'accés lliure i fàcil al mar de què gaudien els ciutadans.

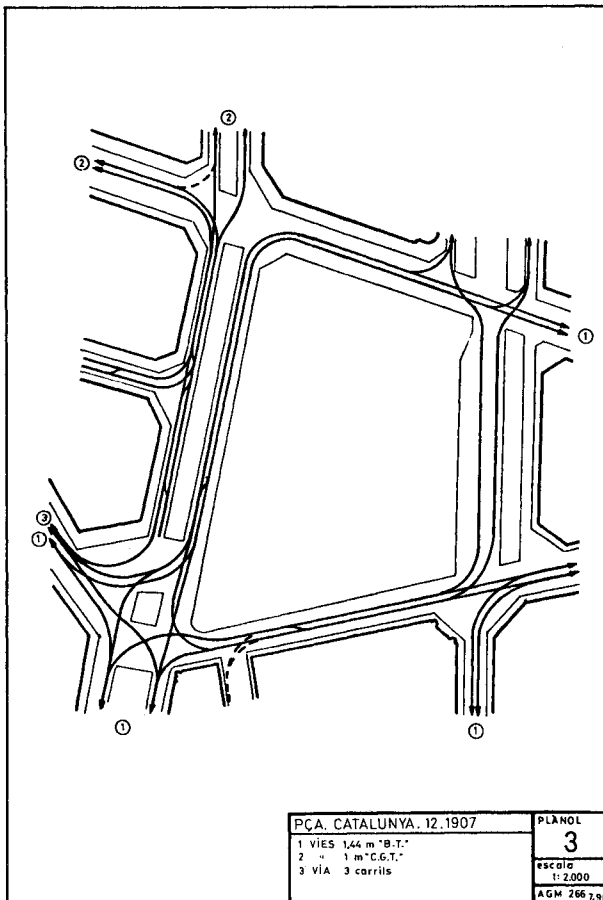
	1878	'93	'11	'24	'29	'40	'53	'59	'61	'70
Cap de línies	2	2	5	8	9	6	2	3	—	2
Pas de línies	—	5	9	11	10	5	10	10	10	—

4. Pça. de Catalunya

Fou, realment, el centre neuràlgic de la xarxa des del 1878, en què la C.G.T. hi instal·là la seva terminal, a la qual s'afegí la de B.T., desplaçada des de la Boqueria. El paper de centre urbà que adquirí progressivament la plaça queda remarcat per l'interès amb què fou ocupada per les vies de les diferents companyies i també pel desig d'altres d'accedir-hi. Molts projectes la prengueren com a punt de partida. Bàsicament, qui en detentà l'exclusiva fou B.T., que en controlava, ja el 1880, els quatre costats, un dels quals compartit amb la C.G.T. Els intents de Gillis o de T.B.S.A.E. no reeixiren, ja que l'oposició de T.B. fou molt forta.

L'evolució del tramvia i les vies va lligada a la de paulatina urbanització de la plaça. Bàsicament, es poden assenyalar tres etapes en el procés evolutiu:

