

MARTÍ POUS I SERRA

EL TRAMVIA DE FOC A SANT ANDREU

Després de la tartana i abans del motor elèctric

A mitjan segle passat, Sant Andreu fou subjecte avantatjat del progrés industrial que des d'Europa arribà al nostre país, incorporant-lo a l'agrupament dels pobles més civilitzats.

L'any 1848, el primer ferrocarril d'Espanya unia Barcelona amb Mataró. El 1857, Sant Andreu ja era travessat per la via que des de Barcelona anava a Granollers, per arribar, més tard, fins a França. El 1862, una via ferrada es construï en direcció a Saragossa, creuant el nostre terme. Sant Andreu per la seva situació geogràfica era, i és, el pas obligat de la comunicació terrestre per sortir de Barcelona en direcció al Vallès i a la Catalunya Nord i Central. Si a més considerem que el nostre poble era assentat en aquesta gran planúria regada i assaonada pel riu Besòs, la qual cosa vol dir disposar d'una agricultura proveïdora i enriquidora, Sant Andreu tenia al seu abast la possibilitat d'esdevenir un poble capaç d'assolir una gran prosperitat si al mateix temps complementava la seva riquesa rural amb una assimilació de la tècnica industrial que progressava contínuament.

Sant Andreu, poble rural, no podia descurar els oficis artesans complementaris d'una economia primària basada en l'agricultura. Però, ensems la indústria tèxtil, tan estesa a Catalunya i a cavall del progrés constant, era, al nostre poble, una ocupació de caràcter familiar primer, però, amb el temps i gràcies als esperits emprenedors, s'erigí en la segona activitat ocupacional col·lectiva que seguia a la que promovia el cultiu intens de la terra.

La proximitat de Sant Andreu a Barcelona era un motiu més perquè el poble no es quedés enrera en aprofitar-se del gran valor que li podia aportar el veïnatge amb una ciutat tan important. La comunicació dels andreuencs amb Barcelona era molt limitada. Per als viatges imprescindibles dels ciutadans particulars, establiren un servei de tartanes que paraven al Carrer Major, a l'indret de la Riera de Sant Andreu. A Barcelona, tenien l'arribada i la sortida al Portal Nou, tocant l'Arc de Triomf. Pel fet de tenir la parada de les tartanes a la Riera, durant molts anys se la conegué per La Riera de les Tartanes. L'establiment del servei de tartanes anà progressant i cap els anys 1850-1860 ja eren tres les famílies amb l'ofici de tartaner.

Mossèn Clapés només ens parla del servei de tartanes que acabaven al Portal Nou, però segons l'escriptor Gaietà Vidal¹ hi havia també un altre servei que arribava fins la Llotja, a la Plaça Palau de Barcelona. Gaietà Vidal deia en el seu «testimoni» que *els tals vehicles res no tenien de carruatge luxós, ni tan sols confortable. Tancada per la part posterior, per introduir-se en llur interior era indispensable servir-se del pujador o estrep que penjava del braç dret, i un cop dins, devien posar-se els cinc sentits per no donar-se una camallada contra el fusell, que era de fusta i anava de banda a banda, passant per damunt de les bosses, fetes de corda d'espart i cobertes amb una estora, amb lo qual, si aquesta no estava foradada, es podia tenir la quasi seguretat de que el peu no s'ensorraria a l'anar a ocupar els seients. Quan es presentà la primera que tenia la portella a la banda del darrera i es discorregué construir els fusells de ferro encorvats, de manera que quedaven sota el sol del carruatge i, per tant, no oferien aquells inconvenients, no semblava sinó que s'hagués resolt l'insoluble problema de la quadratura del cercle.*²

El transport de viatgers per dintre la ciutat de Barcelona era innecessari abans de l'enderrocament de la muralla l'any 1854. Però, aprovat el Pla General de l'Eixample de Barcelona d'Ildefons Cerdà l'any 1859, s'obria per a la Ciutat una altra perspectiva. Amb la conquesta de nous espais, l'explanació de nous carrers i l'augment demogràfic —Barcelona augmentà en 20 anys, 1860-1880, en unes 6.000 ànimes—, a la Ciutat se li plantejaven problemes completament nous. I un d'ells fou el dels transports públics urbans.

1. *Barcelona Vella per tres Testimonis de Vista*. Il·lustració Catalana 1906.

2. Tartanes com les descrites es poden veure avui en l'Exposició Permanent de Carruatges, a les antigues cotxeres de Sant Andreu, carrer de les Monges.



Un tramvia com aquest és el que hauria arribat a Sant Andreu l'any 1877 si Soujol no hagués obtingut el canvi de tracció animal per la de vapor.

A la vista dels resultats obtinguts a les grans ciutats europees i americanes, els barcelonins desitjaven implantar també a casa seva un servei de transport urbà. Ja l'any 1864, els enginyers R. Luna i J. Vila projectaren un tramvia de les Drassanes a la Vila de Gràcia³. Aquest *ômnibus* amb imperial corria sobre carrils o rails de ferro i tirat per dos cavalls. Aquest projecte, modificat, no es portà a terme fins el 27 de juny de 1872 per concessió de l'Ajuntament a Aleix Soujol, industrial metal·lúrgic, i a Eduard Viada.

