

SEMINARI  
D'HISTÒRIA  
DE BARCELONA  
Barcelona  
Quaderns  
d'Història

Presència  
i lligams  
territorials  
de Barcelona.  
Vint segles  
de vida urbana

Ramon Grau  
Coordinador

BQH18

## La configuració de la xarxa de transports urbans a Barcelona: societat, tecnologia i política

Ferran Armengol Ferrer

Els transports urbans col·lectius de viatgers –els tramvies, els autobusos, el metro i altres– presenten una particular imbricació amb l'activitat urbana, en la mesura que suposen la garantia de la mobilitat a una ciutadania que requereix diàriament de milers de desplaçaments per raó de feina, estudi, lleure o qualsevol altre motiu, i alhora comporten, de forma inevitable, una intensa ocupació de l'espai urbà que cal harmonitzar amb la resta d'activitats que integren la vida ciutadana.

Aquesta imbricació –qualitativament i quantitativa molt superior a la que poden tenir altres infraestructures de transport ubicades o vinculades a la ciutat, com les estacions de ferrocarril o els aeroports– ha dut com a conseqüència que els poders públics locals i la societat en el seu conjunt hagin tingut sempre una singular incidència en la configuració de les xarxes i serveis de transports urbans col·lectius.

La relació dels poders públics i la ciutadania amb els serveis de transport públic es pot definir a partir de tres polaritats fonamentals, que proposo denominar: públic/privat, centralisme/autonomia i organització oligàrquica/organització democràtica.

Un model públic de transport col·lectiu urbà és aquell que està dirigit per una administració pública o una empresa que en depèn, mentre que un model privat seria el que està gestionat fonamentalment per empreses privades. En el model centralista les decisions fonamentals s'adopten des dels poders centrals de l'Estat, i en el model autonòmic són els poders locals o regionals els que en controlen el servei. Finalment, el model oligàrquic es caracteritza per l'exclusió del conjunt de la ciutadania en la presa de les decisions, mentre que el model democràtic té com a element fonamental la participació ciutadana.

En aquest context, és possible situar Barcelona com un cas amb unes característiques singulars i que es desplega, a través dels canvis polítics i socials soferts des de mitjan segle XIX fins avui, en dues grans fases. En la primera, que s'estendria des del segle XIX fins 1960 aproximadament, el poder públic local –l'Ajuntament– i la ciutadania manifestaven per diverses vies la seva voluntat d'intervenir en les decisions que afectaven el transport públic col·lectiu de la ciutat, en contra, moltes vegades, d'un sistema particularment centralista i oligàrquic com era l'existent a Espanya. En la segona, a partir de 1960, els prestadors del servei passen a ser públics, alhora que es genera un nou tipus de relació amb la ciutadania, influïda pels principis de l'Estat social i democràtic de

dret i que es reflecteix en el desenvolupament d'innovadors mecanismes de participació, impulsats tant des del mateix municipi –mecanismes de consulta ciutadana– com de la societat mateixa, amb iniciatives pioneres, com la constitució de la primera associació d'usuaris del transport públic.

## **Centralisme i liberalisme en un context d'instabilitat: la configuració administrativa i política del transport públic col·lectiu urbà de Barcelona en el segle XIX**

L'aparició dels serveis de transport públic col·lectiu a la ciutat de Barcelona va seguir, a grans trets, la mateixa pauta d'altres ciutats europees semblants. Les primeres referències són dels volts de 1840, quan van començar a funcionar, de manera més o menys regular, les tartanes, diligències i òmnibus que comunicaven el nucli de Barcelona amb els banys de la Barceloneta, les estacions de ferrocarril o els pobles del Pla.<sup>1</sup> L'any 1863 s'hi va afegir el ferrocarril de Barcelona a Sarrià, i ja l'any 1872 es va inaugurar el primer tramvia entre el Pla de la Boqueria i Gràcia. Per tant, en poc més de trenta anys, el transport públic col·lectiu va irrompre a Barcelona i presentava una problemàtica nova i, a més, heterogènia, ja que cada mitjà de transport comptava amb unes característiques pròpies que determinaven quina era l'administració competent i com havia d'actuar.

Les tartanes i els òmnibus no estaven subjectes a cap regulació administrativa pel que feia a tarifes, horaris o freqüències de servei, per la qual cosa la primera forma d'intervenció administrativa al seu entorn foren les disposicions municipals, que en regulaven, essencialment, la circulació i l'estacionament. De fet, aquestes primeres normatives venien a donar continuïtat a les mesures que, des d'antic, l'Ajuntament imposava a la circulació de carruatges pel nucli murallat, si bé s'hi pot observar una notable evolució en els vint-i-un anys transcorreguts des de 1843, data en què apareix la primera referència als transports urbans en el *Bando general de buen gobierno*, fins al 1864, data de l'aprovació del *Reglamento para el servicio de carruajes públicos en el interior de la ciudad de Barcelona y sus afueras*.<sup>2</sup> Si el *Bando* no anava més enllà de prohibir l'estacionament dels carruatges de lloguer dins del nucli urbà per tal que ho fessin extramurs del recinte murat,<sup>3</sup> el *Reglamento*, en canvi, establia un veritable codi normatiu que comprenia tots els aspectes relatius a la circulació dels vehicles –exigència de llicència municipal (art. 2), punts de parada (art. 6), condicions dels cotxes i cavalleries (art. 23 i 27)– i també diverses disposicions relatives a la relació i el tracte amb els viatgers, com l'obligació de respectar les tarifes i els horaris, tinguessin o no ocupats tots els

1. J. GELABERT, *El transporte en la vida barcelonesa 1800-1900*, Barcelona, Millà, 1946, pàg. 35.
2. AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Reglamento para el servicio de carruajes públicos en el interior de la ciudad de Barcelona y sus afueras*, Barcelona, 1864.
3. «Bando general de buen gobierno» (1843), art. 79: «Se prohíbe el que haya carruages parados de cualesquier clase que sean, en la plaza de Santa Ana, Padró y demás con el objeto de alquilarlos, sino que deberán colocarse fuera de las puertas de modo que no incomoden ni impidan el paso a los transeúntes; todo bajo la multa de 8 rs. e indemnización del daño que tal vez ocasionaren».

seients (art. 6 a 12), la d'atendre a «ebrios, locos, heridos, enfermos o cualesquiera otros individuos...» (art. 31) o la presència pulcra del personal, les cavalleries i els carruatges. Una determinació curiosa era el reconeixement del dret a queixar-se del servei (art. 48), que incloïa el de ser transportat a l'Alcaldia o Corregiment per fer les reclamacions oportunes, transport que seria gratuït si la queixa era justificada. En canvi, no es va establir un sistema concessional, ni el control municipal sobre itineraris, horaris o tarifes.

En canvi, el ferrocarril de Sarrià i també els tramvies es van veure subjectes a un règim de concessió administrativa de titularitat estatal. L'Estat va configurar el règim aplicable al ferrocarril a partir de l'afirmació de la seva pròpia titularitat sobre el servei i l'atribució de la gestió als particulars, en aplicació dels principis del *laissez faire* liberal.<sup>4</sup> L'afirmació de la titularitat estatal va anar acompanyada amb una exclusió pràcticament absoluta dels ens locals, que es pot atribuir a la preocupació del legislador espanyol per mantenir l'usdefruit del poder per una oligarquia i evitar que les entitats locals poguessin impulsar algun moviment que el pogués posar en perill.<sup>5</sup>

Aquesta actitud es pot percebre clarament en els debats parlamentaris de les primeres lleis que van regular, respectivament, els ferrocarrils i els tramvies: la Llei General de Ferrocarrils, de 3 de juny de 1855, i la Llei de 5 de juny de 1859, «fijando las bases para la concesión de los ferro-carriles servidos con fuerza animal y otros en que no se empleen locomotoras».<sup>6</sup> En ambdós casos es va plantejar la possibilitat de reconèixer algun tipus de competència als municipis i en ambdós casos es va rebutjar. A més, va ser la mateixa persona qui va argumentar aquest rebuig, el diputat Cipriano Segundo Montesino, col·laborador i amic personal del general Espartero, que després d'ocupar diversos llocs al Govern i ser diputat a Corts fou el primer director espanyol de la companyia de ferrocarrils *Madrid, Zaragoza y Alicante*. Un clar exponent, per tant, de la connivència existent entre interessos polítics i financers en relació amb la construcció dels primers ferrocarrils i que explica aquesta voluntat d'exclusió dels ens locals respecte dels centres de decisió que afectaven la política ferroviària.

En el debat de la Llei General de Ferrocarrils de 1855, Montesino ja es va mostrar contrari a reconèixer als municipis cap intervenció en els assumptes relacionats amb els ferrocarrils, ni tan sols com a concessionaris de l'Estat, que no fos l'atorgament de subvencions: «los ayuntamientos pueden ser subvencionistas pero no concesionistas».<sup>7</sup> En el debat de la Llei de 1859 no va manifestar tan obertament el rebuig a la intervenció municipal, però va refusar que la llei reconegués expressament als ajuntaments el dret a intervenir en la tramitació de les concessions de tramvies, tot afirmant que tindrien la intervenció «que por derecho tienen en sus ordenanzas municipales» i negant, de fet, que l'Estat pogués fer res sense escoltar-los abans.

4. J. BERMEJO VERA, *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974)*, Madrid, Tecnos, 1975, pàg. 33.

5. M. SÁNCHEZ MORÓN, *La autonomía local. Antecedentes históricos y significado constitucional*, Madrid, Civitas, 1990, pàg. 134.

6. «Ley de 5 de junio de 1859 fijando las bases para la concesión de los ferro-carriles servidos con fuerza animal y otros en que no se empleen locomotoras», *Gaceta de Madrid*, 10-VI-1859.

7. *Diario de Sesiones de las Cortes*, 14-V-1859, pàg. 3.232-3.233.

A mí me parece que donde quiera que se establezca un ferrocarril de esta clase, el Gobierno oirá al Ayuntamiento del punto en que se trata de construir antes de dar la autorización. A la Comisión no se le había pasado por la imaginación que pudiese el Gobierno dejar de oír al Ayuntamiento del punto en que se tratase de construir dichas vías.<sup>8</sup>

Els tramvies i els ferrocarrils de caràcter urbà o local eren, d'altra banda, desconeguts per les lleis de 1855 i 1859. La primera no hi feia cap referència, i la segona només hi al·ludia indirectament al seu article 27, que feia referència a la possibilitat d'autoritzar aquells ferrocarrils pels carrers de les poblacions.<sup>9</sup> En qualsevol cas, l'Estat era el competent per atorgar les concessions dels ferrocarrils de tracció animal –fins i tot quan circulessin per vies urbanes–<sup>10</sup> i aprovar les tarifes del servei,<sup>11</sup> i podia també construir-los i explotar-los amb autorització de les Corts, mentre que els municipis podien només, com a màxim, participar en llur finançament.<sup>12</sup>

En conseqüència, i ja de bon començament, l'Ajuntament de Barcelona es va veure exclòs de l'adopció de les decisions que afectaven els ferrocarrils i els tramvies que es poguessin posar en marxa a la ciutat. Aquesta exclusió no trigà a provocar un primer conflicte entre la construcció d'un ferrocarril i els interessos ciutadans, amb la construcció del ferrocarril de Sarrià i la urbanització de l'Eixample de Barcelona. El ferrocarril i l'Eixample no s'acomodaven bé, tal com advertia ja un opuscle publicat el 1855, quan encara l'un i l'altre estaven en projecte,<sup>13</sup> i la dificultat es va anar confirmant a mesura que avançaven els anys i l'Eixample creixia al voltant de les vies del tren.

La concessió d'aquest ferrocarril fou autoritzada per la llei d'11 de juliol de 1856, que va abordar aquella qüestió de forma elusiva, en preveure que l'estació de Barcelona es situaria amb caràcter provisional «interin no se realiza el ensanche de esta ciudad o vuelve a convertirse en plaza de guerra [...] quedando obligada la empresa a variarla, lo mismo que la parte que sea necesaria de la vía, cuando ocurra cualquiera de los dos casos expresados». És a dir, l'única previsió que es feia atenent a l'Eixample de Barcelona era l'obligació del concessionari de moure l'emplaçament de l'estació quan es produís un fet tan difícil de determinar com era la realització de l'Eixample: quan i com es podia considerar que l'Eixample s'havia realitzat?

A la pràctica, les gestions fetes per l'Ajuntament i pels veïns dels carrers propers al tren per aconseguir el desplaçament o la supressió del ferrocarril de Sarrià van resultar sempre infructuoses,<sup>14</sup> i les estacions i les vies del ferrocarril de Sarrià es mantingueren per la superfície dels carrers de Pelai i Balmes fins al seu soterrament, el 1929, provocant la divisió física de l'Eixample i condicionant-ne el desenvolupament urbanístic.