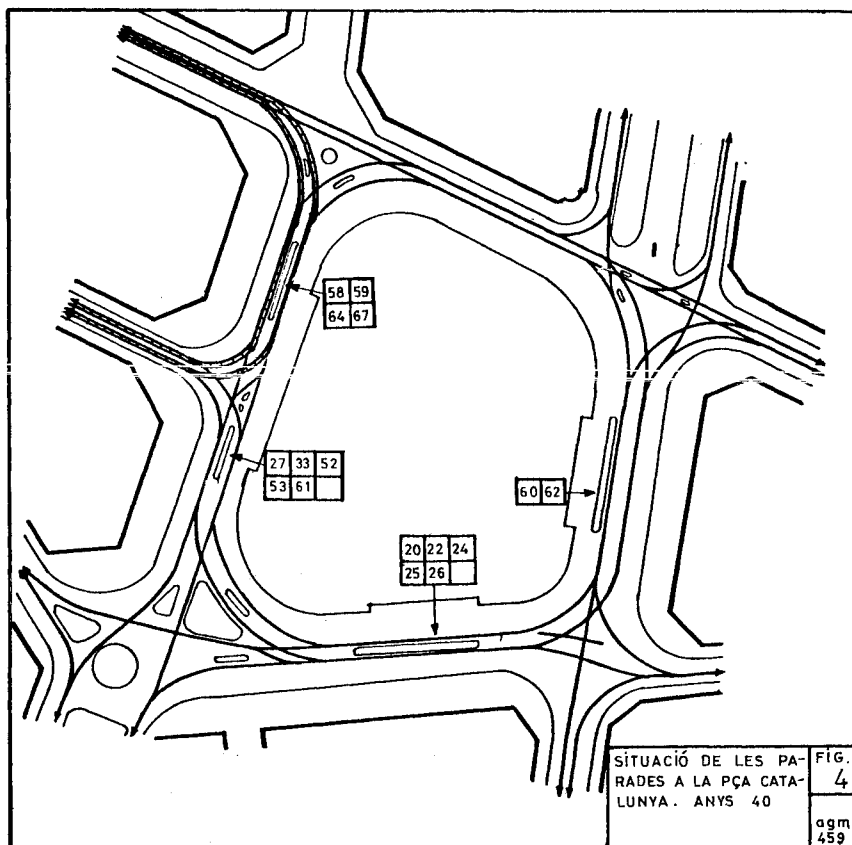
a) Del 1872 al 1887. És un període marcat per una certa situació caòtica en les instal·lacions, amb la intervenció de quatre companyies diferents: B.T., C.G.T., S.C.T. i T.B.E.G. La intervenció municipal determinà el trasllat i reorganització de les vies, acompanyat d'un primer projecte de reordenació urbanística. Durant aquest període, la plaça acomplí essencialment el paper de cap de línies.



b) Del 1888 al 1926. Durant aquesta etapa, l'estructura bàsica de les vies romangué essencialment intacta, malgrat les inevitables modificacions imposades per l'electrificació, que comportaren la supressió temporal de vies als costats S i E. El costat O fou el més carregat, pel fet de tenir-hi el cap de línies i apartador la C.G.T. (Plànol 3). L'esquema de circulació permetia recórrer tots els costats de la plaça en qualsevol sentit. Això no obstant, les línies de Gràcia utilitzaven principalment els costats E i de mar. L'enllaç de la Ronda Universitat permetè alleugerir el carregat costat O a partir del 1922.

Essencialment, aquest període pot coincidir amb el de consolidació de l'espai urbà que la plaça representava, amb la progressiva desaparició d'edificis del centre i la primera urbanització del 1902. Aquest fet va palesar pel gran increment de línies de tramvia que passen o moren a la plaça i que assolí el màxim de 21 el 1911 en el darrers dels casos.

c) Del 1926 al 1965. Aquesta darrera etapa duu del clímax urbanístic i tramviari del 1929 a la desaparició del tramvia de la plaça. Les modificacions imposades el 1926 tenien com objecte adequar l'estructura de vies a una prevista nova urbanització del conjunt. El caràcter de centre de gravetat de la plaça es mantenia, ja que un 60% de les línies de tramvia hi passaven. Les transformacions viàries suposaren la creació d'una doble circumval·lació a la plaça, amb connexions a tots els accessos. Només la Rambla de Catalunya veia les vies suprimides i limitades a la Gran Via, en tant que la via estreta dels sectors de Sarrià, St. Gervasi i les Corts utilitzava un nou tomb pels carrers Bergara i Balmes.



L'estructura tramviària (Plànol 4) responia a uns alts estàndars d'exploració i es mantingué pràcticament invariable fins després de la guerra. Progressivament perdé pes específic, simultàniament amb la necessitat d'activar les relacions transversals que evitessin el pas de la plaça, cada vegada més congestionada de trànsit de tot tipus. Així succeí des del 1940, amb l'eliminació de les terminals de via mètrica, amb la creació de noves línies que evitaven l'indret i amb la progressiva supressió i inutilització de vies i enllaços que simplificaven l'esquema original. El paper articulador de la xarxa que la plaça de Catalunya tingué es perdé, doncs, progressivament.