Aleix Soujol continuà interessant-se pel transport urbà col·lectiu. El dia 31 de juliol de 1872 era autoritzat a construir un tramvia des de la Plaça de Sants a la de Catalunya i d'aquesta a Sant Andreu de Palomar, i

3. ALBERTO DEL CASTILLO, MANUEL RIU. *Historia del transporte colectivo en Barcelona (1872-1959)*. Barcelona, 1960.

es constituí la Sociedad Anónima «Tranvías de Barcelona a Sants y Barcelona a San Andrés». L'autorització atorgada pel Govern Civil per a construir les esmentades línies de tramvies deia que *el constructor debía comunicar su proyecto a los Ayuntamientos afectados a fin de que estos precisaran las condiciones que creyeran oportunas*. Pel tramvia de Sant Andreu, els ajuntaments afectats eren el de Sant Martí de Provençals i el de Sant Andreu del Palomar, a més del de Barcelona.

El 24 de maig de 1875 fou inaugurat el tramvia de Sants tirat per tres mules. Del sector de la Plaça de Catalunya a Sant Andreu, la societat concessionària en confià l'execució a Aleix Soujol amb data del 26 de maig de 1876.

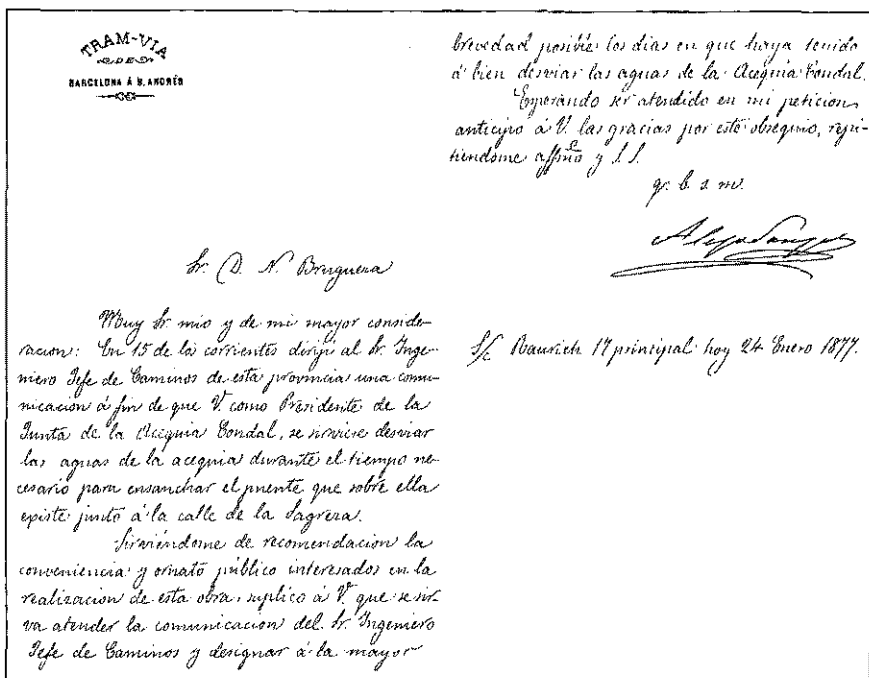
A l'Ajuntament de Sant Andreu, en la sessió celebrada el dia 16 de febrer de 1876 presidida per l'Alcalde, Sr. Andreu Vallès Garcia, fou llegit pel Secretari *un proyecto de condiciones para el establecimiento de tranvías en ese término municipal; y el Ayuntamiento dispuso que dichas condiciones pasaran al Sr. Arquitecto Municipal y a las Comisiones de Policía Urbana y Obras Públicas para que emitieran dictamen*.

El Sr. Arquitecte Municipal de l'Ajuntament de Sant Andreu no era altre que D. Pere Falqués Urpí, que n'havia estat nomenat en la Sessió del dia 29 d'abril de 1874 d'entre sis sol·licitants. Pere Falqués obtingué el títol d'*Arquitecto de la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando en 26 de noviembre de 1873*. D'entre les condicions estimades per a la concessió del càrrec d'Arquitecte Municipal al Sr. Falqués, hi havia la d'ésser fill de Sant Andreu i que a més *tiene un exacto conocimiento de las condiciones y necesidades locales, y a más por desempeñar interinamente dicho destino en virtud del nombramiento unánime de este Municipio, ofreciendo la baja de un sesenta por ciento en el importe de los honorarios que puedan corresponderle por los servicios oficiales que preste*.

Es de suposar l'interès de l'Ajuntament de Sant Andreu en l'estudi del projecte de la *tram-vía* (la paraula se la considerava del gènere femení), cosa que havia de considerar-se —ens ho sembla avui a nosaltres— com una gran millora per a tota la població.

El Sr. Aleix Soujol, per altra banda, era un entusiasta del nou sistema de comunicació i no l'espantaven les dificultats d'una obra d'execució llarga i amb tres Ajuntaments interessats.

