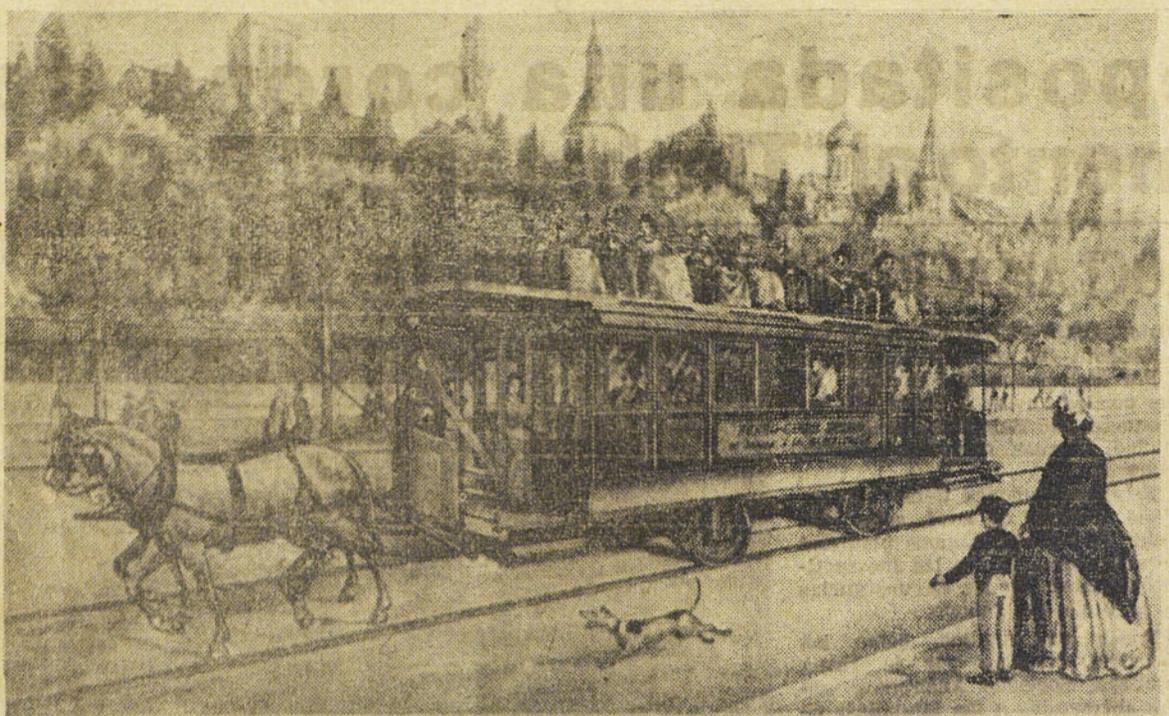




HISTORIA DEL TRANVIA BARCELONES, NACIMIENTO, VIDA Y MUERTE



Ferrocarril Urbano de "GRACIA a la BARCELONETA" Proyecto 1871-Inauguración 1872.

El Municipio barcelonés requirió a finales de siglo el consejo técnico del urbanista francés M. León Jaussely. Arduo problema tenía ante sí M. León ya que la ciudad acababa de aglutinar todas las villas de la periferia dentro del casco urbano. M. León Jaussely presentó un proyecto de expansión que tenía como centro de la futura gran Barcelona, la Sagrada Familia. El técnico ultrapiresnaico dio numerosas conferencias en nuestra ciudad exponiendo sus ideas para la plena incorporación barcelonesa de las nuevas barriadas de Gracia, San Gervasio, Sarriá, Pedralbes, Las Corts, San Martín, San Andrés y Horta. Ideó la llamada Avenida de Circunvalación que uniría todos estos barrios entre sí a través de una única vía. Jaussely sostenía que Las Corts, San Gervasio, Horta y Sarriá debían convertirse en barrios de recreo. Sans y San Andrés en núcleos industriales y obreros, al igual que San Martín y Casa Antúnez. Gracia debía ser entre burguesa y obrera, cobijo de una pequeña burguesía y lo suficientemente elástica, en sus alquileres claro, como para tener gotas de obrerismo y de burguesismo. El Ensanche debía ser el centro de la burguesía barcelonesa.

Y así se hizo. La ciudad creció al arrullo de las operaciones verbales de M. León Jaussely. Cada clase social en su jaula y en el señor Jaussely en su casa. Algo así como «cada mochuelo en su olivo y yo...».

LA ELECTRICIDAD

El primer establecimiento industrial que se electrificó en nuestra ciudad fue la fábrica Batlló y la primera calle iluminada por la nueva energía, la Rambla de San José.