Els costats de més activitat de la plaça corresponien, des de feia anys,¹ als S i O, que venien a coincidir amb aquells on hi havia més nombre de parades de línies (Plànol 4). El costat nord havia perdut protagonisme, en tant que el de l'est duia una vida més migrada. És al costat oest on residia la màxima activitat tramviària, minvada a partir de l'eliminació de la via estreta el 1940, però que es conservà fins entrada la dècada dels cinquanta.

	1878	'83	'93	'11	'20	'29	'40	'53	'61	'64
Cap de línies	2	5	5	21	19	22	6	7	6	2
Pas de línies	2	4	7	12	15	15	9	7	2	—

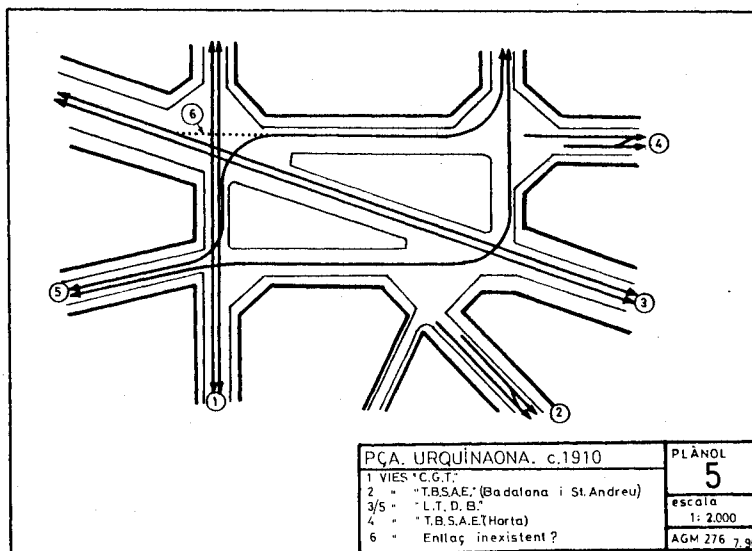
¿La Pça. Catalunya hauria estat el que fou sense el tramvia? És ben segur que no, ja que aquell li atorgà un caràcter que difícilment hauria tingut, però també és cert que el paper de la plaça es configurà com el de nexa o punt d'intercanvi entre l'Eixample i el casc antic, al marge de l'estructura tramviària, que s'hi acomodà perfectament. En aquest sentit, l'acoblament entre la xarxa tramviària i l'estructura urbana fou perfecta.

5. El sector Urquinaona-Trafalgar

Aquest punt de la xarxa responia a uns plantejaments similars als de la Pça. Catalunya, tant pel que feia a caps de línia com a distribuïdor i lloc de pas de línies, malgrat que a una escala menor. Si la Pça. de Catalunya articulava el sector de Gràcia, la Barceloneta, l'esquerra de l'Eixample i Sants, el nucli Urquinaona-Trafalgar ho feia amb la dreta de l'Eixample, el Poblenou, Badalona, St. Andreu i Horta.

Ja des del 1880 passaven per la plaça les línies de circumval·lació i de la dreta de l'Eixample. La prolongació del cap de línia de St. Andreu fins a l'entrada de la plaça d'Urquinaona vingué a afegir moviment i arribà a ser punt de sortida de 8 línies el 1929 (Plànol 5).

L'esquema de vies es complicà de tal manera al costat E de la plaça que motivà la intervenció municipal, la qual pressionà per descongestionar el sector. A la fi dels anys cinquanta, l'indret havia perdut quasi tota la seva activitat, traslladada de nou al C/. Trafalgar i la Gran Via, i només hi passaven tres línies. L'estructura de la plaça restà pràcticament inalterada al llarg del temps i, malgrat els projectes de reforma, les reduïdes dimensions de l'indret motivaren el progressiu abandonament del punt com a nucli tramviari.