Una de les dificultats era el pas de la Riera d'Horta. El Sr. Soujol tenia entre els seus projectes la construcció d'un pont. Sol·licità de l'Ajuntament de Sant Andreu que *contribuya con la cuarta parte de los gastos que ocasione la construcción del puente*. L'Ajuntament en la sessió del dia 30 de maig de 1876 acordà no prendre cap decisió fins haver-ne parlat amb



Aquest és el document amb el qual Soujol demanà permís a la Junta del Rec Comtal per a cixamplar el pont del carrer de La Sagrera, sobre el curs del Rec.

l'Ajuntament de Sant Martí *interesado en el proyecto y con la misma empresa concesionaria.*

La tracció animal era la força que empenyia tots els tramvies que començaven a funcionar a Barcelona. Però Soujol, segur que ben informat de l'evolució d'aquest sistema de transport arreu d'Europa, per a convèncer i fer callar els qui protestaven, publicà un fulletó amb el títol «Las Tram-vías» en què explicava la utilitat d'aquest servei i l'aplicació del vapor a les seves línies. Conseqüent amb el seu convenciment, demanà i obtingué de l'autoritat governativa el canvi de la tracció animal que contemplava la concessió del tramvia de Sant Andreu per la de vapor. Això passava el març de 1877.

No voldríem avançar cap opinió sobre la visió que tenia el poble de Sant Andreu referent al tramvia que s'havia projectat per unir el poble

amb Barcelona. Però repassant les Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu, des de mitjan 1876 i de tot l'any 1877, no s'hi respira en elles cap entusiasme pel projecte Soujol. Per acabar-ho d'adobar, el canvi de tracció animal per motor a vapor era d'una novetat tan especial, que encara devia desorientar més.

Assenyalarem alguns punts que penso que reflecteixen l'estat d'ànim dels andreuencs.

Sobre la col·locació dels rails de ferro, els veïns es queixen que els col·loquen massa vora de les cases. Diuen els veïns que *atendidos los perjuicios que causa la colocación de los railes de esta tranvia a los edificios de los recurrentes, construidos en la acera izquierda de la citada calle (de Casanovas) afeándola, desmejorándola y exponiendo sus habitantes a cualquier desgracia por la contigüidad de sus obras a los mismos y que se ha invadido con éstas terreno que no pertenece a la carretera, se obligue a la Empresa que coloque dichos railes dentro del terreno que ocupa la propia carretera dejando libres el contiguo a sus expresados edificios*.⁴

Un altre dels motius de fricció entre alguns veïns de Sant Andreu i l'empresa constructora del tramvia, era el pont de la Riera d'Horta. No hem pogut trobar cap referència a la petició del Sr. Soujol que abans hem esmentat sobre la contribució de l'Ajuntament de Sant Andreu a les despeses de construcció del pont. Aquesta vegada les queixes anaven en aquest sentit: *Se dió cuenta de la instancia que en 10 del que rige han elevado D. José Boguñá y varios vecinos pidiendo que se adopten las provisiones necesarias para cobibir las extralimitaciones en que incurre D. Alejo Soujol representante de la Sociedad del Tranvía a este pueblo y salvar los intereses de los recurrentes y del público en general prohibiendo que se estreche por las obras que se indican para la colocación de los railes al cauce de la Riera de Horta, que se altere el régimen del mismo y en consecuencia que se destruyan las novedades hechas hasta ahora en dicho cauce y se repongan las cosas al ser y estado en que se hallaban antes de aquéllas*.⁵

Aquesta vegada l'Ajuntament acordà entrevistar-se amb l'enginyer de la carretera de Barcelona a Ribes i el Sr. Soujol, per adoptar les resolucions més convenients.

No sabem com va anar l'entrevista però sí que sabem per l'Acta de

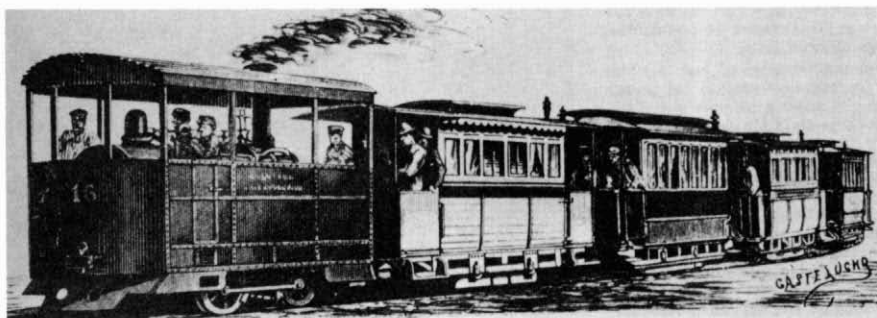
4. «Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu de Palomar». Dies 7 i 21 de març de 1877.