Llegaron sorprendentes noticias sobre la circulación de tranvías eléctricos por los suburbios de Berlín y en Suiza. Tomás J. Dalmau presentó un anteproyecto en 1890 para electrificar la línea de ferrocarriles de Sarriá que no fue tomado en cuenta. Marsella, Génova, Milán, toda Europa hablaba de las maravillas de la electricidad aplicadas al transporte público. El Ayuntamiento envió entonces una comisión a Marsella y Génova para que vieran de cerca aquellos prodigios. Resultado: la Ley de 14 de agosto de 1895 autorizó la sustitución del sistema de tracción de las distintas líneas de tranvías españoles, por el eléctrico. Las compañías barcelonesas buscaron nuevos capitales. La empresa de electricificación era de peculiar envergadura. El primer tranvía eléctrico

por

Manuel Viquez Montalban

CAPITULO V

La Sagrada Familia
¿centro de la ciudad?

no vería la luz pública hasta 1899. Su aspecto exterior era muy similar a los tranvías que circulaban en la postguerra española, sólo que ligeramente más cortos.

PRIMERAS PEDRADAS

Cuando cunde un cierto malestar colectivo son los tranvías los primeros en constatarlo. El tranvía ha sido a lo largo y ancho de la historia de la Barcelona moderna, el termómetro de la temperatura política de la ciudad. ¿Huelga? El tranvía vacío. ¿Disturbios? El tranvía apedreado. En el mismo año de su inauguración, el tranvía eléctrico fue apedreado durante las huelgas de julio. Deporte sano y de curiosa extensión fue el de la caída y derribo del tranvía. Bastaba desenganchar el trole... cazado. Bastaba introducir una barra de hierro hacia el centro a mane-

ra de palanca. Bastaba que algunos subalternos del comité de huelga presionaran en la punta de la palanca y... zas, un tranvía quedaba patas al aire como los bisontes y los toros en los rodeos americanos. Numerosos tranvías quedaron reducidos al chasis metálicos, corroído por la acción del fuego.

El 28 de diciembre de 1900 se constituye en Barcelona la «Compañía Nacional de Tranvías» con un capital cifrado en poco más o menos, el medio millón de pesetas. Esta Compañía dio un impulso formidable a la creación de nuevos trayectos tranviarios.

Pero sería también esta Compañía la que primero sufriría el boicot huelguístico, exactamente en febrero de 1901. En este mes, por 488 votos contra 137, los empleados de la Compañía, 625, decidieron ir a la huelga reclamando mejoras de salarios, per fundamentalmente, para pedir la unificación de jornales.

La Compañía se valió de los «esquiroleros» y de nuevos operarios contratados para proseguir el ritmo de circulación. Pero los huelguistas se negaron a admitir este estado de cosas y presentaron un frente unido. Tuvo que intervenir la Guardia Civil. Los disturbios tuvieron su parte de sangre. Por fin, en mayo del mismo año, se reanudaban los viajes, según declaración de la comisión rectora de la Compañía «con el personal antiguo».

CONFUSION

Anécdota del estreno. En el entreacto, Marta Moragas de Moragas saludó a Ramón Serrano Suñer, y, y al despedirse, le dijo:

—Adiós, don José María.

Un amigo que acompañaba a Marta, le preguntó:

—¿Cómo le has llamado?

—Por su nombre —respondió Marta—. ¿No se llama José María Pemán?

El amigo en cuestión le advirtió que confundía al poeta con el ex ministro y, entonces, Marta encontró explicación a su despiste:

—Como los dos tienen el pelo blanco, les había confundido.

ARTISTA POPULAR

Asistente famosa: Imperio Argentina. Tan guapa y tan simpática, como siempre. Subió

LA FUENTE DE

DESPUES DEL

Continúan los comentarios al estreno mundial de Manuel de Falla, ofrecida en el Gran Teatro del Liceo, ofreció otra audición de car "lántida" sigue siendo tema de actualidad. Y todos los comentarios la postrera creación está a las celebradas del inmortal Cid. Cual nuevo Cid, Manuel de Falla después de muerto. Y otro día escribir de Jacinto Verdagu en esa admirable cantata aplaudida con verdadero entusiasmo del viernes y la tarde del do

acompañada por Victoriano Roger «Valencia», su galán espa-



Ex
es
S
LA

Reg
asisti
ta In
gar e
ha co
sebris
el pe
La
puest
dos p
la en
ron e
mana
const
metro
señor
Civit.
sa pr
tama
Bonet
tó y
figura
llorca
do ex
Stadt
senta
del C
mané
enero
más
nos
senta
te po
sorpr
propó
tados
lección
ral de
del a
ta re
mo,
sento
por e
nada
Ferna
belen
tado
tes D
aport
lenist
dó de
El
con u
gados
pa y
ción e
ron o
tor V
gura
por la
su gr
lugar
vidad
cuales
cualic
Al día
sa en
carde
nich
el ca
Muni
del p
Bavie
vo en
da la
las se