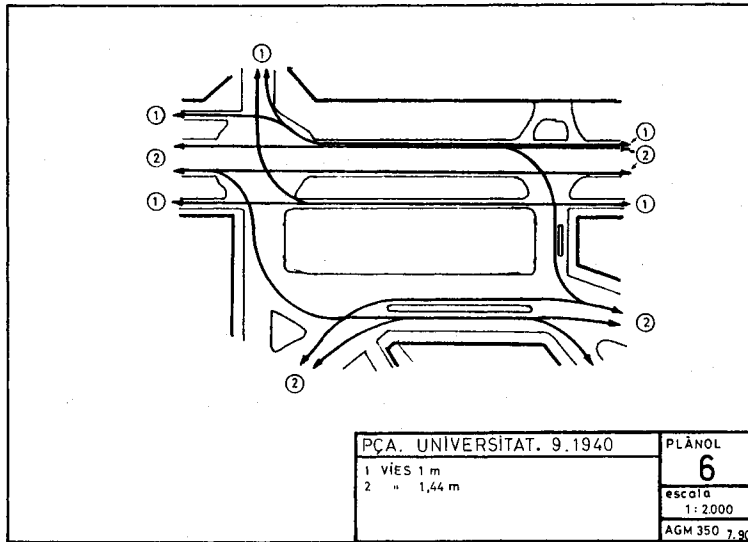
	1877	'83	'93	'11	'20	'29	'40	'53	'59	'62
Cap de línies	—	—	—	6	6	8	5	4	3	—
Pas de línies	1	3	5	7	6	6	5	4	2	1

6. Pça. Universitat

Amb un paper radicalment diferent, la plaça tenia un caràcter purament subsidiari de la de Catalunya. De fet, organitzava i repartia el trànsit des de la Gran Via, les Rondes, el carrer Pelai i els d'Aribau i Muntaner. Adquirí progressivament el seu caràcter des del 1878, potenciat per la coexistència de dos amples de via i nombroses connexions, fet que motivava que l'exploració fos complicada, perquè hi havia 4 vies al costat de mar i 3 al de muntanya. L'estrany i absurd tram de via única al centre de la Gran Via responia a criteris «estètics» i normatives municipals i contribuïa a dificultar la circulació de tramvies de via ampla. La posada en servei de l'enllaç de la Rda. Universitat contribuï a complicar més encara les coses, que havien arribat ja a una situació, pel que sembla, límit durant els anys 30, malgrat la implantació del sentit únic de circulació al C/. Pelai.

La progressiva simplificació aportada a l'esquema de vies, des del 1940 (Plànol 6), amb la supressió de les vies mètriques, confinades al costat muntanya des del 1940 al 1945, contribuï d'alguna manera a la pèrdua del caràcter de distribuïdor i tingué, gràcies a la construcció d'un apartador davant de l'edifici de la Universitat, el caràcter de cap de línies, que mai no passaren de dues, ambdues dirigides cap al sector d'Horta.

	1893	'11	'29	'59	'67
Cap de línies	—	—	—	—	1
Pas de línies	7	20	25	19	3



7. Pça. d'Espanya

Malgrat el que podia haver representat, la Pça d'Espanya no tingué, tret dels anys 10 i 20 i del temps de l'Exposició del 1929, més que el caràcter de zona de pas de les línies de Sants, el Paral·lel i la Gran Via, les tres grans artèries que hi conflüen, a part de les línies de la Bordeta i de Magòria, aquesta darrera de llargüida vida.

Reprengué el seu paper de cap de línia al desmembrament de la xarxa, capturant la línia 52 i, més tard, la 61 i la 50. Mangué sempre, però, el seu caràcter prioritari de pas de línies.

