

Presentació

Des del 2019, Barcelona és una ciutat amb el nom d'un carrer principal dedicat al tramvia, l'avinguda dels Quinze —antiga avinguda de Borbó, a Nou Barris, batejada el 1942—, una denominació molt popular a la zona que fa referència al preu del bitllet senzill (quinze cèntims) del tramvia d'Horta, el 46, als anys vint del segle passat. Arribats a aquest indret —on conflueixen els districtes de Sant Andreu, Horta i Nou Barris—, el conductor del tramvia anunciava que havien arribat als *quinze*, el límit d'aquesta tarifa, i la majoria de passatgers preferien fer la resta del camí a peu per no pagar més.

L'anècdota ens recorda que hi havia una vegada en què els carrers de la ciutat eren plens de tramvies i la gent els utilitzava cada dia, de manera que hem fet un repàs del tramvia clàssic, del que arribava al centre i a tots els barris.

En el llibre trobareu el transport tradicional, la inauguració del primer tramvia, el 1872, i l'evolució de les primeres línies, però cal tenir en compte que la xarxa tramviària barcelonina era un negoci i els inversors esperaven fer una fortuna. Moltes empreses, sovint de propietat estrangera, es disputaven el mercat del transport urbà i constituïen una autèntica sopa de lletres que caldria unificar, abans d'avançar cap a la municipalització del servei, és a dir, fins a l'absorció del sistema per part de l'Ajuntament després de comprovar que caldria subvencionar-lo permanentment.

Veurem els primers models de tracció animal, els de vapor i els elèctrics, amb els quals el tramvia aconseguiria el domini absolut com a transport col·lectiu de superfície a la ciutat. Parlarem de la implantació del tramvia i el seu desenvolupament, abans de ser

Presentació

substituït pels autobusos i el metro. Els tramvies molestaven, necessitaven rails —clavats a terra— i cable aeri —fixat als edificis o en pals específics—, a més d'una quantitat ingent de material i personal especialitzat. Per la seva presència constant al carrer, els tramvies serien objectiu preferent durant vagues i revoltes, com una manera fàcil d'aixecar barricades. A vegades, les aturades les feien mateixos treballadors, moment en el qual els tramvies passaven a ser conduïts per soldats o policies. El panorama estaria condicionat pels habituals règims repressius, en una història en què també va haver-hi un parell de proclames republicanes, molt més persistent la segona, seguida d'una guerra i una altra cruel i persistent dictadura. Tanmateix, hem preferit referir-nos sobretot a les persones, els usuaris —o els *patidors*, si ho preferiu—, com també a les víctimes, perquè el tramvia en produí, i moltes. Simples figurants o clients conscients, com els que van protagonitzar l'anomenada Vaga dels Tramvies —en realitat, un boicot— esdevinguda el 1951, en plena nit del franquisme.

Veureu desfilar moltes notícies de la premsa satírica, quan això sigui possible, perquè recollien millor que ningú les preocupacions ciutadanes, i la premsa convencional, especialment els articles d'opinió, sovint contraris al tramvia i, per tant, favorables a la seva supressió. Aquesta arribà el 1971, quan desaparegueren tots els tramvies d'una xarxa que havia estat una de les més importants d'Europa. Tots llevat d'un, el del Tibidabo, que seria durant anys l'únic representant d'un sistema de transport hegemònic en altres èpoques.

Tramvies de Barcelona és una *crònica sentimental* de noranta-nou anys —ja que el 1971 només en faltava un per al centenari— que ens farà viatjar amb aquests vehicles pels carrers d'una ciutat diferent de l'actual, però ben reconeixible.

Sona la campaneta —la sentiu?— per indicar que comença l'aventura tramviària!

Ròmul Brotons i Segarra