8. *Diario...*, pàg. 3.232-3.233.

9. «El Gobierno podrá autorizar el establecimiento de los ferrocarriles comprendidos en esta Ley en las vías públicas, calles de las poblaciones y carreteras de todas clases».

10. «Ley de 5 de junio de 1859...», art. 5 i 11.

11. «Ley de 5 de junio de 1859...», art. 20.

12. «Ley de 5 de junio de 1859...», art. 2.

13. *Reflexiones acerca del decretado Ensanche y el ferrocarril de Sarrià Barcelona*, 1855.

14. J. TORT MARTORELL, *El Ferrocarril de Sarrià. Instancia elevada al Ministerio de Fomento*, Barcelona, 1894.

Els primers projectes per construir un tramvia a l'àrea de Barcelona es van formular des del mateix 1859, però el cert és que el règim de la llei d'aquell any desencorajava els possibles inversors, atesos els requisits exigits, en particular el procediment d'adjudicació mitjançant pública subhasta.<sup>15</sup> Per aquest motiu, en aquell moment no va reeixir cap dels projectes que es van arribar a estudiar en aquells anys i, de fet, el cert és que només es va arribar a atorgar una concessió per aquest sistema, la del tramvia de Carcaixent a Gandia, al País Valencià. Per solucionar aquest problema, la llei de 1859 fou derogada ja el 1864 amb una nova Ley de Ferrocarriles Movidos con Fuerza Animal,<sup>16</sup> que essencialment reproduïa el mateix text de l'anterior amb l'excepció dels articles relatius a la subhasta. La llei de 1864 no va produir, en un principi, cap canvi radical en la situació, però a la llarga instaurà els trets definitoris del règim jurídic dels tramvies a Espanya durant un llarg període; és a dir: la titularitat estatal d'aquests serveis, la gestió per concessionaris privats i el manteniment dels ens locals en una posició residual, limitada a algunes potestats de policia, sense poder ser ni tan sols concessionaris de l'Estat.

Aquesta orientació de la legislació espanyola havia d'experimentar, tanmateix, un gir copernicà arran de la Revolució de Setembre de 1868, que va capgirar totalment els principis que fins llavors havien sostingut la filosofia econòmica del govern espanyol i que inspiraven les lleis de ferrocarrils de força animal de 1859 i 1864, en substituir l'intervencionisme dels darrers governs isabelins per una desregulació pràcticament absoluta de la vida econòmica, inspirada en la voluntat de suprimir qualsevol tipus de restricció o control de l'administració sobre la iniciativa privada.<sup>17</sup> Aquest canvi va incidir sobre els tramvies arran del decret «Estableciendo bases generales para la nueva legislación de obras públicas»,<sup>18</sup> promulgat el 14 de novembre de 1868, és a dir, amb prou feines transcorreguts dos mesos des del pronunciament que donà lloc a la Revolució. Aquest decret és destacable tant pel seu memorable preàmbul, que descriu amb acurada prosa quina és la seva filosofia i els seus objectius, com pels problemes d'interpretació que va generar la seva aplicació.

El principi fonamental del decret de 1868, recollit al seu preàmbul, era considerar la lliure iniciativa individual com el millor mitjà per impulsar les obres públiques,<sup>19</sup> de manera que calia evitar o suprimir qualsevol intervenció estatal que la pogués restringir, llevat de les necessàries per garantir el respecte del domini públic:

Cualquier persona que por sí, y sin intervención del Estado, adquiera los elementos indispensables para construir una carretera, un ferro-carril, un canal [...] puede sin trabas, sin restricciones, sin que la Administración se interponga, llevar a cabo la empresa que imaginó.

15. J. TORINO, *Legislación de ferrocarriles y tranvías. Concesión y construcción*, Madrid, 1902.

16. *Gaceta de Madrid*, 20-VII-1864.

17. A. COSTAS COMESAÑA, *Apogeo del liberalismo en "La Gloriosa". La reforma económica en el Sexenio Liberal (1868-1874)*, Madrid, Siglo XXI, 1988, pàg. 179.

18. «Decreto estableciendo bases generales para la nueva legislación de obras públicas», *Gaceta de Madrid*, 15-XI-1868.

19. «Las obras públicas [...] progresan con la libertad, se paralizan con los sistemas restrictivos y en la industria privada y en la asociación libre estriban su porvenir y su engrandecimiento».

Per tant, i d'acord amb l'article 1, qualsevol obra pública podia ser projectada, construïda i explotada amb total llibertat per fixar les tarifes, peatges i preus que es cregués convenient, sense cap intervenció dels agents administratius, llevat de l'autorització del Govern o els seus delegats per a ocupar el domini públic, autorització que s'atorgaria a perpetuïtat, és a dir, sense possibilitat de reversió a l'Estat.

Tot i la claredat i concisió amb la que els redactors del decret de 1868 van saber exposar-ne la filosofia, posar en pràctica aquests principis va resultar summament complicat, ja que les seves disposicions, concebudes com a "bases" que calia desenvolupar en normes posteriors,<sup>20</sup> resultaven moltes vegades imprecises, la qual cosa provocà problemes d'interpretació i conflictes de competències en la seva aplicació. I s'hi afegí encara un problema de rang normatiu, ja que, malgrat contenir (art. 21) una clàusula derogatòria de totes les normes que se li oposessin, en tractar-se d'una norma reglamentària no podia derogar normes de rang superior, com era, per exemple, la llei de 1864. La qüestió del rang normatiu va ser resolta per la llei de 20 d'agost de 1873,<sup>21</sup> que conferia rang de llei al decret de 1868 (que des de llavors seria conegut com a "decret-llei"), alhora que confirmava i aclaria algunes de les seves disposicions i, sobretot, reconeixia el compromís del govern espanyol amb els drets adquirits conforme a aquell decret.

El decret de 1868 va ser particularment equívoc en el suposat reconeixement de competències a favor dels ens locals. Tot i que en el preàmbul es proclamava «la libertad del municipio y de la provincia» com un dels seus principis, a la pràctica aquesta "llibertat" es veia reduïda a la capacitat de construir i explotar obres públiques com a concessionaris de l'Estat, en les mateixes condicions que qualsevol particular.<sup>22</sup> Si bé això suposava un avenç respecte de la legislació isabelina –on, com s'ha exposat, als ens locals els estava vetada fins i tot la possibilitat de ser concessionaris– quedava encara molt lluny d'una autèntica autonomia local.<sup>23</sup> Això no obstant, es va anar estenent la idea de la competència dels ajuntaments per atorgar concessions per construir tramvies a les vies urbanes dels municipis respectius, afavorida per la llei municipal de 20 d'agost de 1870 que, a l'article 67, reconeixia la titularitat dels ajuntaments sobre les vies públiques dels seus municipis. Sobre aquesta qüestió, el mateix govern va mantenir una postura equívoca i marcada per la inestabilitat política. Així, una reial ordre de 23 de maig de 1872 negava de forma categòrica el reconeixement de cap competència dels municipis en matèria de tramvies. Poc més d'un any més tard, el 1873, ja proclamada la Primera República, s'observa un nou canvi de criteri en la concessió del tramvia de Barcelona a Sants i Sant Andreu, que el govern va atorgar a l'Ajuntament de Barcelona «en la parte que corresponda al dominio público»<sup>24</sup> en el tram que discorria per les vies urbanes de la ciutat.

20. L'article 23 del decret disposava que el Ministeri havia de dictar les disposicions per adaptar-lo a «toda clase de obras». Aquesta adaptació no es va dur mai a terme: l'única disposició de desenvolupament del decret fou l'ordre del govern de la República de 26 de maig de 1873 (*Gaceta de Madrid*, 3-VI-1873) que desplegava i aclaria l'article 2 del decret, referent a les autoritzacions per a ocupar el domini públic.

21. *Gaceta de Madrid*, 23-VIII-1873.

22. M. FOSSAS PI, *Tratado de policía y obras públicas*, Barcelona, 1872, pàg. 399.

23. FOSSAS, *Tratado de policía...*, pàg. 398.

24. Va ser el cas de la concessió del tramvia de Sants a Sant Andreu, atorgada per ordre del president del Poder Executiu de la República, de 24 de setembre de 1874 (*Gaceta de Madrid*, 30-IX-1874) en la part que ocupava el domini públic estatal, és a dir, les carreteres de Madrid a La Jonquera i de Barcelona a Ribes de Freser. El 13 de desembre de 1873, l'Ajuntament de Barcelona havia atorgat la concessió per al tram que ocupava els carrers de la ciutat.

L'actitud del consistori barcelonès en els anys del Sexenni revela una evolució des d'una acceptació passiva del tarannà centralista de les lleis sobre tramvies de 1859 i 1864 –no consta cap manifestació ni protesta– cap a una afirmació de la pròpia competència. Aquest canvi d'actitud, tanmateix, va venir induït pels mateixos concessionaris i, en particular, per Aleix Soujol, promotor dels tramvies de Gràcia i de Sants. Soujol, que havia obtingut la concessió del tramvia del Pla de la Boqueria a Gràcia conforme a la llei de 1864, es va adreçar a l'Ajuntament exigint una nova concessió a perpetuïtat, en aplicació del decret de 1868 i la llei municipal de 1870. L'Ajuntament, després de la perplexitat inicial davant la proposta de Soujol, va resoldre atorgar-li una nova concessió, si bé no a perpetuïtat, sí per seixanta anys, i amb la condició de renunciar a l'obtinguda prèviament de l'Estat. Des d'aleshores, els ajuntaments de Barcelona i d'altres pobles del Pla van iniciar l'atorgament de concessions per a la construcció de tramvies a les seves vies urbanes (o la "confirmació" de les concessions prèviament atorgades per l'Estat), alhora que els governadors civils i el Ministeri de Foment atorgaven concessions a les carreteres de l'Estat, tot això sense cap tipus de coordinació entre ells. Aquesta manca de coordinació va portar alguna conseqüència absurda, com es va donar en el tramvia de la Rambla al Poblenou pel Dipòsit Comercial, objecte de sengles concessions dels ajuntaments de Barcelona i de Sant Martí de Provençals: mentre a Barcelona es va atorgar la concessió per seixanta anys, a Sant Martí es va fer per quaranta. Tampoc hi va haver acord quan el concessionari va demanar instal·lar doble via: Barcelona ho va denegar i Sant Martí no només ho va acceptar sinó que també va autoritzar un canvi d'ample de via.

L'assumpció per part dels municipis de la competència en matèria de tramvies comportà que es sotmetessin als plens municipals tant l'atorgament de les concessions com la determinació dels traçats de les línies, les tarifes o els cànon a pagar pels concessionaris,<sup>25</sup> la qual cosa, i amb independència de l'encert dels acords adoptats, es pot considerar com un precedent dels mitjans de participació democràtica en l'adopció d'aquest tipus de decisions.

Acabat el Sexenni, l'Ajuntament de Barcelona es considerava competent per a atorgar concessions dels tramvies que creuessin el terme municipal de la ciutat, com ho prova que el 12 d'octubre de 1875 aprovés unes bases a les quals s'havien de subjectar aquelles concessions<sup>26</sup> i que havien de posar fi al desgavell viscut en els anys anteriors. En aquestes bases, l'Ajuntament s'atribuïa l'atorgament de les concessions per seixanta anys, l'aprovació del traçat i les obres, els drets de reversió i rescat de les línies i la percepció d'un cànon al concessionari.

A aquesta afirmació de competència municipal, el govern central no trigaria a oposar la seva pròpia recepta per al caos existent en matèria de tramvies en la legislació del Sexenni, consistent en el retorn a la llei de 1864 i la centralització en el mateix govern de totes les competències sobre tramvies. Aquest plantejament es va veure reflectit en la reial ordre de 14 d'octubre de 1876 «Dictando reglas sobre concesiones de tranvías por los Ayuntamientos»,<sup>27</sup> signada pel

25. Sobre aquesta qüestió vegeu l'acta de la sessió de l'Ajuntament de Barcelona de 27 de març de 1874, en la qual es va debatre el pas del tramvia de Barcelona a Sants pel carrer de l'Hospital.

26. AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Bases para el establecimiento de tram-vías en el término municipal de Barcelona aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento en la sesión de 12 de octubre de 1875*.

27. *Gaceta de Madrid*, 20-X-1876, pàg. 179.



ministro de la Gobernación Romero y Robledo. El preámbulo de la disposición feía un exhaustivo repàs de tota la normativa aplicable i concloïa que la competència per autoritzar tramvies no podia correspondre als ajuntaments sinó al govern, que l'havia d'exercir mitjançant els ministeris de Foment i de Gobernación, segons que es tractés de tramvies interurbans o urbans. En conseqüència, es manava el següent:

En lo sucesivo no se haga ninguna concesión de tranvías por los Ayuntamientos sin impetrar éstos previamente la aprobación del Gobierno, que se dictará con arreglo a la resolución general que se adopte.