	1811	'20	'29	'40	'53	'62	'67
Cap de línies	4	4	3	1	—	1	1
Pas de línies	5	8	10	6	8	5	1

El seu plànol de vies, en forma circular envoltant el parterre central, fou dissenyat durant la primera dècada del segle, a compàs de la urbanització del sector. Domini de la via mètrica des del 1904, veié la seva transformació progressiva a via ampla. L'augment de trànsit previst per l'Exposició del 1929 motivà que es construís un doble cercle de vies, destinat a estacionar combois.

8. Pça. de Tetuan

A l'altre extrem de la Gran Via, la Pça. de Tetuan tenia el mateix caràcter que la d'Espanya, malgrat que amb variacions respecte de la seva funcionalitat i estructura de vies. En servei des del 1899, constituïa el punt extrem de l'expansió de B.T. en direcció NE. La C.G.T. l'ocupà també ben aviat, en direcció al C/. de Marina. Amb un esquema de vies poc complicat que adquirí progressivament un exquisit disseny, simple i funcional,

la Pça. Tetuan no constituí un cap de línies d'una relativa importància fins els anys '60. Així, ho fou d'una manera activa tant per construcció de les línies del Poblenou i del Verdum com per limitació d'altres preexistents més llargues.

	1911	'20	'29	'40	'53	'62	66	69	'70
Cap de línies	1	1	1	1	—	4	5	—	—
Pas de línies	3	3	6	6	7	6	3	4	2

A partir del 1969, es convertí en el punt d'articulació de tota la xarxa que permetia, ensems, l'establiment de recorreguts parcials. Malgrat servir un sector fortament habitat, era lluny del centre i resultava molt incòmoda per transbordar, atesa la seva disposició de parades, paper que hauria hagut de tenir en ser un punt tangencial.

9. Pça. de Lesseps

Durant l'època de tracció animal, constituí el final de la línia de Gràcia. Amb l'electrificació, fou un lloc de pas i de distribució des de la primera dècada del segle, ampliat per l'existència de la cotxera.

Gairebé mai no assolí un caràcter important des del punt de vista de l'explotació, malgrat que fou cap d'una línia de gran trànsit (la 50) i punt de limitació de serveis. Hagué de suplir els dèficits de supressió de via estreta i era punt de contacte amb el metro, al qual aportava passatge des del seu paper de centre distribuïdor.

	1911	'20	'29	'40	'53	'62	'64
Cap de línies	—	1	1	1	2	1	—
Pas de línies	5	5	5	4	5	1	1

10. Pça. de Sarrià

Cap de la línia de Sarrià des del 1879, constituí progressivament un centre repartidor local a partir de l'electrificació i, també, punt de pas de la línia de Pedralbes. La ruptura de la línia mètrica del C/. Major de Sarrià li tragué molt trànsit i la convertí, de fet, en punt de pas, si exceptua la curta línia de la Pça. Borràs.

	1879	'93	'11	'20	'29	'40	'53	'61	'66
Cap de línies	1	1	2	1	2	3	1	1	1
Pas de línies	—	—	3	3	3	1	2	1	1

L'estretor dels carrers afluents fou causa de l'establiment d'una complicada trama de vies, accentuada, a partir del 1936, per l'arribada de la via ampla des del Pg. de la Bonanova.

11. El Paral·lel

Amb una vida activa, pròpia, el Paral·lel disposà adhuc de línia particular, tangencial, que el relacionava amb Sants. El seu punt central, la confluència amb la Rda. de St. Pau, constituí, a temporades, nucli propi amb línies que hi naixien. Malgrat no ser de cap complicació, l'esquema viari girava capriciosament de les vores al centre del carrer i la coexistència de dos amples de via l'emplenava encara més.