5. «Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu de Palomar». Dia 11 d'abril de 1877.

l'Ajuntament del dia 30 de maig del mateix any que les obres del pont que s'havien d'acabar en 26 dies, segons prometé el Sr. Concessionari, estaven paralitzades i per tal motiu l'Ajuntament acordà dirigir-se al Governador Civil perquè obligués el Sr. Soujol *a su conclusión... removiendo los obstáculos que puedan existir para entorpecer tan importantes e indispensables trabajos.*

En l'Acta de l'Ajuntament del dia 17 d'agost es diu que el pont ja està construït i que *el Sr. Ingeniero Jefe de la Provincia dispone que las aceras de la calle Casanovas se levanten y sujeten a la rasante de la avenida izquierda del puente construido en la Riera de Horta para el paso de dicha calle marcada en el dia por las barras carriles del tranvia que atraviesan por la propia calle* però l'Ajuntament diu que com que *se presienten consecuencias que harán infructuosos los que pueden prestarse para la construcción de las aceras en la indicada calle, ha acordado abstenerse de disponer estas obras por ahora y hasta que se despeje el porvenir que cabrá en aquellas indicaciones.* Amb aquest acord de no construir encara les voreres, l'Ajuntament s'avançava a l'oposició dels propietaris de cases del carrer de Casanoves.

Efectivament, només cinc dies després de la sessió acabada d'esmentar, l'Ajuntament reunint escoltava del seu Secretari que: *Vista la instancia que en esta misma fecha han elevado los vecinos... pidiendo por los perjuicios que les irroga el embargo de las obras que hace ejecutar el concesionario de la Tran-via en la colocación de las traviesas..., el Ayuntamiento acordó se ordene al concesionario D. Alejo Soujol la suspensión de*



Com era el Tramvia de Foc.

*aquellas obras y de no atemperarse a dichas condiciones, se proceda a lo que haya lugar.*⁶

El Sr. Soujol a la vista de la suspensió de les obres va demanar *por oficio, que se le dé por escrito la nueva suspensión de las obras de la calle de Casanovas.*⁷ L'Ajuntament es va ratificar en els motius de la suspensió i comunicava al Sr. Soujol que *toda vez que asienta las barras a la distancia de 1'55 metros cuando de común acuerdo con la Comisión lo había de practicar a 1'75 m. desde la pared de aquellas aceras. ...*

Aquest estira-i-arronsa entre el Sr. Soujol i l'Ajuntament de Sant Andreu pressionat pels veïns, devia arribar a instàncies més elevades, car el dia 3 de novembre de 1877, en la sessió de l'Ajuntament, fou llegida una comunicació de l'Excm. Sr. Governador Civil, enviada el dia 21 d'octubre, *ordenando que desde el día cinco del actual se empieza el arreglo de las aceras en la travesía de la calle de Casanovas que afecta a la Tran-via en la forma dispuesta por la Jefatura de Obras Públicas conminando con un apremio diario por no haberse cumplido con la orden de 14 de setiembre último; el Ayuntamiento acordó se proceda a dichos trabajos ...*

Durant la instal·lació de les vies del tramvia de Barcelona a Sant Andreu, el Sr. Soujol es trobà, com és natural, amb d'altres dificultats que s'havien de resoldre. Una d'elles fou el necessari eixamplament del pont sobre el curs del Rec Comtal que hi havia al carrer de La Sagrera, just en l'entroncament amb la carretera que anava fins Horta. Sembla, per les comunicacions dipositades a l'Arxiu del Rec Comtal, que no sorgiren dificultats insuperables i que hi hagué la suficient bona entesa per portar a terme el reforçament que reclamava la perspectiva pròxima del pas d'un tramvia amb un pes superior als vehicles de cavalls que fins aleshores circulaven per la carretera.

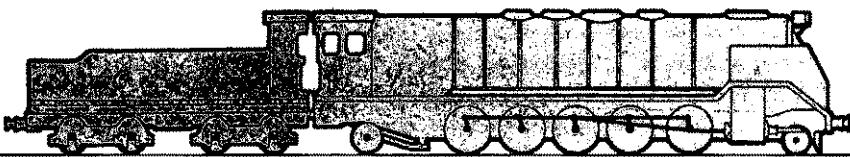
Vençudes les dificultats que també trobà Soujol per part de l'Ajuntament de Sant Martí i les inevitables amb l'Ajuntament de Barcelona, s'arribà al dia de les proves del tramvia amb les quals el Concessionari havia de consolidar el seu prestigi i la seva constància, davant les autoritats que definitivament havien de donar-li el seu vist-i-plau.

A l'Acta de la Sessió de l'Ajuntament de Sant Andreu del dia 3 de novembre de 1877, hi consta el paràgraf següent: *Abierta discusión acerca las explicaciones dadas por la Comisión de Obras sobre los resultados sa-*

6. «Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu de Palomar». Dia 22 d'agost de 1877.

7. «Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu de Palomar». Dia 5 de setembre de 1877.

TRANVIAS DE BARCELONA A S. ANDRÉS 1883

ANCHO DE VÍA 1'000 m.
1-2
RED NACIONAL DE LOS F.C. ESPAÑOLES 1942

ANCHO DE VÍA 1'672 m.
574 a 593

Fragment del catàleg de la Maquinista en el qual es veu la primera locomotora a vapor que construí aquesta empresa, que era pel Tramvia de Foc, i l'última acabada l'any 1942.

tisfactorios con la seguridad que recorre la vía, la Tran-vía con máquina de vapor de Barría a esta población que han presenciado con arreglo a lo dispuesto por el Sr. Ingeniero Jefe de la carretera de Barcelona a Ribas en que se halla establecido aquello; y penetrado este Cuerpo de la bondad de los experimentos, acordó por unanimidad informar favorablemente sobre las apreciaciones y experiencias experimentadas que formule la propia Comisión.