I encara més, es requeria els ajuntaments que trametessin tota la documentació sobre les concessions atorgades pels municipis i sobre les concessions pendents de resolució, que quedaven en suspens fins que el Ministeri les aprovés.

D'aquesta manera s'instituí a Espanya una centralització absoluta a favor de l'Estat de les decisions que afectaven els tramvies, en línia absolutament oposada a la tendència majoritària a Europa, que era l'atribució als municipis de la competència sobre aquests serveis, ja fos mitjançant la seva prestació directa o bé a través de l'atorgament de concessions a particulars, i que es podia observar en les legislacions més rellevants d'aquell període, com la *Tramways Act* britànica, la *Kleinbahngesetz* prussiana o la llei francesa de 10 de juny de 1880.

Amb tot, el més sorprenent és que el 27 d'octubre de 1876, és a dir, transcorreguts exactament tretze dies des de l'aprovació d'aquella reial ordre del Ministeri de la Gobernación, el de Foment promulgava una nova disposició totalment contradictòria,<sup>28</sup> segons la qual era el mateix Ministeri de Foment el competent per a atorgar concessions de tramvies, de conformitat amb el decret de 14 de novembre de 1868, i amb la prèvia autorització, per part de municipis i províncies, de la utilització del domini públic de la seva titularitat. Més encara, la llei de bases d'obres públiques, aprovada a finals d'aquell mateix any, atribuïa als municipis la competència per a atorgar concessions d'obres públiques, per la qual cosa semblava oberta la possibilitat que els municipis poguessin mantenir les competències sobre els tramvies que havien gaudit durant els anys del Sexenni.

A Barcelona, aquestes contradiccions en la normativa estatal van provocar els primers moviments de reacció explícita contra les propostes centralitzadores del govern. Novament va ser Aleix Soujol, perjudicat per la suspensió de la tramitació de les concessions que tenia demanades, qui va impulsar les actuacions municipals. Aprovada la llei de bases d'obres públiques, es va adreçar a l'Ajuntament per reclamar que continués la tramitació de les seves sol·licituds de concessió, paralitzades com a conseqüència de la reial ordre de 14 d'octubre de 1876, ja que entenia que aquella llei havia reconegut la competència municipal en la matèria. Arran d'aquesta petició, la Comissió Segona de l'Ajuntament va analitzar els dubtes d'interpretació i va arribar a la conclusió que la competència per atorgar les concessions de tramvies corresponia al Govern, per la qual

28. *Gaceta de Madrid*, 20-X-1876.

cosa es va acordar donar compliment a aquelles ordres i remetre, doncs, al Govern la documentació sobre les concessions en tràmit, la qual cosa es va fer el 18 de desembre de 1877.

El més interessant, però, fou l'escrit que acompanyava els expedients, signat per Enric de Duran i adreçat al governador civil, en el qual es volia justificar les raons per les quals l'Ajuntament havia atorgat concessions de tramvies i defensava la conveniència de reconèixer als municipis «una gran intervenció» en aquelles concessions quan haguessin de situar-se a l'interior de les poblacions. L'escrit fa una prolixa referència a la normativa vigent i als criteris d'interpretació del decret de 1868, denuncia la confusió respecte a les atribucions de les autoritats que suposaven les reials ordres de 1876 i que la llei de bases d'obres públiques no havia fet més que augmentar, i acaba reclamant del govern una nova llei especial de tramvies que derogués la de 1864 i protegís les competències municipals, aspiració aquesta que –afirma– era compartida per la resta de municipis espanyols:

Séale lícito a este Ayuntamiento expresar el deseo, que cree ser el general y unánime de todas las demás Corporaciones municipales de España, de que en esta resolución general que se reclama [la nova llei de tramvies] se dé a las mismas una intervención bastante lata y eficaz para proteger los intereses comunales que están bajo su protección.

No hi ha constància que aquest escrit rebés cap resposta del Govern Civil de Barcelona ni del govern central. El cert, tanmateix, és que la “resolució general” que demanava Enric de Duran no va tardar a arribar, si bé el seu contingut i sentit eren absolutament contraris a allò que pretenia aquell escrit. El 23 de novembre de 1877 es promulgava una nova llei general de ferrocarrils, el capítol XI de la qual estava íntegrament dedicat als tramvies. Aquesta nova regulació, però, no va venir a substituir la llei de 1864 –que continuava vigent– sinó que va venir a confirmar la preeminència estatal a partir de dos criteris, el demanial –titularitat de la via– i la utilització d'un sistema de tracció diferent de l'hipomòbil, de manera que el govern era competent en relació amb tots aquells tramvies que ocupessin carreteres o camins de titularitat estatal o que utilitzessin un sistema de tracció mecànica (és a dir, la tracció de vapor), mentre que la competència municipal es veia limitada a aquells tramvies que ocupessin exclusivament vies de titularitat del municipi, sempre que no fossin de tracció mecànica i amb subjecció, encara, a l'aprovació del Ministeri de la Governació (art. 75). D'aquesta manera, el govern espanyol consolidava un sistema de control governamental sobre els tramvies urbans absolutament anòmal en comparació amb la pràctica abans exposada d'altres Estats europeus, que tendien a atribuir als municipis la gestió d'aquests serveis. Aquest control tenia, però, una excepció en les anomenades “concessions lliures”,<sup>29</sup> que es regien encara pel decret de 1868, gràcies al reconeixement que els havia atorgat la llei de 20 d'agost de 1873, i gaudien, per tant, d'un règim de mínima intervenció administrativa i concessions a perpetuïtat.

29. TORINO, *Legislación...*

Concessionaris a perpetuïtat i tramvies de vapor es van convertir, així, en un autèntic malson per a l'Ajuntament de Barcelona. Els primers, feien ús del seu caràcter de concessionaris estatals i de la llibertat que els conferia el decret de 1868 per fer cas omís dels requeriments de l'autoritat municipal, com el de desplaçar les vies ubicades a la calçada central del passeig de Gràcia. Els segons, resultaven molestos i perillosos per la circulació, donats els inconvenients que generaven els fums i guspises que deixaven anar i l'elevat risc d'accidents (explosions de caldera, atropellaments i topades amb vehicles diversos...),<sup>30</sup> per la qual cosa l'Ajuntament es va oposar per tots els mitjans a la utilització de les locomotores de vapor als tramvies, almenys pels carrers més cèntrics.

Figura 1. Caricatura de Gerardo L. Uthoff, director de la companyia *Barcelona Tramways* publicada a *L'Esquella de la Torratxa*, 3-IV-1880. Reflecteix la prepotència dels concessionaris de transports en els tractes amb l'Ajuntament de Barcelona.



No hi ha pas per l'empresa del tran-via  
ni llei, ni ajuntament, ni policia.

Aquesta política municipal d'oposició als tramvies de vapor havia d'acabar en un conflicte amb els concessionaris i el Ministeri de Foment, en el que duria les perdre. Aquest conflicte es va fer palès en relació amb dos tramvies de vapor, el de Sarrià i el de Badalona. Pel que fa al primer, l'Ajuntament va impugnar davant el Consell d'Estat la reial ordre de 30 de juny de 1878, que havia autoritzat al concessionari el canvi de la tracció animal per la tracció de vapor. La impugnació rebutjada amb el discutible argument que la disposició que era objecte del recurs es limitava a explicar el sentit i l'abast del reial decret que havia confirmat les concessions que els ajuntaments havien atorgat a aquell tramvia durant el Sexenni,<sup>31</sup> per la qual cosa no podia perjudicar els interessos municipals.<sup>32</sup> I res-

30. Sobre els inconvenients de l'aplicació als tramvies de la tracció vapor, vegeu B. CAVA MESA, *Historia del tranvía urbano en la villa de Bilbao (1884-1954)*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, 1990, pàg. 14-15.

31. Sobre els projectes i concessions dels tramvies de Barcelona a Sarrià, vegeu A. GONZÁLEZ MASIP, *Els tramvies de Barcelona (Dels orígens a 1929). Història i explotació*, Barcelona, Dalmau, 1997, pàg. 25-27.

32. «RO de 16-VII-1879», *Gaceta de Madrid*, 22-VII-1879.

pecte al tramvia de Badalona, el canvi de tracció, autoritzat per reial ordre de 28 d'abril de 1879, podia implicar la circulació de les locomotores de vapor pel carrer de la Princesa i la plaça de l'Àngel, la qual cosa va desfermar l'oposició dels veïns i del consistori.<sup>33</sup> Val a dir que, en ambdós casos, l'Ajuntament va aconseguir, en un primer moment, que els concessionaris no utilitzessin les màquines de vapor en els trams més centrals,<sup>34</sup> la qual cosa els suposava haver de fer amb tracció hipomòbil els trams de les seves línies on no estaven autoritzades les locomotores, amb les complicacions i despeses que això representava. Per aquesta raó, els concessionaris van pressionar el Ministeri de Foment perquè els permetés la utilització de les locomotores de vapor en els carrers on l'Ajuntament els ho havia prohibit. Aquestes pressions van tenir èxit i el Ministeri va autoritzar el canvi de tracció a través de diversos reials ordres que, en acabat, el mateix consistori es veia forçat a admetre, en ocasions enmig d'aspres debats. Així, en l'aprovació del dictamen sobre l'autorització de l'ús de les locomotores del tramvia de Badalona pel centre de la ciutat, on el regidor Laporta va demanar infructuosament la retirada d'aquell dictamen, tot lamentant «que quede al arbitrio de otras entidades superiores que no sean el Municipio autorizar concesiones que puedan resultar perjudiciales al vecindario».<sup>35</sup>

En aquest context, es va tenir coneixement a Barcelona del desenvolupament d'un nou sistema de tracció per als tramvies que estava cridat a convertir-se en el definitiu: la tracció elèctrica. La superioritat de l'electricitat com a sistema de tracció dels tramvies sobre qualsevol altre dels mitjans fins llavors existents es va veure reflectida en la seva ràpida i sorprenent expansió: en menys de deu anys, de 1881 a 1890, es va passar de l'assaig del primer prototipus per Werner von Siemens a la implantació de la tracció elèctrica als tramvies de més de tres-centes ciutats als Estats Units i quinze ciutats europees, a les que s'afegien trenta-tres ciutats més entre 1890 i 1894, entre elles Bilbao, primera ciutat espanyola que assajà el nou sistema.<sup>36</sup>

A Barcelona, la perspectiva d'electrificar els tramvies i eradicar els perills i les molèsties que comportaven les mules i les locomotores de vapor va generar una inèdita aliança entre poders públics locals i societat civil, a la que s'acabaria afegint, fins i tot, alguna de les companyies explotadores.

Un primer pas va ser el projecte d'electrificació del ferrocarril de Sarrià que el científic Tomàs J. Dalmau va presentar el 10 de febrer de 1890 al governador civil i als ajuntaments dels municipis per on transcorria aquella línia, en absència, per cert, de l'empresa explotadora d'aquell ferrocarril.<sup>37</sup> En poc temps, però, les mateixes companyies explotadores van canviar el seu parer sobre l'e-

33. F. ARMENGOL, M. A. HARO, E. LUQUE i C. URKIOLA, «Els tramvies de Badalona», *Carrer dels Arbres*, 6 (1995), pàg. 59 i s.

34. En el cas del tramvia de Sarrià, l'Ajuntament va ordenar que les locomotores es deturessin a la cruïlla Aribau-Diagonal, de manera que el tramvia feia amb tracció hipomòbil el tram entre aquell punt i la terminal, a la plaça de Catalunya. Pel que fa al tramvia de Badalona, va ser el mateix concessionari qui va proposar una alternativa al traçat previst, de manera que la terminal es va situar al carrer Comerç i es va utilitzar la tracció animal fins al pont dels Àngels, a Sant Martí de Provençals. Vegeu ARMENGOL, HARO, LUQUE i URKIOLA, «Els tramvies de Badalona...».

35. *La Dinastia*, 11-XI-1891.

36. Dades extretes de D. KINNEAR CLARK, *Tramways, their construction and working*, 2a ed. (1894), ed. facsimil, Adam Gordon, 1992, pàg. 741-742; i J. R. STEVENS (ed.), *Pioneers of Electric Railroading*, Nova York, ERA, 1991, pàg. 217-218.

37. *La Vanguardia*, 11-II-1890, pàg. 2.

lectrificació i van anar impulsant el canvi de tracció, amb el suport del poder municipal i de la societat civil.