	1877	'88	'11	'20	'29	'40	'53	'61	'66
Cap de línies	1	2	—	—	2	4	3	5	1
Pas de línies	—	—	6	5	6	2	5	5	3

12. Pça. de Sants

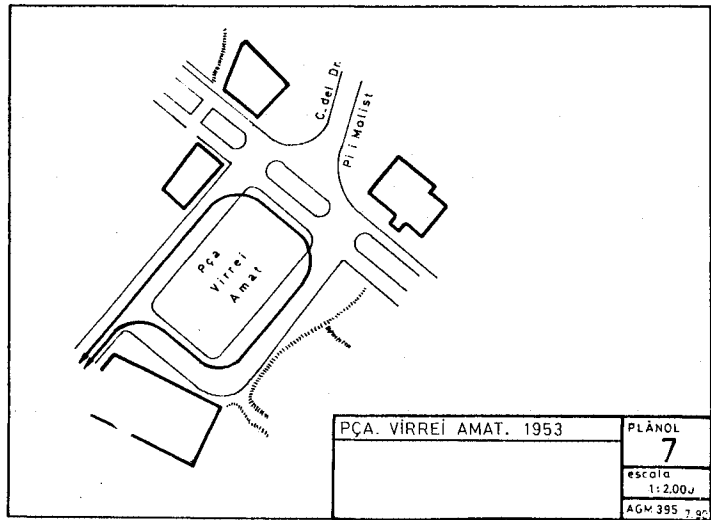
L'indret esdevingué cap de línia ja el 1875 i lloc de pas, uns anys més tard, en perllongar-se la línia fins al C/. Canonge Pibernat i després fins a Collblanc. Tingué sempre un cert pes específic dintre del conjunt de l'explotació, propiciat també per l'existència de la cotxera. En dues ocasions reprengué la funció de cap de línia a causa de ser tallada a Collblanc i era també punt de serveis limitats.

	1875	'88	'11	'20	'29	'40	'53	'61	'66
Cap de línies	1	1	—	3	7	—	3	2	2
Pas de línies	—	—	4	1	1	5	4	3	—

13. Pça. del Virrei Amat

Utilitzada des de principis dels anys '50 com a tomb de maniobra de la veïna cotxera d'Horta («Borbón») (Plànol 7), l'indret adquirí importància de forma progressiva al compàs del creixement del sector, i l'ampliació de la línia cap a Verdum li conferí un cert caràcter tramviari. Relacionat amb la línia 5 del metro fou cap d'una línia «feeder» i, després de les supressions massives del 1967-68, el lloc quedà únicament com a indret de pas.

	1955	'56	'59	'61	'65	'67	'68	'70
Cap de línies	—	1	—	—	2	2	—	—
Pas de línies	—	—	1	1	2	2	1	1



