

LES LÍNIES DE TRAMVIES DE BARCELONA 1872-1971



Catàleg de línies urbanes

Autors:

*Xavier Flórez Bosque
Jordi Ibáñez Puente*

Coordinació:

Xavier Flórez Bosque

Fotografies:

*Félix Zurita Moreno de la Vega
Arxius dels Autors*

Edició limitada, numerada i per encàrrec específic.

Versió 01: 01-01-2001

Exemplar número 53

Destinat a: (versión PDF)

Imprès el dia: 30 de març del 2010.

© Aquesta edició es propietat dels autors.

Per tal de facilitar la difusió d'aquest treball existeix la possibilitat de subministrar-lo en Compact Disc (CD) utilitzable en qualsevol ordinador que disposi de la versió Windows-95 o superior i amb el paquet de Microsoft Office que contingui el processador de texts Microsoft Word-97 o superior.

Dipòsit legal: B-8615-2001

ISBN: 84-931972-0-3

Impressió:

*Xavier Flórez Bosque
Del Vall, 13 08787-CARME (Barcelona)
Tel. 607 80 43 44*

(mitjans informàtics propis)

*HP Deskjet 895 CXi
Paper Blanc de 90 g/m2*

Format de l'arxiu informàtic: Microsoft® Word-97

Index

	<u>Página</u>		<u>Página</u>
Introducció	5	Línia 36	82
Dades i comentaris generals	7	Línia 37	84
Esdeveniments històrics més importants .	11	Línia 38	86
Les línies abans de la seva numeració ..	17	Línia 39	88
Inventari de material mòbil de tramvies	27	Línia 40	90
Equivalències de noms de carrers	31	Línia 41	92
Detall de les línies (per ordre de núm.)	37	Línia 42	93
Línia 1	38	Línia 43	94
Línia 2	40	Línia 44	96
Línia 3	41	Línia 45	97
Línia 4	42	Línia 46	98
Línia 5	43	Línia 47	100
Línia 6	44	Línia 48	102
Línia 7	45	Línia 49	104
Línia 8	46	Línia 50	106
Línia 9	47	Línia 51	108
Línia 10	48	Línia 52	110
Línia 11	49	Línia 53	111
Línia 12	50	Línia 54	112
Línia 13	52	Línia 55	114
Línia 14	53	Línia 56	115
Línia 15	54	Línia 57	116
Línia 16	55	Línia 58	118
Línia 17	56	Línia 59	120
Línia 18	58	Línia 60	122
Línia 19	59	Línia 61	124
Línia 20	60	Línia 62	126
Línia 21	62	Línia 63	127
Línia 22	64	Línia 64	128
Línia 23	66	Línia 65	130
Línia 24	68	Línia 66	132
Línia 25	69	Línia 67	133
Línia 26	70	Línia 70	134
Línia 27	71	Línia 71	135
Línia 28	72	Línia 137	136
Línia 29	74	Línia 139	136
Línia 30	76	Línia 156	137
Línia 31	77	Línia 158	137
Línia 32	78	Mostrari fotogràfic	139
Línia 33	79	Bibliografia	175
Línia 34	80	Agraïments	177
Línia 35	81		

Introducció

Quan ja fa quasi trenta anys des de la supressió definitiva de la xarxa de tramvies a la ciutat de Barcelona i ara que sembla tornar a ser un tema de moda amb diferents projectes, un dels quals s'està materialitzant a títol de prova en la Diagonal, hem considerat oportú recordar, sense ànim d'endinsar-nos en el si va ser o no encertada la mesura de la seva supressió, la que va ser una de les millors xarxes de tramvies del món, i tractar-ho des de la seva perspectiva de les línies.

L'únic objectiu que ens ha mogut a crear aquest catàleg és el de retre un merescut homenatge a aquest mitjà de transport aportant la nostra feina, ja que des del naixement del nostre primer projecte del llibre, hem comptat amb uns mitjans molt escassos, tan econòmics com materials com d'ajuda i de col·laboració, però no per això ho vam voler deixar com a impossible, tot al contrari, vam tirar endavant la idea com si es tractés d'un repte a superar.