El punt culminant d'aquella aliança havia de ser el viatge a Marsella, Gènova i Milà, per conèixer els tramvies elèctrics que ja funcionaven en aquelles ciutats, que tingué lloc el mes d'abril de 1895, i en el qual van participar membres de la Diputació de Barcelona, regidors dels ajuntaments de Barcelona i Gràcia i altres persones interessades.<sup>38</sup> Entre les personalitats participants destaca l'enginyer i científic Rafael Puig i Valls, secretari de la Societat Econòmica Barcelonesa d'Amics del País, que va publicar la crònica del viatge a *La Vanguardia*.<sup>39</sup> Puig i Valls s'havia mostrat especialment crític amb la utilització de locomotores de vapor en el transport urbà de Barcelona<sup>40</sup> i havia estat un defensor del tramvia elèctric ja des de les cròniques que havia escrit a la premsa sobre els seus viatges a París i a l'Exposició Universal de Chicago de 1892, on va poder conèixer de primera mà el sorprenent desenvolupament que l'electrificació dels tramvies havia tingut als Estats Units.

Els poders públics i la societat civil barcelonesa mostraven així la seva voluntat de participar en el desenvolupament del transport públic de la ciutat, fins i tot teixint aliances amb els concessionaris "lliures", com era la *Barcelona Tramways Ltd*. Tanmateix, aquesta voluntat es veuria frustrada, un cop més, des de l'Estat, que va aprofitar l'electrificació dels tramvies per a reforçar la seva competència i, de passada, acabar amb el règim dels concessionaris que encara s'acollien al decret de 1868. Així ho va fer amb una llei promulgada el 14 d'agost de 1895, que amb una remarcable concisió –un sol article, amb una sola frase– va disposar que no es podia autoritzar en cap supòsit el canvi de motor d'un tramvia sense autorització del Ministeri de Foment, i que aquest només podria atorgar-la a aquells concessionaris que s'acollissin a les disposicions de la llei de 16 de juliol de 1864 i de la llei general de ferrocarrils de 23 de novembre de 1877. Ras i curt, corresponia al Ministeri de Foment, i no als ajuntaments, la competència per autoritzar el canvi de tracció dels tramvies i que els concessionaris de tramvies fins llavors acollits al règim del decret de 1868 havien de renunciar a la seva concessió si volien obtenir l'autorització ministerial per electrificar-los.

Després d'algun dubte inicial, els concessionaris, evidentment, optaren per electrificar els tramvies, encara que això suposés renunciar al règim "lliure" del decret de 1868, que passava, així, definitivament, a la història. Aquest va ser, precisament, l'aspecte positiu d'aquesta llei (coneguda com a Llei Puig pel nom del seu promotor, el senador vitalici Ferran Puig), ja que el final del règim del decret-llei de 1868 va suposar el final dels abusos que els concessionaris cometien emparats pel caràcter perpetu de les seves concessions.

I encara abans d'acabar el segle XIX, es completaria l'absorció pel Ministeri de Foment de les competències en matèria de tramvies elèctrics, amb el correlatiu desampoderament dels ajuntaments. Així, van quedar dins l'àmbit ministerial totes les qüestions referides a les concessions i obres de tramvies de motor diferent de l'animal i a les autoritzacions per al canvi de tracció, incloses l'autorit-

38. «Notas de un viaje», *La Vanguardia*, 28-IV-1895.

39. R. PUIG I VALLS, «Los tranvías eléctricos en Marsella, Génova y Milán», *La Vanguardia*, 4-V-1895 i 11-V-1895, pàg. 4.

40. *La Vanguardia*, 27-II-1891, pàg. 4.

zació perquè els tramvies portessin remolc<sup>41</sup> o el canvi de l'ample de via en ocasió del canvi de tracció,<sup>42</sup> mentre que els municipis es van veure relegats a unes indefinides funcions d'inspecció i vigilància.<sup>43</sup>

## Entre la resistència i el pacte: la política de transport públic urbà de l'Ajuntament de Barcelona en el primer terç del segle xx

En el trànsit del segle XIX al segle XX, marcat per la crisi derivada dels fets de 1898, hi van confluïr tot un seguit de factors que van configurar un nou context en les relacions entre poders públics, societat i serveis de transport públic col·lectiu, i que es poden sintetitzar en un canvi d'actitud de l'Ajuntament de Barcelona envers els poders de l'Estat, manifestat en una activa reivindicació de l'autonomia municipal, i en la concentració en uns pocs grups financers del control sobre les empreses de transport públic col·lectiu.

El canvi d'actitud de l'Ajuntament va ser la conseqüència de les eleccions municipals de maig de 1901, que van posar fi al predomini de les forces dinàmiques i engegaren una dinàmica presidida pel republicanisme i el regionalisme. Malgrat les seves diferències, aquestes dues forces coincidien en el propòsit de revitalitzar el funcionament municipal, per la qual cosa consideraven indispensable l'autonomia municipal, l'enrobustiment de la hisenda municipal i la reorganització del sistema de govern de la ciutat.<sup>44</sup> Aquesta dinàmica s'inseria, d'altra banda, en un corrent més general que veia en l'autonomia dels municipis una alternativa al caciquisme i el fonament de la regeneració<sup>45</sup> i que a Catalunya es reflectia en l'oposició al model centralista i unitari de l'Estat liberal i, alhora, en una manera d'impulsar la vertebració social.<sup>46</sup>

Un dels camps de batalla dels defensors de l'autonomia municipal era l'assumpció per part dels municipis de la titularitat sobre els serveis públics essencials de la ciutat, com era el cas dels transports urbans, que prenia com a referència els models existents en altres països europeus i les doctrines que justificaven l'atribució d'aquests serveis als municipis, com el *self government* britànic, el «socialisme municipal» de Sidney Webb<sup>47</sup> o el «servei públic» de Léon Duguit.<sup>48</sup>

Cal recordar que, com hem vist, a l'entrada del segle XX, el model de prestació dels serveis de tramvies a Espanya es basava encara en la concessió adminis-

41. «Sentencia del Tribunal Contencioso de 21-III-1901», *Jurisprudencia Administrativa* (Madrid), 60 (1903), pàg. 520.

42. «Sentencia del Tribunal Contencioso de 11-V-1903», *Jurisprudencia Administrativa* (Madrid), 64-179 (1906).

43. Reials ordres de 31-X-1900 i 1-IV-1901.

44. C. CAÑELLAS i R. TORAN, *El personal polític de l'Ajuntament de Barcelona(1877-1923)*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1996, pàg. 60-62.

45. SÁNCHEZ MORON, *La autonomía...*, pàg. 147.

46. O. COSTA RUBIAL, *L'imaginari imperial. El Noucentisme català i la política internacional*, Barcelona, Institut Cambó, 2002, pàg. 105.

47. L. RAPHAEL, *Ley y orden. Dominación mediante la Administración en el siglo XIX*, (trad. de J. Alborés), Madrid, Siglo XXI, 2008, pàg. 151-154.

48. L. DUGUIT, *Las transformaciones del derecho público. Traducción con estudio preliminar de Adolfo Posada y Ramón Jaén*, Madrid, Librería de Francisco Beltrán, 1926, pàg. 103-104.

trativa a empresaris privats, l'atorgament de les quals corresponia a l'Estat quan es tractava de tramvies. Aquest model va propiciar que l'electrificació dels tramvies impulsés un procés pel qual les companyies de tramvies existents a totes les ciutats de l'Estat acabessin absorbides per grans grups financers multinacionals vinculats a l'energia elèctrica. Barcelona no en fou l'excepció, i grups financers belgues vinculats al capital alemany van adquirir el control del ferrocarril de Sarrià i de totes les companyies de tramvies existents a la ciutat, amb l'excepció de la *Compañía General de Tranvías* i l'empresa *Tranvía de Barcelona a Sans*, que foren directament absorbides pel grup alemany AEG.<sup>49</sup> La força d'aquests nous concessionaris, que actuaven a tot l'Estat i tenien ramificacions en altres països, es podia imposar, per tant, als municipis, i fins i tot a l'Estat mateix, que exigia en va que les empreses explotadores estiguessin «constituïdes a Espanya», sense poder impedir que, a la pràctica, el capital i l'adopció de decisions continuessin en mans estrangeres.

En el cas de Barcelona, l'actitud de les companyies explotadores i la seva relació amb els poders centrals de l'Estat es personificà en un nom, Mariano de Foronda y González-Vallarino, marquès de Foronda, que per ell mateix defineix tota una època de la història del transport urbà de Barcelona. L'any 1904, Foronda es va incorporar a l'empresa de capital belga *Les Tramways de Barcelone* i poc després en va assumir la direcció. Des d'aquest càrrec es va convertir en el principal organitzador del transport públic de la ciutat i va impulsar nombro-

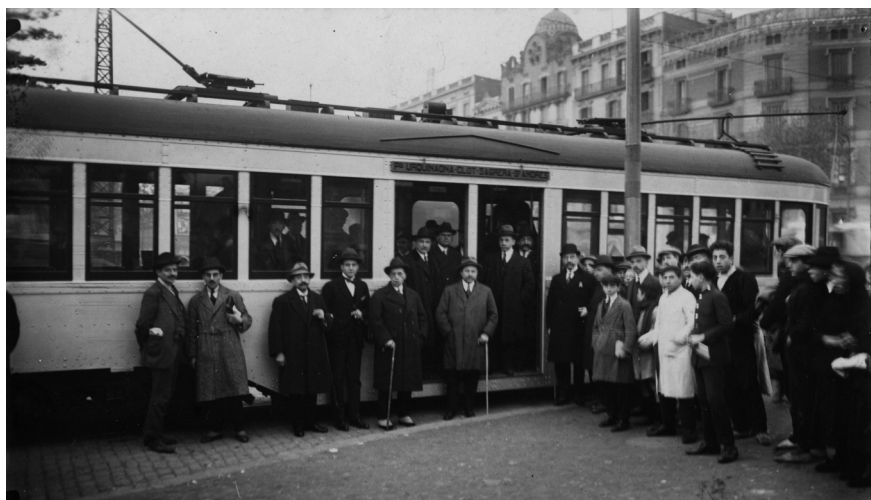


Figura 2. El marquès de Foronda (primer a la dreta de la porta del tramvia), envoltat de diversos directius de *Tranvías de Barcelona* a l'estrena oficial del prototipus de tramvia Sèrie 900. Any 1923. Foto: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

49. A. MARTÍNEZ LÓPEZ, «Los intereses belgas en los tranvías madrileños», dins *II Congreso de Historia Ferroviaria: "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid"*, Aranjuez, 7 a 9 de febrero de 2001; i del mateix autor: «Capital extranjero e intereses empresariales: un análisis comparativo en el transporte urbano de Madrid y Barcelona, 1871-1948», dins *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago de Compostela, 2005.

sos projectes de millora, alguns dels quals anaren més enllà de la seva pròpia empresa, com l'establiment de parades fixes a totes les línies tramviàries de la ciutat. Això, tanmateix, no li va fer perdre de vista els interessos de l'empresa que representava i va combatre sense cap recança totes aquelles iniciatives que entenia que la podien perjudicar, com van ser les dels primers autobusos, fins aconseguir eliminar-les o pactar amb elles. Aquesta política li permetria, en acabat, controlar, de forma més o menys directa, les principals companyies de tramvies, autobusos i metro de la ciutat.

Per sobre de la seva actuació en la xarxa de transport públic, ben aviat el personatge de Foronda prengué una dimensió en la política i la societat barcelonina que anava molt més enllà de la que podia correspondre al director d'una companyia de tramvies. Militar de professió i de tarannà conservador, va aconseguir destruir el ben organitzat moviment sindical existent als transports públics de Barcelona i establí un sistema assistencial per als seus empleats en la línia d'Eduardo Dato, de qui era amic personal. Aquesta manera de procedir li va costar algun ensurt (el juliol de 1909, la seva obstinació en mantenir els tramvies en servei malgrat la convocatòria de vaga general va tenir l'efecte d'exacerbar els ànims i provocar els primers disturbis de la Setmana Tràgica) però a la llarga li faria merèixer la confiança dels mitjans conservadors i també del govern i de la mateixa monarquia, per a qui Foronda seria un interlocutor privilegiat a la "rebel" Barcelona, tal com es va fer palès quan va ser nomenat director de l'Exposició Universal de 1929. Aquesta influència, afegida als seus contactes empresarials, li va permetre actuar com una mena d'enllaç entre els cercles polítics i militars relacionats amb el govern de Madrid i els mitjans industrials i financers, nacionals i internacionals, de Barcelona, la qual cosa el va convertir en un dels personatges més influents de la Barcelona del primer quart del segle xx. Aquesta activitat empresarial i política no li impedia mostrar-se com una persona culta i sensible, que tenia nombrosos artistes entre les seves amistats i que, fins i tot, va nomenar un "director artístic" de la companyia de tramvies, càrrec que va recaure en l'escenògraf Oleguer Junyent. Tot plegat, un personatge de múltiples matisos, que encara avui dia no deixa indiferent, per bé o per mal, a qui se li aproxima i que està a l'espera d'una bona biografia que permeti valorar la seva figura més enllà dels tòpics i les visions simplistes amb les quals se l'acostuma a presentar.