Que a Sant Andreu es vivien aquells dies uns fets de gran transcendència per a l'avenir de la població, crec que n'és una bona prova el fet que l'Ajuntament es tornà a reunir quatre dies justos després de la sessió en la qual s'aproven *las apreciaciones y experiencias* de la Comissió d'Obres que presenciaren les proves de *la Tran-vía con máquina de vapor*.

Encara el dia abans de la inauguració oficial del Tramvia de Foc, el Governador Civil desestimà una instància del Sr. Josep Boguñà en la qual demanava que *el concesionario de esta Tran-vía restablezca en su ser y*

*estado el terreno removido por efecto de sus obras en la calle de Casanovas que le afectan en sus intereses.*⁸

El dimecres dia 19 de desembre de 1877 fou el dia de la inauguració oficial amb presència de les Autoritats. Ja el «Diario de Barcelona» havia publicat el dia abans la següent crònica:

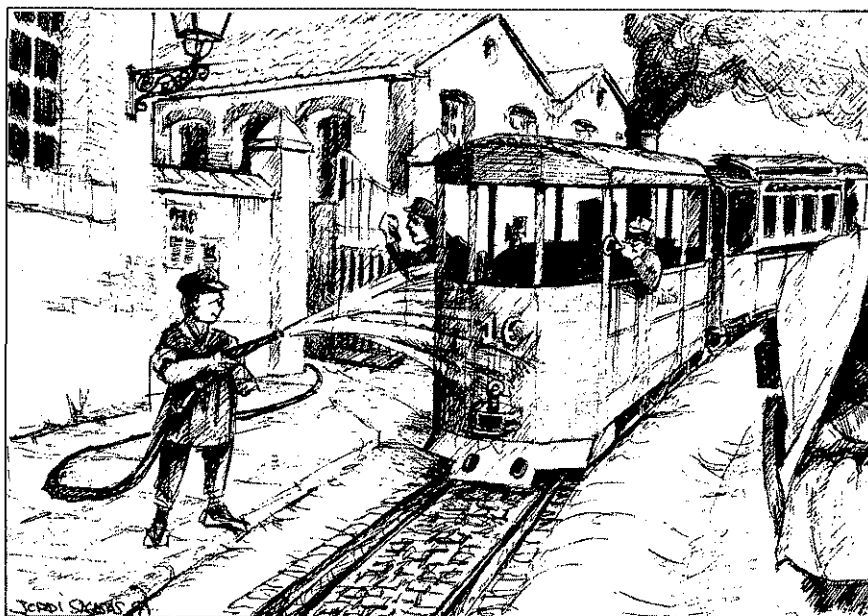
Mañana se abrirá al público el Tramvía de Barcelona a San Andrés de Palomar. El primer tren saldrá a las seis de la mañana de San Andrés y a las seis y media de Barcelona. Desde las 7 de la misma saldrá un tren cada 24 minutos de ambos extremos de la línea, el último tren partirá de Barcelona a las 9 de la noche, todos pararán en la Plaza del Clot para tomar y dejar pasajeros. Los puntos de parada serán: en Barcelona, la confluencia de la calle de Trafalgar con la del Paseo de San Juan, y en San Andrés el sitio donde la carretera cruza el Torrente Cañadó. Los precios del pasaje se han fijado en 10 cuartos en la 1ª clase y 8 en 2ª hasta San Andrés, y en 6 cuartos en 1ª y 4 en 2ª hasta el Clot. La Compañía ha introducido la mejora de sustituir el imperial por pequeños coches, lo cual evitará a los que vayan en 2ª clase las molestias de la lluvia y del sol.

Els dos tramvies amb els quals comptava Soujol per a fer el servei, estaven constituïts per dues locomotores «sans foyer» adquirides en els tallers londinencs de *Merry wather and Sons*, que arrossegaven dos vagons cada una, de fabricació belga. El trajecte des del carrer de Trafalgar fins l'estació de Sant Andreu era de 4 Km. 560 metres. A cada vagó, hi cabien còmodament trenta persones i al tramvia no se li consentí una velocitat superior al 8 Km hora dintre les poblacions.

Cada tramvia portava a més del maquinista i del conductor (cobrador), un xicot –el corneta– que anava tocant la trompeta per avisar els transeünts que passava el tramvia.

L'estació de Sant Andreu, com s'ha dit, era situada al Carrer Gran just on travessava el Torrent de Canyadó (carrer Abat Otó), i les cotxeres i tallers de reparació, a l'antiga fàbrica de teixits Can Balsells, on actualment hi ha el Centre Cívic. Si la línia del tramvia no entrava més endins de Sant Andreu era perquè tant el Torrent de Canyadó (Parellada) com la Riera de Sant Andreu, quan plovia, el corrent d'aigua travessava a nivell de la carretera. I a més perquè la Riera de Sant Andreu tenia unes comportes mòvils que un empleat municipal col·locava quan veia venir la rierada i així les aigües quedaven canalitzades cap al Besòs sense deixar que

8. «Actes de l'Ajuntament de Sant Andreu de Palomar». Dia 21 novembre de 1877.