14. Els «Quinze»

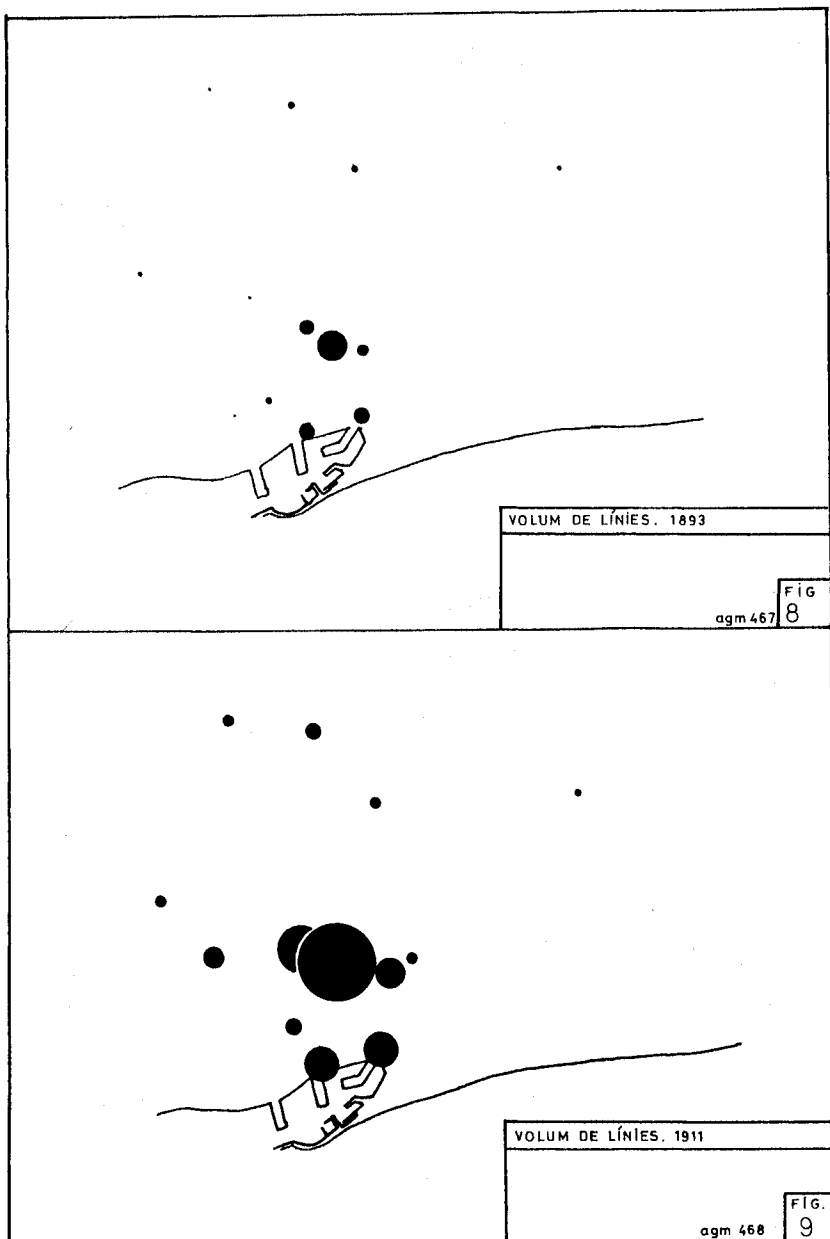
La bifurcació del Pg. de Maragall i l'Av. Borbó, coneguda pels «Quinze», constituïa durant molts anys un punt de pas de les línies d'Horta i la bifurcació d'entrada a la cotxera. El desenvolupament de l'indret es potencià enormement amb la construcció de les Cases del Congrés Eucarístic i perdé vida, sobretot, amb l'allargament de la línia 47 a la Pça. Virrei Amat. Durant alguns anys, però, fou cap de línies, senyal inequívoc de l'aparició d'uns nuclis de població.

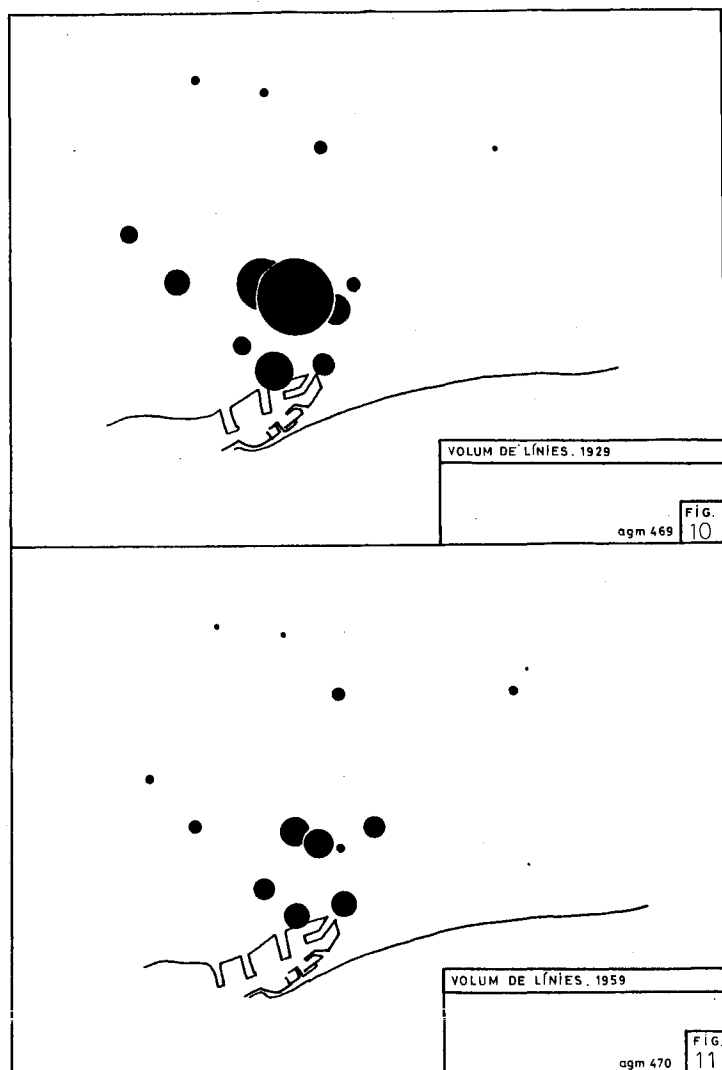
	1893	'11	'20	'29	'40	'53	'59	'61	'70
Cap de línies	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Pas de línies	1	2	2	2	1	2	4	4	2