En aquest context, es va plantejar a Barcelona una alternativa al sistema de gestió vigent en matèria de transport públic col·lectiu: substituir el sistema centralista i oligàrquic existent per una gestió controlada de forma autònoma pel mateix municipi, en línia amb les aspiracions d'autonomia que havia expressat l'Ajuntament. Tanmateix, a l'hora de posar-lo en pràctica, es van evidenciar importants diferències entre republicans i regionalistes. Els republicans volien impulsar una aproximació gradual als concessionaris, amb l'objectiu d'aconseguir, per la via del pacte, un cert marge d'intervenció en la planificació i la gestió dels serveis de tramvies. Els regionalistes, en canvi, eren partidaris sense embuts de la municipalització. Tot plegat, acabaria derivant en agres enfrontaments, tant al ple de l'Ajuntament com en la premsa. Malgrat aquestes diferències –o, precisament, per elles– l'Ajuntament de Barcelona va aconseguir impul-



sar una política d'intervenció en el transport públic de la ciutat a partir d'una triple estratègia: reivindicació, concertació i acció directa.

L'estratègia de reivindicació es basava en l'impuls de modificacions legislatives i d'accions judicials per tal de preservar les competències del municipi davant d'aquelles mesures del govern central que s'entenia que les podien lesionar. L'estratègia de concertació es va desenvolupar en relació amb els tramvies i es basava en la negociació i el pacte amb les empreses explotadores per aconseguir influir en la política de transports a partir de les minses competències reconegudes al municipi. Finalment, l'acció directa feia referència a aquells casos als quals l'Ajuntament actuava on no ho feia el govern central, emparant-se en alguna de les seves atribucions i aprofitant els buits normatius existents, tal com es va fer en relació amb els autobusos i el metro.

Pel que fa a les mesures de reivindicació, el seu punt culminant fou la reclamació de competències completes en matèria de transport que, entre d'altres, incloïa la memòria per a la reforma de la llei municipal que el mateix Ajuntament va aprovar en la sessió de 4 de maig de 1918.<sup>50</sup> Tanmateix, el cert és que la municipalització dels serveis de transport públic urbà va ser un tema recurrent en tots els projectes de reforma del règim local que es van formular des del govern central en les primeres dècades del segle xx,<sup>51</sup> si bé no va ser fins a la dictadura de Primo de Rivera que aquesta possibilitat va quedar reflectida en un text legal, l'anomenat Estatuto Municipal, aprovat el 8 de març de 1924.<sup>52</sup> Aquest Estatuto Municipal reconeixia expressament la competència del municipi sobre construcció i concessió de vies fèrries dins del terme municipal (art. 150.8), la possibilitat de municipalitzar amb monopoli els serveis de tramvies i ferrocarrils urbans, suburbans i interurbans fins a una distància de 40 kilòmetres a comptar des del límit de les poblacions (art. 170), a més de la possibilitat dels municipis de subrogar-se en el lloc de l'Estat en la reversió de les concessions.

En aparença, això semblava donar satisfacció a les reivindicacions municipalistes en reconèixer una amplíssima competència als municipis en la gestió dels serveis de transport públic. Però el cert és que aquest Estatuto resultava, a la pràctica, insuficient per garantir que aquella competència municipal es pogués exercir de forma efectiva.

D'entrada, presentava uns problemes de constitucionalitat i rang normatiu que li impedien garantir de forma estable i efectiva els drets que reconeixia als municipis, ja que als problemes de constitucionalitat que presentava –tot i adoptar la forma de decret-llei, la seva aprovació quan les Corts estaven suspeses l'assimilava a un simple decret, que es podia derogar fàcilment amb un altre decret–<sup>53</sup> s'afegien les limitacions del seu rang normatiu, que impedia que pogués modificar o derogar les normes amb rang de llei que regien, per exemple, en matèria de transport ferroviari. I pel que fa a la capacitat de subrogació dels municipis en la reversió de les concessions, la decisió quedava en mans del

50. CAÑELLAS i TORAN, *El personal...*, pàg. 82.

51. M. CLAVERO ARÉVALO, *Municipalización y provincialización de servicios en la Ley de Régimen Local*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración, 1952, pàg. 27ss.

52. «Real Decreto-ley aprobando el Estatuto Municipal», *Gaceta de Madrid*, 9-III-1924.

53. S. ÁLVAREZ GENDÍN, «Estudio del Estatuto Municipal», *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*, 1924, pàg. 689.

govern, estava limitada a aquelles vies que l'Estat no considerés d'interès general i subjecta al reintegrament pel municipi a l'Estat d'aquelles bestretes que aquell hagués lliurat al concessionari.<sup>54</sup>

La normativa sectorial en matèria de transports terrestres va venir a restringir i condicionar encara més les competències reconegudes als municipis per l'Estatuto, a través de tot un seguit de normes dictades en el període entre 1924 i 1930. Així, es va condicionar la competència sobre tramvies i ferrocarrils interurbans a l'autorització del governador civil quan s'ocupessin carreteres de l'Estat,<sup>55</sup> es va sotmetre la subrogació en la reversió de les concessions al pagament d'un cànon a l'Estat en qualsevol cas<sup>56</sup> i, sobretot, es va subjectar l'atorgament de concessions de tramvies pels ajuntaments a la prèvia conformitat del Ministeri de Foment.<sup>57</sup>

L'aplicació de l'Estatuto per part del Ministeri de Foment no va desdir l'escàs o nul esperit autonomista que destil·laven les normes fins ara esmentades, la qual cosa va dur l'Ajuntament de Barcelona a defensar davant dels tribunals les competències que entenia que li havia atorgat aquella norma. Val a dir que, en un principi, el cas fou molt ben acollit, i més tenint present que va venir aparellat amb el traspàs del dret de reversió de l'Estat sobre el ferrocarril de Sarrià a Barcelona i els *Ferrocarrils de Catalunya*, que explotaven la línia fins a Terrassa i Sabadell. Aquest traspàs, no obstant, acabaria sent una càrrega per al municipi, ja que venia condicionat pel soterrament del traçat ferroviari pel carrer de Balmes, que l'Ajuntament va haver de finançar sense cap ajut estatal.

L'Ajuntament va resoldre el problema del ferrocarril de Sarrià imposant una contribució especial als veïns del carrer de Balmes i les seves



Figura 3. Obres de soterrament del tren de Sarrià a la cruïlla Pelai/Bergara. Any 1927. Foto: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

54. E. GARCÍA DE ENTERRÍA, «El servicio público de los transportes urbanos», *Revista de Administración Pública*, 1953, pàg. 64 i s.

55. «Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de 14 de julio de 1924», art. 73.2.

56. GARCÍA DE ENTERRÍA, «El servicio público...», pàg. 66-67.

57. Reials ordres de 23 de març de 1928 i de 22 de desembre de 1930.

travessies –que va generar una sonora protesta dels afectats, encapçalats per la Cambra de la Propietat Urbana– però, en canvi, es va veure obligat a reaccionar davant les mesures del Ministeri de Foment que entenia que envaïen les competències que li havia atorgat l'Estatuto. Va ser així com va impugnar davant del tribunal contenciós administratiu una reial ordre del ministeri de Foment de 28 d'octubre de 1925 que havia atorgat la concessió per a construir el tram de Paral·lel a Miramar del funicular de Montjuïc, i va interposar un recurs per abús de poder contra la reial ordre de 22 de desembre de 1930 sobre alta inspecció del Ministeri de Foment en matèria de tramvies. Val a dir que, en tots dos casos, aquestes actuacions resultaren infructuoses: en el cas del funicular de Montjuïc el tribunal es va declarar incompetent per resoldre aquella demanda,<sup>58</sup> i pel que fa al recurs per abús de poder, el Ministeri de Foment el va desestimar, ja en època republicana, emparant-se en la derogació de l'Estatuto per la República.<sup>59</sup>

A l'estratègia de reivindicació competencial davant del govern central es van afegir les mesures de concertació i d'acció directa, que permetien la intervenció de l'Ajuntament en els transports urbans a través de les competències que tenia atribuïdes i que hi podien incidir, com la policia urbana o l'urbanisme. L'acció concertada es va exercir, fonamentalment, en relació a les companyies de tramvies i en la major part de casos es va dedicar a resoldre qüestions concretes, com l'ordenació del trànsit tramviari en algun punt determinat de la ciutat, si bé en alguna ocasió es va recórrer a aquest procediment amb la intenció de resoldre qüestions d'abast més general, com van ser l'elaboració del Reglament de policia de tramvies i la negociació dels acords sobre unificació dels terminis de reversió de línies. Ambdues qüestions s'havien començat a plantejar en els primers anys del segle xx com a conseqüència de l'electrificació: d'una banda, el mateix Ministeri de Foment, a través de les disposicions que autoritzaven el canvi de tracció dels tramvies, obligava els ajuntaments a elaborar, conjuntament amb les empreses explotadores, un reglament de policia;<sup>60</sup> de l'altra, la proliferació de concessions de línies tramviàries atorgades amb dates diferents, feia necessari ordenar a partir d'unes dates determinades els terminis de concessió existents, ja que en cas contrari s'hagués fet pràcticament impossible explotar ordenadament la xarxa un cop haguessin començat les reversions de línies. L'electrificació, que feia necessari disposar de centrals elèctriques, podia encara agreujar encara més aquest problema, ja que es podia donar el cas que revertís un tram de línia tramviària però no la central que li subministrava l'energia, que havia d'estar disponible per altres línies encara no revertides.

L'Ajuntament aprovà un primer reglament de policia per acord del ple de 8 de setembre de 1899, que fou impugnat per la concessionària *Barcelona Tramways Ltd.* Posteriorment, van ser les companyies de tramvies –*Compañía Anónima de Tranvías de Barcelona*, *Compañía General de Tranvías* i *Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones*– les que van elaborar un esborrany de reglament –amb una destacada intervenció de Mariano de Foronda–, que van lliurar a l'Ajuntament per conducte del governador civil el 26 de setembre de 1904. Sobre aquesta pro-

58. *Gaceta de Madrid*, 4-II-1929.

59. AMCB (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona), Ordenació i gestió del transport, caixa 496.

60. AMCB, Ordenació i gestió del transport, caixa 312.

posta, la Comissió de Foment municipal, que presidia el regidor republicà Julio Marial, va introduir diverses modificacions, com la matisació que «a la alcaldía presidencia corresponde la inspección y vigilancia [...], al gobernador civil compete la alta inspección», el reconeixement de la competència de l'Ajuntament per autoritzar la posada en funcionament dels cotxes i algunes obligacions relatives als horaris, els rètols o les condicions de circulació dels vehicles. Amb aquestes modificacions, i una addició del regidor Serraclara en el sentit que es lliurés un exemplar del reglament a cada tinença d'alcaldia i a tots els diaris publicats a Barcelona «sin excepción», es va aprovar pel ple municipal de 5 de maig de 1905. Aquest seria l'únic reglament de policia de tramvies que s'arribaria a aprovar. Un nou projecte, elaborat el 1917 per les companyies, fou rebutjat per l'Ajuntament, que va elaborar una proposta alternativa, que tampoc no va convèncer les companyies. Del resultat final d'aquelles negociacions n'és una mostra eloqüent que, el 1918, el mateix consistori ordenava imprimir 18.000 exemplars... del reglament de 1905.

La qüestió de la unificació dels terminis de reversió va venir també lligada amb el canvi de motor dels tramvies, així com amb la renúncia a les concessions a perpetuïtat, conseqüència de la llei de 1895.<sup>61</sup> La reial ordre que havia autoritzat el canvi de tracció de les línies de la *Compañía Anónima de Tranvías de Barcelona* (*Barcelona Tramways Ltd.*), que havia gaudit de concessions a perpetuïtat, preveia la reversió d'aquelles línies a l'Ajuntament de Barcelona, però quedava incompleta (hi havia línies d'aquella companyia que havien quedat fora d'aquella resolució) i resultava contradictòria, ja que en uns casos revertia només la línia i en uns altres, la línia i el material mòbil. Per a resoldre aquestes incoherències, l'Ajuntament es va adreçar a la CATB el 12 d'abril de 1904, i li proposà la unificació dels terminis de les seves concessions i les de "Barcelona, Ensanche y Gracia" i "Josepets-Can Gomis-Bonanova", que havien quedat fora de l'autorització de 1897. Les negociacions acabaren en un conveni que va ser aprovat pel ple municipal el 23 de juny de 1905 i que preveia la reversió, el 22 de juny de 1946, de totes les línies d'aquelles companyies amb tot el seu material i les seves dependències. Aquest acord es va vincular, per cert, amb el subministrament per part de la CATB de l'enllumenat públic en alguns carrers de Barcelona.<sup>62</sup> El conveni, que va ser ratificat per les companyies implicades el 17 d'agost i l'11 de setembre de 1905,<sup>63</sup> fou aprovat pel govern central, que el trameté a les Corts per a la seva ratificació. Això no obstant, va generar un gran rebuig, sobretot entre els nacionalistes i els partidaris de la municipalització, ja que allargava quaranta anys el termini de les concessions.