El Tramvia de Foc davant de Can Sert, ruixat amb una mànega. Dibuix de Jordi Sacasas.

s'escampessin cap al Raval i cap a la Plaça del Comerç. Les vies del Tramvia estaven col·locades, com s'ha dit abans, tocant les voreres i fins el febrer de 1879 no es permeté a Soujol establir la doble via, una a cada banda de la carretera, cosa que Soujol no tenia pressa de portar a terme. L'Ajuntament de Sant Andreu ja havia sol·licitat al Ministre de Foment en data 29 de desembre de 1877 *la conveniencia de que se coloquen a cada borde de la carretera que recorre... que autorice una vía en cada costado de dicha carretera.*

Però aquesta qüestió de la doble via, una d'anada i una de tornada, havia de portar molta discussió. Els veïns i propietaris de Sant Andreu i Sant Martí varen presentar al Ministre de Foment, l'agost de 1881, un Memorial en el qual assenyalaven les infraccions que, al seu judici, havia comès el Concessionari A. Soujol en el funcionament del tramvia. Per veure el to de les queixes que exposaven aquests veïns, transcrivim el començament d'aquell Memorial: *Los abajo firmados, propietarios y vecinos de los pueblos de San Andrés de Palomar y de San Martín de Provencals,*

habiendo agotado todos los recursos en defensa de sus vidas amenazadas y de sus derechos de locomoción perturbado por los numerosos y gravísimos abusos cometidos en la explotación de su línea por el Concesionario del Tranvía a vapor de Barcelona a San Andrés de Palomar, acuden a V.E. en demanda de protección y amparo y de que, como es justo, obligue a dicho Concesionario al cumplimiento estricto de las leyes y de las condiciones con que le fué otorgada la concesión del mencionado tranvía.

Els punts principals de la queixa eren: el poc espai que hi havia entre la via i els camps del costat de la carretera; que quan s'encreuessin dos tramvies quedaria poc espai de carretera; que el trànsit de peatons sempre estava amenaçat pel poc espai entre la carretera i la via, dient textualment: *es de todo imposible el tránsito para los peatones, quienes sorprendidos por unos y otros vehículos, en virtud de su camino, han de buscar cuando les es posible su salvación en los campos de uno y otro lado de la carretera, y en muchas ocasiones en que la naturaleza del terreno no les permite la fuga, resignarse a correr el riesgo de una muerte casi cierta e inevitable que aumente el ya larguísimo catálogo de las causadas por el ya tristemente célebre Tranvía a vapor de Barcelona a San Andrés de Palomar.*

Encara els firmants del Memorial al·legaren que, havent autoritzat el Ministre al Concessionari que la velocitat del tramvia fos de 15 Km. per hora en els termes de Sant Martí i Sant Andreu i de 8 Km. dintre la ciutat de Barcelona i les travessies de les poblacions, i que aquestes velocitats poguessin ser disminuïdes però no augmentades, deien que *es público y notorio, y muchos casos lo han demostrado, que la velocidad de los trenes del mencionado tranvía es casi constantemente y sin distinción de lugares de 30 y aún de 35 Km. por hora.*

Per totes les raons exposades i per moltes d'altres que hem omès, acabava el Memorial dient: *... suplicamos que en cumplimiento de lo preceptuado en la última R.O. se sirva declarar anulada la autorización que en la de 11 de febrero de 1879 se concedía a dicho D. Alejo Soujol para el establecimiento de la segunda vía.*

El Concessionari del tramvia, Sr. Soujol, molt abans que fos elevat al Ministre el Memorial dels veïns amb la petició que s'anul·lés la R.O. autoritzant-lo a col·locar la segona via, ja havia hagut de lluitar defensant-se de *las apreciaciones de todo punto gratuitas e injuriosas* que a ben segur algú feia circular i que fins i tot arribaren a sortir en lletres de motlle en la publicació «La Antigua Unión» del dia 9 de gener de 1881. Soujol en carta que envià al Director del periòdic li deia: *En uso del derecho que me concede el artículo 11 de la vigente Ley de Imprenta, reclamo a Vd. la inserción de las siguientes líneas en el periódico que dirige.*

La defensa del Sr. Soujol que publicà el periòdic «La Antigua Unión», fou impresa en forma de Manifest que ell mateix ja es cuidà de fer repartir profusament per Sant Andreu i per Sant Martí. La defensa, la concentrà en sis punts: la segona via; les desgràcies fetes pel Tramvia; l'augment dels bitllets per viatge; la infracció de les condicions de la concessió; la pertorbació del trànsit per la Carretera de Ribes i sobre la suspensió del permís per instal·lar la segona via.

