

La xarxa tramviària a Barcelona, dels cavalls i el vapor a l'electricitat 1895-1920. El protagonisme de la Barcelona Traction, Light & Power

Josep M. Rovira
Universitat Politècnica de Catalunya

Resum

A partir del començament de la última dècada del segle XIX, el transport barceloní es basava en una xarxa tramviària força completa i una xarxa de ripperts i ómnibus amb tir animal, que feien els serveis que actualment fan els autobusos urbans i interurbans.

Les polítiques de les empreses tramviàries al respecte de les concessions, forçades per la actitud bel·ligerant de l'Ajuntament de Barcelona en contra de les companyies i per la legislació dispersa que atribuïa responsabilitats a Ajuntaments, Diputació i Ministeri de Foment, adoptaren la decisió de presentar-se a cada concurs concessional sota el nom d'una empresa filial diferent, el que portà a una proliferació de companyies concessionàries quan en realitat eren solament tres o sis, si hi incloem Tren de Sarrià, el Tramvia Blau i el Tramvia de l'Arrabassada.

A partir de 1895 les companyies de tramvies de Barcelona inicien un procés de canvi tecnològic, consistent en passar d'un sistema de tracció basat en la tracció animal en l'entorn urbà i la tracció a vapor en l'entorn interurbà, a un sistema basat en la tracció elèctrica, procés que és força comú en aquest moment a totes les companyies de tramvies del món.

Un mal càlcul de quin seria el impacte econòmic d'aquesta transformació en cada una de les companyies les va portar a una situació de dificultat econòmica, que desembocà en la integració de totes en una sola empresa, en un lapse de temps de entre 15 i 20 anys, coincidint amb el desembarcament del Grup Pearson a Barcelona.

El procés de degradació econòmica té el seu origen en una escassa capitalització per fer front a les ampliacions de la xarxa, induïdes per la Exposició Universal de 1888 i la forta dinàmica de creixement, producte de la demolició de les muralles i la ràpida urbanització de l'Eixample, que en el moment de encarar el canvi de tracció encara no havien aconseguit superar.

Aquest fet més l'actitud intransigent i maldestre de l'Ajuntament de Barcelona de posar ordre a tota costa en el caòtic mapa tramviari de la ciutat, producte de les indefinicions competencials, comportà l'adopció de criteris clarament intervencionistes i normalment mancats d'un mínim rigor tècnic, aprofitant la situació de propera caducitat d'algunes concessions i que obligà a les companyies a efectuar inversions innecessàries i per tant de nul·la rendibilitat, per tal de defensar les seves concessions.

Aquests fets portaren a la CGT (Companyia General de Tramvies) a caure finalment a les mans de la companyia alemanya de material elèctric AEG, que impulsà

immediatament la electrificació de les seves línies amb material fix i mòbil de la seva tecnologia.

El subministrament d'energia elèctrica aniria a càrrec també d'una filial del grup AEG, la CBE (Companyia Barcelonesa d'Electricitat) que també acabaria incorporant-se al grup Pearson dins del conglomerat de la Canadenca.

La BT (Barcelona Tramwais) des del seu origen fou de capital anglès, però el 1905 fou adquirida per una nova societat belga, la LTDB (Les Tramways de Barcelone), mentre que la TBSAE (Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones) fou des dels seus orígens de capital belga.

Quedaria exclòs d'aquesta integració el Tramvia Blau, que seguiria dins del grup del Dr. Andreu, primer amb una central elèctrica independent, més tard substituïda per un subministrament de la CBE, edifici que fou enderrocat al construir-se la Ronda de Dalt.

El Tren de Sarrià, convertit aleshores en tramvia elèctric, fou alimentat en un principi per la Central Catalana d'Electricitat des de la seva central d'avinguda Vilanova i continuà així fins que se'n feu càrrec el grup Pearson, que n'assumí el subministrament elèctric des de la central de Mata.

La promoció per part de l'Ajuntament d'una nova xarxa tramviària, la xarxa "Parrish", destinada a racionalitzar el transport tramviari barceloní, amb el consegüent concurs i adjudicació a la CGT, ja immersa en la construcció de la xarxa "Comarcans", no feu sinó que empitjorà la situació, introduint un nou punt de fricció a l'adjudicar a una companyia de via mètrica una xarxa pensada en ample estàndard, el que obligà a fer contínues adaptacions amb les consegüents protestes i recursos de les altres companyies perdedores del concurs.

El procés d'integració de la xarxa tramviària comença el 1905 i acaba el 1911 amb la unificació de l'explotació de les tres companyies en una sola ma, la de l'antiga LTDB, transformada finalment en Tranvías de Barcelona el 1925.

No queda clar si el control efectiu de la CGT per part de la LTDB fou el 1908 o el 1914, però en canvi sí està clar que el 1911 la TBSAE va passar a ser controlada per la LTDB, que a la seva vegada passaria sota el control del grup Pearson.

A pesar de tot, les tres companyies, TB, CGT i TBSAE subsistiren nominalment fins a la municipalització del servei en temps de la dictadura franquista, encara que solament a efectes financers, ja que tot el seu capital era de Tranvías de Barcelona.

Amb el desenvolupament de la xarxa elèctrica de la ciutat, fruit de les inversions del grup Pearson i de l'esclat de la primera guerra mundial, comença a deixar de tenir sentit econòmic autoproduir-se la energia elèctrica amb uns elevats costos de producció, lligats al preu del carbó, únic combustible que s'utilitzava per generar la energia elèctrica de tracció.

Aquest fet va comportar la progressiva desaparició de les centrals del carrer Carrera, de l'Avinguda Borbó i del Tramvia Blau, transformant-se en estacions convertidores rotatives, alimentades des de la xarxa d'energia elèctrica de Mitja Tensió de la ciutat.

Un fet destacable és la unificació de les centrals de Mata i Carrera, traspasant a la primera tot el protagonisme generador i a la segona totes les alimentacions tramviàries, racionalització que comportà una reorganització de les xarxes de corrent continu que alimentaven les diferents línies de tramvies que conflüïen en aquell indret.

Encara avui és possible veure al paviment del carrer Vila Vilà i en diferents indrets diversos registres d'aquesta xarxa, avui abandonada.

Aquest fet comportà una racionalització dels subministraments, el que va permetre acostar els punts d'alimentació a la xarxa tramviària, reduint-ne les pèrdues i optimitzant-ne l'explotació, augmentant el nombre de punts d'alimentació, de tal forma que s'aconseguí millorar-ne la fiabilitat i la regularitat del servei.