Tot i les polèmiques, l'Ajuntament va persistir en la mateixa política de concertació. Entre 1905 i 1911, es va constituir la companyia *Les Tramways de Barcelone* (LTDB), que va adquirir la CATB i va controlar, a través de diversos acords, les principals companyies tramviàries de la ciutat, de manera que es va poder impulsar una explotació unificada de la xarxa tramviària. En aquest context, el consis-

61. AMCB, Ordenació i gestió del transport, caixa 315.

62. Eren els carrers Gran de Gràcia, Torrent de l'Olla i un tram de l'avinguda Diagonal, a Gràcia, i els carrers de Balboa i Ginebra, a la Barceloneta.

63. GONZÁLEZ MASIP, *Els tramvies...*, pàg. 69.

tori va iniciar negociacions amb LTDB per tal d'impulsar determinades mesures en aquella explotació –unificació del material fix i mòbil i tarifes especials per a obrers i altres col·lectius–, que donarien lloc a un nou conveni, aquest cop amb totes les companyies tramviàries de la ciutat (excepte la *S.A. El Tibidabo*), que l'11 de desembre de 1911 va aprovar l'Ajuntament en un ple extraordinari. Aquest nou conveni era molt més ambiciós que el de 1905, no només pel fet que afectava tota la xarxa tramviària de la ciutat, sinó pel seu contingut, que incloïa tot un seguit de compensacions exigides per l'Ajuntament a les concessionàries que li donaven, a la pràctica, tot un poder d'intervenció sobre la planificació i la gestió de la xarxa tramviària: tarifes obreres, unificació de vies i material mòbil, construcció de noves cotxeres, construcció de nous empedrats, construcció d'una central elèctrica, noves línies i concessions, cànon únic i, fins i tot, prestació del servei de rec de les vies públiques. No obstant això, la contrapartida era la prolongació de les concessions fins l'1 de gener de 1972, és a dir, per seixanta anys. Per aquesta raó, la Societat d'Estudis Econòmics va presentar un recurs d'alçada contra aquell acord del ple,<sup>64</sup> en el qual reivindicava la municipalització, en línia amb els postulats habitualment defensats per aquella entitat.<sup>65</sup> El conveni de 1911, però, no arribà mai a entrar en vigor.

Un últim intent de concertació impulsat per l'Ajuntament tingué lloc l'any 1926, quan ja havien començat a funcionar els primers serveis d'autobusos i metro, i va ser la creació d'una ponència mixta «para estudiar el problema de los servicios públicos de tracción urbana». La ponència estava integrada per representants de l'Ajuntament i de les empreses *Tranvías de Barcelona*, *Compañía General de Autobuses*, *Gran Metro de Barcelona* i *Ferrocarril Metropolitano (Transversal) de Barcelona* i tenia per objecte unificar la que anomenava «política de tracción urbana» a Barcelona, fent-se ressò de la precarietat que, per exemple, patien els dos metropolitans en els seus primers anys. A la ponència, que es va constituir el 16 de setembre de 1926, es van plantejar dues propostes absolutament antitètiques. Les companyies proposaven un conveni per cinquanta anys i una “explotación sistematizada” de tots els serveis sota el control de *Tranvías de Barcelona*. L'Ajuntament volia adquirir la «sobirania sobre els mitjans de comunicació» i considerava la concertació amb les companyies només com una alternativa, vistos els costos que hagués representat la municipalització completa d'aquells serveis. No cal dir que la ponència es va dissoldre, a començament de 1927, sense haver arribat a cap acord.

Però on més es va veure reflectida aquesta voluntat de “sobirania” del municipi va ser en relació amb els autobusos i el metro. L'Ajuntament havia mantingut les seves antigues competències sobre els òmnibus, que a principis del segle xx s'havien transformat en els anomenats *ripperts*. La companyia més important de *ripperts* –*Ripperts La Catalana*– sol·licità a l'Ajuntament un permís per a explotar una línia d'«òmnibus automòbils» de la plaça de Catalunya a Gràcia, que li va

64. J. SRIJAS, *La Reversión de los Tranvías de Barcelona*, Barcelona, Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1912. Les consideracions de la Societat d'Estudis Econòmics van ser contestades, tanmateix, per Julio Marial. Vegeu J. MARIAL, *La política y la reversión de los tranvías*, Barcelona, De Bayer Hnos., 1912.

65. Vegeu M. SELLÉS I QUINTANA, *Una aproximació a la història de la Societat d'Estudis Econòmics*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2002, pàg. 42 i s.

ser atorgat a precari el 2 d'agost de 1906, i posteriorment presentà un projecte de xarxa per a tota la ciutat. Les pressions de les companyies tramviàries van aconseguir acabar amb aquest primer intent, i no seria fins el 1921 que l'Ajuntament tornaria a atorgar una concessió d'autobusos, en el que ja seria l'arrencada definitiva d'aquest mitjà a la ciutat.<sup>66</sup> De tota manera, ben aviat es va restringir la competència municipal sobre autobusos a aquelles línies que discorreguessin exclusivament pels nuclis urbans, de manera que els autobusos que, malgrat no sortir del municipi, utilitzaven carreteres estatals, van quedar ja fora del control municipal i l'Ajuntament ja no va poder fer una planificació "total" de la xarxa d'autobusos.

I pel que fa al metro, l'Ajuntament va incloure en els contractes amb el *Banc Hispano-Colonial* per a la urbanització de la Via Laietana i el carrer de Balmes la construcció d'uns túnels destinats al trànsit ferroviari.<sup>67</sup> Malgrat l'originalitat d'aquesta proposta, el cert és, però, que aquests túnels no es van vincular mai a cap projecte concret, per la qual cosa van acabar cedits a concessionaris particulars. D'altra banda, la «Sentència del Metro de Madrid» del Tribunal Suprem, que va afirmar la competència estatal sobre els metropolitans, va frustrar les perspectives de l'Ajuntament de Barcelona d'impulsar per ell mateix aquest sistema de transport. En aquestes circumstàncies, tanmateix, es pot considerar un èxit la compra d'un terç del capital del ferrocarril metropolità transversal, que va fer possible el control municipal de l'empresa que el gestionava –tot i ser concessionària de l'Estat– i havia d'assentar les bases per a la posterior municipalització dels transports públics.

## Les limitacions de l'autonomia municipal: projectes i realitats de la política de transport públic dels ajuntaments republicans

Pel que fa al transport urbà, la República va començar amb un gest ple de simbolisme i conseqüències innegables: la dimissió de Mariano de Foronda de la direcció de *Tranvías de Barcelona*. Començava així una nova etapa que l'Ajuntament sorgit de les eleccions d'abril de 1931 volia que fos radicalment diferent respecte del que havia estat la manera de fer en els anys anteriors, més social i més propera als interessos de la ciutadania que als dels concessionaris. Tant és així que ja el 29 d'abril de 1931, el ple municipal acordà dirigir una comunicació a totes les empreses de transport públic de viatgers de la ciutat (tan urbanes com interurbanes) per tal que introduïssin una rebaixa de tarifes a les hores d'entrada i sortida del treball.

La reivindicació de l'autonomia municipal va haver d'anar, en canvi, per un camí bastant semblant al seguit en els anys de la monarquia. En un primer moment, l'opció que es va seguir va ser reclamar directament del Ministeri de

66. Vegeu A. GONZÁLEZ MASIP, *Els autobusos de l'àrea de Barcelona (1905-1936)*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2007.

67. F. CARRERAS CANDI, *La Via Layetana substituint als carrers de la Barcelona mitgeval. Catàlech de la col·lecció gràfica de dita via. Estudi dels esgrafats de Barcelona per Ramon Nonat Comas*, Barcelona, A. Martín, 1913, pàg. 59-62.

Foment la competència municipal en matèria de tramvies i ferrocarrils o, si més no, una disposició que sotmetés a informe del municipi les sol·licituds de concessions presentades a l'Estat, almenys fins que no es dictés una nova legislació. Aquesta petició fou tramesa al Ministeri d'Obres Públiques (que havia substituït el de Foment) el 5 de març de 1932, sense que hi hagi constància de cap resposta, almenys als arxius municipals. El cert és que la promulgació de la Constitució de 1931 i de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 1932 no van afectar el més mínim la política seguida des del govern central en matèria de ferrocarrils i tramvies urbans: van seguir vigents les mateixes normes de la monarquia –amb l'excepció de l'Estatuto Municipal de 1924, que va ser derogat– i encara se'n van introduir de noves que afectarien directament les competències municipals en la matèria, com el decret de 21 de juliol de 1933, que prohibia la construcció o renovació de tramvies sobre carreteres estatals, o el mateix Codi de la Circulació de 1934, que afectava aspectes de policia urbana, com la situació de punts de parada o la il·luminació dels vehicles, que fins llavors s'havien considerat de competència municipal.

En aquest context, l'estratègia de l'Ajuntament es va centrar a intervenir de forma directa i assumir la gestió dels transports públics urbans. I és així que en el curt període entre 1933 i 1937 van sorgir múltiples propostes –conseqüència de l'agitació d'aquell període– tendents a la reorganització del transport públic urbà de Barcelona i la redefinició del paper que hi jugava el municipi. La primera d'aquestes propostes fou un pla de línies de transport en autobús, més conegut com «Pla de conjunt», impulsat pel regidor Jaume Vachier i que l'Ajuntament aprovà el 7 d'abril de 1933. El «Pla de conjunt» conegué una existència atzarosa i va estar envoltat de polèmica des del primer moment. Tant és així que, només presentar-se la proposta, va ser objecte de diverses reclamacions, tant de veïns que es mostraven insatisfets com de les companyies explotadores. Malgrat tot, l'Ajuntament resolgué tirar endavant el pla i convocar un concurs per a l'explotació de totes les línies incloses en ell, que es va adjudicar a l'empresari Amadeu Torner. Tanmateix, la concessió acabaria en un escàndol considerable, ja que en manifestar el concessionari que caldria introduir alguns canvis respecte de les condicions del contracte –com el model d'autobús proposat– l'Ajuntament reaccionà de manera desproporcionada, resolent la concessió i fins i tot enviant la guàrdia urbana per evitar que els autobusos d'Amadeu Torner circuïssin pels carrers.<sup>68</sup>

El 14 de juny de 1934, i després del fracàs del «Pla de conjunt», la Comissió de Govern Municipal aprovà iniciar un nou pla de línies de transports, si bé en aquest cas la gestió es faria mitjançant una societat d'economia mixta, amb participació de l'Ajuntament, fórmula aquesta que recollia la Llei Municipal de Catalunya de 1934. El cert és que l'Ajuntament de Barcelona ja havia intentat, a finals de 1933, constituir una empresa mixta amb *Tranvías de Barcelona*, però la proposta no va tirar endavant. Com deïem, doncs, el juny de 1934, i després del fracàs del «Pla de conjunt», es va impulsar un projecte d'empresa mixta per gestionar un nou pla d'autobusos. En aquesta empresa, i segons el plec de condi-

68. Sobre el Pla de Conjunt i l'"afer Torner", vegeu GONZÁLEZ MASIP, *Els autobusos...*, pàg. 108-110; R. ALQUÉZAR, *L'Ajuntament de Barcelona en el marc del Front d'Esquerres*, Barcelona, Columna, 1986, pàg. 122-124.

cions, l'Ajuntament designaria una quarta part dels membres del consell d'administració i tindria el dret de fiscalitzar l'explotació dels serveis «ultra la inspecció municipal, com a part integrant de l'empresa mixta». Per acord de 26 de setembre de 1934 es va convocar el concurs, que es va veure primer suspès pels fets del 6 d'octubre i després definitivament anul·lat el 20 de maig de 1935, per considerar la Comissió de Govern que era preferible un «conveni de conjunt» que resolgués de forma global la qüestió del transport a Barcelona. Aquesta proposta s'elaboraria ja amb el nou consistori sorgit de les eleccions de 1936, on es va estudiar la creació d'un Comitè Municipal de Transports Urbans (CMTU), integrat per representants de les empreses de transport i de l'Ajuntament, que l'hauria d'explotar mitjançant un servei municipalitzat prestat amb monopoli per un període de quaranta anys.<sup>69</sup>

El fracàs a Barcelona de la insurrecció de juliol de 1936 va determinar que els transports públics de la ciutat passessin a quedar sota el control dels comitès sindicals de les diferents empreses. En aquest context, es va plantejar per primera i única vegada la municipalització de tots els transports públics de Barcelona,<sup>70</sup> d'acord amb la normativa aprovada per la Generalitat. La qüestió va ser objecte d'un intens debat a mitjan 1937, però tot plegat va acabar en no-res, atès que els sindicats no semblaven massa disposats a perdre el control que havien adquirit sobre els diferents mitjans de transport públic de la ciutat.