Una interpretació de la xarxa pot ser feta a partir del volum de línies que han estat involucrades en cadascun dels seus punts o nòduls. En primer lloc, és interessant d'assenyalar que gairebé tots els districtes de la ciutat disposaven al menys d'un punt central relacionat amb la xarxa tramviària.

Districte 1	Pla de Palau
Districte 2	C/. Trafalgar
Districte 3	Drassanes i Pla de Palau
Districte 4	Pces. Catalunya, Tetuan i Urquinaona
Districte 5	el Paral·lel
Districte 6	Pça. Universitat
Districte 7	Pces. Espanya i Sants
Districte 8	Pces. Bonanova i Lesseps
Districte 9 i 10	—

Això no obstant, no tots els indrets es desenvoluparen i adquiriren un caire particular a causa del tramvia. Així, únicament el Pla de Palau, el Paral·lel i les Places de Catalunya, Lesseps, Sants, Universitat i Urquinaona assoliren realment el caràcter de lloc central, amb una major o menor magnitud. Malgrat tot, alguns d'ells disposaven dels elements potencials necessaris per tenir un paper de lloc central «per se», al marge de la xarxa tramviària, encara que aquesta hi col·laborà certament. Els altres, restaren a nivell de punt tramviari, sense assolir un caràcter determinant i un protagonisme urbà. El pes del tramvia fou, doncs, relatiu.





L'anàlisi de les figures 8, 9, 10 i 11 posa de relleu la macrocefàlia de la Pça. Catalunya en el conjunt de la xarxa. A banda i banda, en un esquema simètric (al que P. Vilar es referia, en parlar del Pla de Barcelona, respecte del Pg. de Gràcia), es troben els altres punts centrals propers: les places Universitat i Urquinaona, Espanya i Tetuan i les Drassanes i el Pla de Palau. El pes de la resta de la xarxa es decanta fortament cap al costat de l'esquerra de l'Eixample i aquesta tendència només es trencarà a finals de la dècada dels '50. El volum de línies es reduí considerablement i s'intentà racionalitzar el conjunt de la explotació, a fi de reduir el component gravitacional. Això no obstant, aquest fet no anà acompanyat d'un augment de la connectivitat, motiu pel qual la xarxa es va estrènyer cada vegada més en uns estrets corredors progressivament congestionats de línies i volum de passatge.

A la continuació d'aquest treball, s'analitzarà la progressiva descompensació de la xarxa respecte de les necessitats reals de la població de Barcelona, de les quals les figures anteriors no són més que un senzill reflex.

Notes

* Significat de les abreviatures que apareixen al text:

BT Barcelona Tramways Ltd. Co.

CGT Compañía General de Tranvías

SCT Sociedad Catalana de Tranvías

TBEG Tranvía de Barcelona, Ensanche y Gracia

TBSAE Tranvía de Barcelona a S. Andrés y Exteriores.

¹ DEL CASTILLO, A. 1945 ???