En el llarg Manifest del Sr. Soujol, argumenta sobre tots els temes en discussió. Referent a la segona via, deia que si no s'havia instal·lat era per veure *si era más conveniente adosarla a la otra vía, o colocarla en el costado opuesto de la carretera*. Amb referència a les desgràcies deia: *Que si relacionan aquéllas con el transporte y recorrido, aparece clarísimamente que en los otros sistemas de locomoción, a igualdad de pasajeros transportados, los accidentes son en mucho mayor número, y en prueba de ellos obsérvese que, en esta tranvía, a cada desgracia corresponde un transporte de 300.000 pasajeros*.

Respecte a la velocitat reconeix Soujol que és cert que ha infringit una mica les condicions de la concessió, però diu *que se ha añadido a ellos el ridículo que ha resultado, pues otro calificativo no merece el pretender (sin duda de buena fe y con los mejores propósitos), que una tranvía con tracción de vapor ande más despacio que las diligencias y los ómnibus.... Por otra parte, ¿dónde está la igualdad, dónde la justicia, dónde la conveniencia en prescribir que un hombre con una banderola o un farol vaya delante de la máquina? ... ¿es que las caballerías son más dóciles que las locomotoras?*.

Quant a la pertorbació del trànsit, el Sr. Soujol argumentava: *Cuando el vapor es base de todos los adelantos, fundamento de todos los progresos, cuando San Martín de Provensals y San Andrés de Palomar deben al vapor lo que son y lo mucho que valen, cuando en todas partes se procura sustituir la tracción animal por la de vapor... i continua dient que ese afán de buscar en todas partes infracciones y abusos, ha coincidido precisamente con el establecimiento de una competencia de ómnibus*. I encara el Sr. Soujol continua defensant-se dient: *Después de construir para el tránsito general un puente sobre la Riera de Horta, que hacía más de cien años lo reclamaba la pública conveniencia, después de prolongar el mezquino pontón de la Acequia Condal...*

No podem jutjar amb tota claredat aquest estat d'oposició al Tramvia de Foc que es detectava a Sant Andreu, almenys procedent d'una part de les famílies benestants i sobretot pels veïns del carrer Casanovas, únic carrer per on passava el nostre tramvia. Potser ens ajudarà al seu esclarir-

ment el que diu Mn. Clapés sobre l'assumpte tartanes-tramvia de foc: *Paral·lelament amb la concessió de l'establiment del tramvia, ben prompte es formà una societat anònima per a l'establiment de cotxes en el trajecte de Barcelona a Sant Andreu, amb el fi de fer la competència al tramvia projectat, tan mal rebut per les pèssimes de ses condicions. A l'efecte es reuní un bon nombre d'accions que s'inscrivien entre els concurrents a l'antic cafè de cal Fetje, situat al carrer de Sant Andreu cantonada al de Ramon Batlle, qual establiment era sostingut especialment pels amos carreters de Sant Andreu. Es construïren de bell nou quatre formosos cotxes grans i ben originals que amb els antics que es posseïen formaren una forta companyia, però no pogué sostenir-se gaire temps i després d'algunes peripècies plegà.*

I amb tot hem de dir que al Sr. Soujol no li faltaven ganes de treure un bon profit i de fer un bon servei amb el Tramvia de Foc.

Per la Festa Major de l'any 1878, la revista «El Faro Andresense» publicava la nota següent: *Con motivo de la Fiesta Mayor el sábado y domingo se aumentará el servicio convenientemente. El domingo saldrá de ambos extremos de la línea un tren cada 22 minutos. En la noche del domingo un tren extraordinario compuesto de cuatro coches de 1ª clase saldrá de esta población a las 9 y cuarto y de Barcelona a las 10. A la salida de los bailes (a las tres de la madrugada) el mismo tren extraordinario saldrá para Barcelona. El precio en los trenes extraordinarios será doble del de tarifa.*

També per la Processó del Corpus del nostre poble, que era una festa grossa per a tothom, el «Diario de Barcelona» del divendres dia 20 de juny de 1884 anunciava pel diumenge següent que el Tramvia de Foc establiria un servei extraordinari.

Si bé no fou una oposició total al Tramvia de Foc, les crítiques als defectes del servei o bé a conseqüència de la seva instal·lació, foren continuades i sovint publicades en lletra impresa en les revistes de l'època.

La revista «El Faro Andresense» del dia 11 d'agost de 1878 ja es queixava del retard de sortida d'un tramvia *por la impotencia de la máquina para el arrastre del tren* i afegia: *Créanos el Sr. Soujol, si en algo estima sus intereses: utilice las máquinas nuevas que acaba de recibir y que sólo funcionan en los días festivos, teniendo éstas, según parece, gran capacidad y fortaleza.*

Però deixem per avui, les innombrables queixes sortides en les revistes de l'època. A títol de curiositat direm que en la revista «El Faro Andresense», l'any 1878, hi hem comptat unes 18 notes referents al tramvia i sincerament hem de dir que les crítiques positives hi són en minoria. En la

revista «El Distrito Noveno» de l'any 1897 i 1898, el nombre de notes publicades entorn del Tramvia de Foc són 22 i també la immensa majoria de crítica despietada. A la revista «Vida Autònoma», ja en l'any 1902, les notes són 20 i amb la mateixa proporció de crítiques negatives. Només direm que el dia 3 d'agost de 1902, perquè el tramvia matà un porc, escrivien que al tramvia se l'hauria d'anomenar: *El botxí número 1 i assassí de porcs*.