## **Retirada del capital i pressió popular sota el control de l'Estat: la municipalització dels transports públics col·lectius de Barcelona**

El final de la Guerra Civil va obrir una nova etapa en la història del transport públic de la ciutat, marcada tant per la necessitat de reorganitzar el servei i reparar els danys produïts durant la contesa com pel nou sistema de relacions de poder que anaven a imposar els vencedors d'aquell conflicte. Ambdós factors van incidir en la definició del marc de relacions que l'Ajuntament de Barcelona i els concessionaris de transport públic havien de tenir en endavant. D'una banda, els avenços autonomistes i democràtics de l'era republicana quedaven enrere i es tornava a donar una relació entre concessionaris, Estat i Ajuntament similar a l'existent abans de 1931. D'altra banda, però, els danys produïts en la contesa a les instal·lacions i el material mòbil feien necessàries elevades inversions per tal que poguessin estar novament en condicions òptimes per a prestar servei. En conseqüència, els transports urbans deixaven de ser negoci –ja no ho tornarien a ser mai més– i el gran capital es mostrava disposat a avançar cap a la municipalització d'aquells serveis a canvi que l'Ajuntament anés assumint les despeses corresponents. És així que, el 31 de maig de 1939, la societat *Tranvías de Barcelona*

69. Creació d'un Comitè Municipal de Transports Urbans (Arxiu de la Fundació Pi i Sunyer). ALQUÉZAR, *L'Ajuntament...*, pàg. 228.

70. *La Vanguardia*, 11 i 15-VI-1937. Sobre la municipalització de serveis durant la guerra, vegeu J. M. BRICALL, *Política econòmica de la Generalitat (1936-39)*, Barcelona, Edicions 62, 1975, vol. I, pàg. 277 i s.



S.A. es va adreçar a l'Ajuntament per demanar-li ajuda, i el consistori respongué amb una proposta de bases per a establir un conveni. Aquesta proposta fou el punt de partida d'unes negociacions que culminarien amb la signatura d'un acord aprovat per les dues parts el 4 de setembre i el 2 d'octubre de 1940, respectivament, i que incloïa dos convenis, un referent a la reversió de línies i l'altre relatiu a l'explotació de la xarxa unificada de transports.<sup>71</sup>

Els convenis de 1940 van a marcar la pauta que portaria cap a la total municipalització del transport de superfície. El conveni sobre reversió de línies permetia resoldre definitivament una qüestió que havia estat planant sobre les relacions entre l'Ajuntament i les companyies tramviàries des de començament de segle, i que començava a ser urgent (de fet, ja s'havia produït la primera reversió, la de la línia Rambla-Sants). Però el conveni sobre l'explotació de la xarxa unificada de transports suposava ja una intervenció directa del municipi en la planificació del futur desenvolupament de la xarxa de transport de superfície: d'una banda, l'Ajuntament garantia la continuïtat de *Tranvías de Barcelona* en la prestació dels seus serveis almenys fins 1969, malgrat les reversions, i de l'altra, es preveïen tot un seguit de modificacions en la xarxa existent, com la posada en funcionament de noves línies de tramvies i autobusos, la supressió dels tramvies de via estreta i la introducció d'un innovador mitjà de transport, el troleibús. A la vegada, i com a conseqüència dels convenis, *Tranvías de Barcelona* modificava els seus estatuts per tal d'incloure una representació de l'Ajuntament al seu consell d'administració.

S'observa, per tant, que, malgrat els canvis en l'entorn polític, l'Ajuntament mantenia la seva política de concertació amb la concessionària amb l'objectiu d'incidir en el desenvolupament de la xarxa de transport urbà. Aquesta voluntat havia de topar, però, una vegada més, amb la resistència del govern central, que mantenia el seu tarannà centralista, més accentuat encara pel caràcter totalitari del règim implantat pels vencedors de la Guerra Civil. Aquest tarannà es va veure reflectit en la nova regulació de l'"alta inspecció" sobre els tramvies, la limitació definitiva al "casc urbà" de la competència municipal sobre autobusos i una nova regulació, la *Ley de Trolebuses* de 5 d'octubre de 1940,<sup>72</sup> que va suposar el zenit del centralisme de l'Estat espanyol en una normativa sectorial sobre transport, ja que, en qualsevol cas, els troleibusos es consideraven de competència de l'Estat. En relació als altres mitjans de transport, l'Estat retenia també la competència d'aprovar les tarifes en qualsevol cas i era l'únic ens competent quan es tractava de serveis ferroviaris (com el cas del metro) o que ocupessin carreteres de l'Estat.

El centralisme havia de ser, en tot cas, la nota dominant en tot el període del franquisme, la qual cosa, tanmateix, convivia amb un discurs municipalista, amb una certa enyorança de l'Estatuto Municipal, molt present en la doctrina jurídica d'aquell temps i que es veuria reflectit en la legislació de règim local. És així que la Llei de Règim Local de 1955 enumerava al seu article 101 un llarg

71. A. DEL CASTILLO i M. RIU, *Historia del transporte colectivo en Barcelona*, Barcelona, 1959, pàg. 156-158.

72. «Ley de 5 de octubre de 1940 por la que se regula la concesión administrativa de líneas de transporte realizado por trolebuses», BOE, 11-X-1940, pàg. 7.034; GARCÍA DE ENTERRÍA, «El servicio público...», pàg. 70.

l·listat de «competències municipals», entre les quals estaven, naturalment, els transports urbans. Això topava, tanmateix, amb les limitacions derivades de la normativa sectorial sobre transports, que retallaven les expectatives que podien crear les normes de règim local, de manera que, com va descriure García de Enterría, la legislació de règim local i les legislacions sectorials, en comptes d'establir un sistema coherent, van entrar en una autèntica posició de lluita.<sup>73</sup> La doctrina va buscar una solució a aquesta contradicció, i es va trobar en la distinció entre “competència” i “capacitat”. És a dir, els municipis tenien capacitat per a emprendre un ampli ventall d'activitats públiques, però això no es podia considerar una competència, ja que també l'Estat podia fer-les.<sup>74</sup> Tant és així que a València i Palma, per compte d'una municipalització dels serveis de transport públic, se'n va dur a terme una socialització –gestió pels propis treballadors– d'acord amb l'ideari de Falange Española i teledirigida des de la Presidencia del Gobierno.<sup>75</sup>

En aquest context, no és d'estranyar que sorgissin ben aviat friccions entre Ajuntament de Barcelona i Estat, si bé la peculiar situació política d'aquell temps les va posar en sordina. Concretament, varen ser dos els motius d'enfrontament: la concessió dels troleibusos previstos en el conveni de 1940 i la nacionalització del Metro Transversal.

En relació als troleibusos, el Ministeri d'Obres Públiques no va admetre la validesa dels acords presos al conveni de 1940. El cert, tanmateix, és que ja estava a punt d'entrar en funcionament la primera línia de troleibús prevista, la de Sant Andreu de Palomar. El Ministeri es va haver de plegar als fets consumats i va atorgar una “autorització provisional” per posar en marxa aquella línia, però va requerir l'Ajuntament perquè li remetés les condicions tècniques i econòmiques, «a fin de que fueran especialmente ratificadas o rectificadas».<sup>76</sup> Les restants línies de troleibús que s'arribarien a posar en marxa a Barcelona –que poca cosa tindrien a veure amb les previsions del conveni de 1940– serien objecte de noves concessions de l'Estat o bé de concessions municipals referendades pel Ministeri, d'acord amb la llei de 5 d'octubre de 1940.

L'altre motiu de fricció va ser la nacionalització del Metro Transversal.<sup>77</sup> En aplicació de la Llei d'Ordenació Ferroviària de 24 de gener de 1941, que va suposar la nacionalització de tots els ferrocarrils d'ample ibèric (1,674 mm), la 4a Divisió de Ferrocarrils va ordenar a la direcció del Metro Transversal la presentació d'un balanç d'establiment i el tancament dels seus llibres de comptabilitat amb data 31 de gener de 1941. D'aquesta manera, una línia del metro de

73. GARCÍA DE ENTERRÍA, «El servicio público...», pàg. 54.

74. Sobre el tema de les competències dels municipis a la Llei de Règim Local de 1955, vegeu J. SALAS, «El tema de las competencias: instrumentación de las relaciones entre el Estado y la Administración local desde la perspectiva de la descentralización territorial», dins S. MARTÍN RETORTILLO (i altres), *Descentralización administrativa y organización política*, Madrid, Alfaguara, 1973, pàg. 321 i s.

75. J. VELARDE FUERTES, «Los obreros controlan una empresa: Breve historia del SALTUV», dins DDAA, *España ante la socialización económica*, Madrid, Zero, 1970, pàg. 137 i s.

76. «Orden de 20 de octubre de 1943 por la que se imponen las condiciones en que se autoriza con carácter definitivo la concesión otorgada en 4 de septiembre de 1940 por el Ayuntamiento de Barcelona a “Tranvías de Barcelona SA” para la sustitución de la antigua línea C de autobuses térmicos desde la calle del Marqués del Duero a San Andrés de Palomar por una línea de troleibuses del mismo recorrido», BOE, 9-XI-1943, pàg. 1.080.

77. AMCB, Ordenació i gestió del transport, caixa 743.

Barcelona passava a dependre de l'Estat, que l'incorporaria pocs mesos després a la nova empresa creada per gestionar aquells ferrocarrils, la RENFE. Davant d'això, l'Ajuntament, accionista d'aquella companyia, va iniciar les negociacions amb el Ministeri i altres instàncies influents –inclosa la Secretaria General de S. E. el Jefe del Estado– per recuperar la titularitat d'aquell ferrocarril. Certament, aquella línia de metro s'havia construït en el seu origen com a enllaç de ferrocarrils, però a la pràctica –tal com van justificar a bastament els escrits presentats per l'Ajuntament– prestava un servei de transport urbà, amb una important implicació del mateix municipi. Les gestions realitzades van tenir efecte, i un decret de 1943 va retornar el Metro Transversal a l'empresa que l'havia construït i explotat des del principi.

L'Ajuntament havia aconseguit, per tant, intervenir directament en el transport col·lectiu de superfície, mitjançant la seva participació a *Tranvías de Barcelona* i en el subterrani, a través del seu control del Transversal. Però el procés de municipalització dels transports públics de Barcelona no arrencaria fins al boicot ciutadà –la famosa Vaga de Tramvies de Barcelona– en els mesos de febrer i març d'aquell any 1951. El motiu del boicot va ser l'increment a 70 cèntims del preu del bitllet ordinari de tramvia i el greuge comparatiu quan es va conèixer que a Madrid, on el servei de tramvies el prestava una empresa mixta, la tarifa era més barata.

La primera reacció de les autoritats al boicot fou ordenar la rebaixa de les tarifes al seu preu anterior i que l'Ajuntament de Barcelona abonés la diferència a la concessionària.<sup>78</sup> Però calia buscar una solució estable al problema, i aquesta va ser la municipalització. L'Ajuntament es va posar mans a l'obra de forma gairebé immediata, i el 29 d'octubre de 1951 constituïa una comissió, la qual elaboraria una memòria, presentada el 30 de gener de 1952, que contenia les actuacions i les pautes a les quals s'havia d'ajustar el desenvolupament de tot el procés de municipalització, fonamentalment l'adquisició pel municipi del capital de les companyies explotadores, les mesures necessàries per garantir l'equilibri econòmic de l'explotació fins a la plena municipalització i diverses modificacions i ampliacions de línies per millorar la xarxa. A partir d'aquesta memòria, l'Ajuntament va aprovar, el 30 d'octubre de 1952, un projecte de municipalització que va ser sotmès al Ministeri de la Governació, que l'aprovà per ordre de 5 de desembre de 1952. De forma gairebé simultània, el govern venia a admetre que els ajuntaments podien subvencionar o municipalitzar les empreses de tramvies quan aquestes no poguessin compensar el desequilibri de l'explotació amb un augment de tarifes:<sup>79</sup> els ecos de la vaga de Tramvies de Barcelona arribaven així a totes les ciutats de l'Estat.

Tot i que el projecte de municipalització preveia estendre aquesta mesura a tots els transports públics del terme de Barcelona, a la pràctica els resultats d'aquest procés es van circumscriure a la municipalització de les empreses *Tranvías de Barcelona* i *Ferrocarril Metropolitano de Barcelona*, que al seu torn, van absorbir les

78. Sobre la Vaga dels Tramvies i la seva repercussió en les relacions entre l'Ajuntament i la companyia explotadora, vegeu GONZÁLEZ MASIP, *Els tramvies...*, pàg. 93 i s.

79. CASTILLO i RIU, *Historia...*, pàg. 193.



Figura 4. Estrena oficial dels combois Sèrie 400 del Ferrocarril Metropolità de Barcelona, amb l'alcalde Josep Maria de Porcioles i altres autoritats. Any 1958. Foto: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

restants empreses de tramvies existents a la ciutat i el *Gran Metro de Barcelona SA*, respectivament. Aquest procés es va desenvolupar al llarg de 1957 després d'una segona vaga de tramvies i es va veure coronat per una legislació d'excepció per a Barcelona, similar a l'aprovada abans per a Madrid: la llei de 26 de desembre de 1957 «sobre ordenación del transporte en Barcelona».<sup>80</sup> Aquella llei venia a ampliar les facultats de l'Ajuntament de Barcelona en relació al transport col·lectiu urbà per sobre del que permetia la legislació sobre transports terrestres, sense reconèixer una autèntica autonomia del municipi per elaborar la seva pròpia política de transport urbà, de manera que se'l podia considerar més com un “concessionari privilegiat” que com l'autoritat competent en matèria de transport urbà col·lectiu. L'Estat retenia la potestat de planificar els serveis de transport urbà de Barcelona mitjançant una Comisión Coordinadora de Transportes de Barcelona, que depenia del Ministeri de la Governació, i la construcció de les infraestructures del metro, que s'aprovava pel consell de ministres a través dels “Planes de metros”, vinculats als “Planes de desarrollo”. L'Ajuntament, per la seva part, podia establir serveis de transport públic dins del seu terme municipal i aprovar-ne les tarifes, sense necessitat de concessió de l'Estat, i explotar el metro pel seu compte, fent-se càrrec de totes les despeses d'exploració més el rescabament a l'Estat pel 50 % del cost de les obres fetes i el 50 % del cànon d'exploració, en part obtingut mitjançant recàrrecs sobre tributs municipals. En canvi, van quedar fora de l'àmbit municipal el ferrocarril de Sarrià a Barcelona (FSB/FCC), que el 1955 obtingué una pròrroga de la seva concessió i els concessionaris privats que sortien del nucli urbà (com la línia entre

80. «Ley de 26 de diciembre de 1957 de ordenación del transporte en Barcelona», BOE, 28-XII-1957, pàg. 1.457.

Horta i l'avinguda del Tibidabo, de l'empresa Casas), que van romandre sota l'àmbit de competència estatal.

El sistema establert per la llei de 1957 va fer possible un important desenvolupament de la xarxa de transport públic urbà de Barcelona, visible, sobretot, en la gran expansió que la xarxa de metro va experimentar entre els anys 60 i 70 del segle passat. Tanmateix, des del punt de vista municipal, no va resultar, a la llarga, un gran negoci, ja que es va veure exclòs de les decisions fonamentals sobre la xarxa de transport i a més, més a la llarga, acabaria fortament endeutat com a conseqüència del dèficit de les empreses municipals de transport.<sup>81</sup>

## **La mobilitat metropolitana: empresaris públics, finançament i participació ciutadana**

Arran de la municipalització, el paradigma tradicional de les relacions entre Ajuntament, Estat i companyies explotadores va canviar radicalment. L'Ajuntament passava a ser el principal "empresari" del transport públic col·lectiu de Barcelona, la qual cosa va afectar tant la seva relació amb els usuaris com amb l'Estat. De cara als primers, va deixar de ser el "garant" dels seus drets davant les companyies, i de cara al segon va passar de reivindicar competències a parlar de finançament. Els serveis de transport públic eren enormement –i inevitablement– deficitaris, i el municipi demanava a l'Estat el seu suport per fer-hi front. Aquest procés, iniciat a finals del franquisme, es va completar, ja en la Transició, amb el reconeixement de l'autonomia local i el restabliment de la Generalitat de Catalunya, que van desplaçar cap a l'administració autonòmica i local el centre de gravetat de les decisions en matèria de transport públic urbà. I de forma simultània a la redistribució del poder entre ens públics, els nous principis constitucionals –democràcia pluralista, Estat social, participació– redefinien la relació entre els poders públics titulars i gestors dels serveis i els usuaris/ciutadans.

Tot plegat es va desenvolupar en un context de profunds canvis qualitatius respecte del transport públic urbà barceloní i la seva funció. Des d'una perspectiva espacial, ha deixat de ser un transport urbà i ha adquirit una dimensió metropolitana, que integra tot un conjunt de serveis de transport ferroviari i per carretera, urbà i interurbà, que s'estenen per un territori delimitat per les terminals dels serveis de rodalies de Barcelona, en un radi aproximat de 70 km al voltant de la ciutat. Més enllà d'això, la idea mateixa de "transport", com les de "circulació" o "trànsit", es va veure substituïda per la de "mobilitat" o "accessibilitat",<sup>82</sup> de manera que les accions en aquesta matèria es veuen actualment englobades dins les polítiques de mobilitat.

La història del transport públic col·lectiu de Barcelona en aquests darrers anys ha vingut determinada, per tant, per la necessitat d'integrar les transformacions

81. R. BOSCH ESTIVILL, «La problemàtica financiera de la Compañía y algunas consideraciones en torno a su gestión», *Boletín Informativo SPM Transportes de Barcelona*, febrer 1979, pàg. 8-9.

82. J. TORRES, *La mobilitat: quasi un model*, Barcelona, Aula Barcelona, 2004, pàg. 83.

polítiques del país amb els canvis experimentats per aquest tipus de serveis. Els resultats han estat desiguals, tanmateix, segons l'angle des del qual es contemplin. Pel que fa a l'adaptació a la realitat metropolitana, no es pot dir que hagin estat satisfactoris. El primer intent de dotar l'àrea de Barcelona amb una autoritat de transports a nivell metropolità fou la creació de l'Entitat Municipal Metropolitana, el 1974.<sup>83</sup> Tanmateix, a la pràctica, només arribaria a exercir competències en matèria de taxis i autobusos interurbans. Un cop dissolta la Corporació Metropolitana, es va constituir l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), que va "heretar-ne" les competències sobre transport i, a més, és la titular de totes les accions de *Transports de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona*, integrades funcionalment a *Transports Metropolitans de Barcelona*. L'EMT s'ha vist, però, clarament ultrapassada, tant des del punt de vista territorial –el territori metropolità de Barcelona és molt més ampli que els municipis que integren l'EMT– com de gestió, ja que queden fora del seu àmbit els serveis que presta Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i les rodalies de RENFE. En canvi, i amb motiu de la integració tarifària de tots els serveis metropolitans de transport públic, es va posar en marxa el consorci Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que té la funció de coordinar tots els transports públics col·lectius en tota l'àrea que cobreix el transport metropolità de Barcelona;<sup>84</sup> és a dir, que inclou tot el territori i totes les empreses públiques i privades de l'espai metropolità. L'EMT va ser suprimida per la Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), que atribueix a l'AMB les competències que havia tingut l'EMT en matèria de mobilitat i transport, si bé referides a tot l'àmbit metropolità, que es defineix com una àrea de gestió integrada del transport, de manera que el transport és urbà si hi discorre íntegrament.<sup>85</sup>

La redefinició de competències ha estat vinculada amb l'aparició de fórmules de cooperació entre les administracions estatal, autonòmica i local en relació a la planificació i el finançament d'aquests serveis, a través dels Plans Directors d'Infraestructures i dels contractes-programa, respectivament, que han aconseguit garantir l'estabilitat de la gestió.

La política de mobilitat es pot considerar, en canvi, en termes globalment favorables, per bé que no han faltat alts i baixos en les polítiques municipals. Així, els anys 50 i 60 del segle xx, l'Ajuntament adoptà avançades mesures en aquesta matèria (peatonalització del carrer de la Boqueria, el 1951), a la vegada que es deixava portar per una política favorable a l'automòbil, que provocaria la desaparició de tramvies i troleibusos. Aquesta política aniria avançant, no obstant, cap a la plena integració de transports públics i privats a través dels plans de mobilitat. Actualment, la promoció de polítiques públiques de mobilitat és considerada com un "principi rector" de les administracions catalanes segons l'Estatut d'Autonomia.

Finalment, cal fer esment a la participació ciutadana. Per regla general, la ciutadania s'havia vist exclosa de l'adopció de decisions en matèria de transport públic col·lectiu, qüestió aquesta restringida en termes generals als poders

83. «Real Decreto 1085/1976, de 9 de abril, sobre traspaso de competencias en materia de transportes mecanicos por carretera a la Corporacion Metropolitana de Barcelona», BOE, 14-V-1976.

84. «Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta Municipal de Barcelona, art. 90», DOGC, 2801 (8-I-1999).

85. Art. 14.B de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, DOGC, 5708 (6-IX-2010).

públics i les empreses explotadores. Malgrat això, existia a Barcelona una tradició de participació, més enllà del boicot o la protesta, que es va veure reflectida en la tasca de les comissions organitzades per veïns i entitats associatives dels barris per debatre i buscar solucions a determinats problemes puntuals vinculats amb el transport públic col·lectiu, com va ser el cas de l'electrificació per fil aeri de la línia tramviària dels carrers de l'Hospital, Carme i Sant Antoni Abat<sup>86</sup> o el de la implantació del servei d'autobusos a Horta.<sup>87</sup>

Avui, la participació ciutadana, vinculada a altres valors, com el desenvolupament sostenible o la solidaritat, es considera essencial en tota política de transports. La societat civil ha respost en aquest sentit, i entitats com l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona o l'Associació per a la Promoció del Transport Públic –una iniciativa pionera a l'Estat– han servit com a fòrums de debat de les diferents propostes i opcions de la política de transport públic. La valoració de la realitat d'aquesta participació no pot ser, de tota manera, uniforme. És així que ha quedat ben consolidada la participació dels sectors representatius d'interessos afectats a través dels òrgans de govern de les autoritats i les empreses públiques de transport. En canvi, l'obertura a la participació de la societat en el seu conjunt planteja encara molts interrogants.

El cas de la reintroducció del tramvia a Barcelona n'ha estat un bon exemple: la decisió inicial de reimplantar el tramvia, adoptada després de nombroses vacil·lacions de polítics i tècnics implicats, va ser objecte d'una queixa al síndic



Figura 5. El tramvia Combino de Siemens, un dels models que els barcelonins van poder “tastar” durant la prova pilot del tramvia de la Diagonal. Finalment, però, es va escollir el Citadis d'Alstom. Any 1997. Fotografia F. Armengol.

86. Vegeu *Memoria de los trabajos hechos por las comisiones nombradas por los vecinos, industriales y propietarios de las calles del Carmen, Hospital y San Antonio Abad para impugnar el cambio de tracción de sangre, que hoy emplea, por la eléctrica por Trolley solicitado por la Compañía del Tranvía de Barcelona a Sans*, Barcelona, Casa Provincial de Caridad, 1902.

87. D. Díez QUIJANO, *Els transports a Horta*, Barcelona, 1987, pàg. 110 i s.

de Greuges, que va determinar que, al marge de la correcció tècnica d'aquella opció, quedava clar que no s'havia consultat prou la ciutadania.<sup>88</sup> Es va passar aleshores a l'altre extrem, en instal·lar una "línia de demostració", finançada per les mateixes empreses constructores, per palesar a la ciutadania els avantatges del sistema tramviari. Més tard, el projecte d'unir les dues línies de tramvia pel centre de la Diagonal va ser objecte d'un procés de participació ciutadana, que va servir per estimular el debat, tot i que el resultat final fou prou decebedor. Els canals de participació ciutadana en l'adopció de decisions en matèria de transport urbà no sempre funcionen. És prou il·lustratiu al respecte que, mentre a la Diagonal es debatia sobre el tramvia, a Nou Barris, la decisió de modificar una línia d'autobús provocava un moviment de protesta que reconduïa a temps passats. El camí per estructurar de forma definitiva la relació entre societat, poders públics i transport col·lectiu a Barcelona és encara llarg.

88 . SÍNDIC DE GREUGES, *Informe anual al Parlament 2001*.