En les Actes de les Sessions de l'Ajuntament de Sant Andreu durant les obres de col·locació de les vies del tramvia, es pot seguir què opinaven del futur transport de passatgers els veïns del carrer Casanoves que n'eren els principals afectats.

Aquella notícia que ens servia «El Faro Andresense» amb referència a la màquina que no podia arrossegar el tren, ens porta a explicar el fet que «La Maquinista Terrestre y Marítima», establerta a la Barceloneta l'any 1855 (i que avui continua la seva història instal·lada al nostre barri), que ja ens havia lliurat a Sant Andreu les primícies de la seva producció de màquines de vapor industrials amb la segona de les fabricades, pel servei del «Vapor Del Fil» de D. Ferran Puig, (la primera se la quedà La Maquinista per a la seva factoria de la Barceloneta), també l'any 1883 construí les primeres dues locomotores a vapor destinades al servei del Tramvia de Foc de Sant Andreu. Cada una pesava set tones i costaven 15.000 ptes. per unitat. Dues efemèrides notables en la història de Sant Andreu.

L'anecdotalari format per les gasetilles dels diaris i revistes amb referència a desgràcies, cruentos o no cruentos, i a fets amb intervenció del Tramvia de Foc omplirien diverses planes. I no sols eren les revistes locals de Sant Martí o de Sant Andreu les que les contaven, sinó que diaris com «La Vanguardia» o el «Diario de Barcelona» també se'n feien ressò. Valgui com a mostra la següent, que nosaltres acompanyem amb una il·lustració. Deia «La Vanguardia» del dia 25 de juny de 1881: *Nuestras quejas se pierden en el vacío. En uno de nuestros últimos números clamamos contra los escándalos que los defensores del sistema de locomoción desterrado por el progreso promueven todos los días festivos en el momento de llegar las expediciones del tranvía de vapor al paradero de San Andrés de Palomar, sin que el señor Alcalde de dicha localidad tome providencia alguna que indique el laudable deseo de evitar su reproducción. La altura de un pueblo lo reclama y veremos si ahora seremos más afortunados*. Això ho deia «La Vanguardia» perquè uns dies abans també havia denunciat que davant la farinera «La Esperanza» van sortir desbocats dos cavalls de la farinera, i si no hagués estat pel maquinista que va frenar el tramvia, hi hauria hagut una desgràcia. Els carreters, però, es varen barallar amb el maquinista com si ell n'hagués tingut la culpa. També havia publicat que dies enrera, en

passar un tramvia per davant de Can Sert, a la Sagrera, un jove que regava amb una mànegua ruixà maquinista i passatgers que l'ocupaven.

Mentrestant l'aplicació del corrent elèctric als motors d'arrossegament de vehicles feia un progrés molt notable. A Barcelona, el 20 de gener de 1899 s'inauguraren els primers tramvies amb tracció elèctrica en la línia de Circumval·lació, i l'1 de setembre de 1902 arribà el torn al Tramvia de Foc.

«Vida Autònoma», una de les revistes que també es distingia per una crítica severa al servei que prestava el Tramvia de Foc, se sentia optimista amb els nou vehicles que es preparaven per a la substitució del vapor per la nova tracció. Heus ací el que en deia el dia 24 d'agost de 1902: *Per fi és un fet la substitució dels tramvies de vapor de Sant Andreu, per altres de tracció elèctrica. Aquests cotxes són molt artístics i elegants. Són del mateix tipus que els que circulen a Chicago, Filadèlfia, Nova-York i altres capitals nort-americanes. Mideixen uns dotze metres de llargada, és a dir, quasi el doble que els de la Anònima, l'amplada és d'un metre 80 centímetres y l'alçada d'un xic més de tres metres. Les plataformes són eixamfrenades i estan dividides en dos compartiments, un per el conductor i l'altre per els passatgers. En cada plataforma hi cabran vint persones i seixanta dintre el cotxe. Els cotxes van pintats de groc i verd... i muntats sobre dos truks de quatre rodes... En cada un dels truks hi va un electromotor de 37 cavalls de força... i pot arribar a 50 Km. hora. Els cotxes tenen tres frens, podent parar immediatament en cas necessari... Els cotxes tenen un pes de 9.000 Kgs. i costen 20.000 pessetes... Circularan en nombre de vint... i sortiran cada sis minuts dels finals... des de les cinc del matí fins les dues de la nit.*

L'1 de setembre de 1902, tal com hem dit, fou el primer dia que s'usà l'energia elèctrica per a l'arrossegament dels nous tramvies. L'estació final a Sant Andreu continuà encara en el Torrent de Canyadó (Parellada) fins l'any 1908, en què es traslladà a la Plaça del Comerç, després d'haver-se aconseguit, l'any 1906, canalitzar la Riera de Sant Andreu cap a la Riera d'Horta des del Cementiri, i soterrar el Torrent de Parellada des del Dipòsit de Màquines del Ferrocarril del Nord.