Nosaltres sempre hem tingut ben present que el públic al que pot interessar aquest llibre es ben reduït per diversos factors que comentem tot seguit:

En primer lloc cal ser conscients que el tema de línies és limitat a molt pocs afeccionats, ja que molts d'aquests el que realment els hi agrada és el material, o sigui, els vehicles que es poden (o millor dit, es podien, en el nostre cas) veure i agafar per fer un viatge en ells. El fet de que passessin per un o altre lloc queda en un segon terme mol allunyat del col·lectiu d'interessats.

El segon gran problema que hem d'avaluar és la limitació geogràfica, ja que el tema, evidentment, només pot ser atractiu a aquelles persones del lloc on tracta, es a dir, només a veïns de la ciutat de Barcelona.

Un tercer punt a tenir present és el fet que, una gran part d'aquest treball, línia per línia, ja havia estat publicada anteriorment per un dels dos autors (en Jordi Ibáñez) en el "BOLETIN INFORMATIVO (de Tranvías de Barcelona S.A. inicialment i de Transportes de Barcelona S.P.M. més endavant)", que s'editava mensualment, entre els anys 1967 i 1973.

Naturalment, no tots els aspectes eren negatius, sinó que també en vèiem de positius, tal com les ganes de fer-ho i el pensar que la edició anterior es va fer en castellà i que, encara que la tasca de recerca de dades i d'informació (a més de les fotografies) va ser prou important i va durar força temps, pel fet de publicar-se'n un article (o línia) a cada número, no donava la sensació d'ésser un treball homogeni, ni amb la qualitat i importància que en realitat tenia, ni que es pogués classificar o conservar de manera compacta.

Per això, ja fa uns anys (concretament en fa deu) ens vam posar d'acord per a fer una recopilació, que ha servit a més per actualitzar algunes dades, seguir un criteri unificat, completar aquelles línies que no es van publicar, fer-ho en català, afegir-hi algunes dades complementàries, il·lustrar-les amb els esquemes de línia més significatius i amb fotografies de diferents èpoques, i sobretot, tenir-ho tot plegat en un sol volum que es pogués consultar fàcilment.

L'altre dels autors (en Xavier Flórez és qui ha materialitzat aquests darrers aspectes esmentats, fent la compaginació final de l'obra. Una obra que no pretén ésser atractiva "a la visió" (ja que té molt poques fotografies i a més es presenta aprofitant directament la impressió dels arxius de text mitjançant un ordinador, tot això per a poder abaratir costos).

El nostre desig final estaria que sigueu benvolents al fer un balanç d'aquesta publicació i ens perdonéssiu les possibles errades que hi trobeu.

Xavier Flórez i Bosque
Jordi Ibáñez i Puente
(Gener 2001)

Dades i Comentaris Generals

En aquest capítol comentem els criteris i normes generals que s'han seguit per a la confecció d'aquest catàleg, al temps que ressenyem alguns fets que són comuns a les línies i que per tant ja no s'esmentaran en el seu moment a cadascuna d'elles, per tal de no fer una continua repetició.

Numeració i distintius de línies

Inicialment les línies de tramvies eren identificades pels usuaris simplement pel lloc on passaven, ja que les primeres concessions eren ben minses i no coincidien els seus recorreguts. Mes endavant, donades les ampliacions de concessions i les extensions de les línies inicials, es van utilitzar diversos sistemes per a fer conèixer als usuaris el lloc de destinació del tramvia. Algunes línies es continuaven coneixen simplement pel lloc on passaven, altres es s'identificaven pel nom de la companyia retolat als laterals o pel color dels tramvies típic d'aquesta. El fet que una mateixa companyia servís diferents ramals o disposés de serveis limitats de la concessió normal, va obligar a utilitzar els primers rètols d'identificació del recorregut, que es començaren a situar de forma lateral als cotxes.

La progressiva extensió i ampliació de concessions i ramals, així com la coincidència en determinats punts de varies línies, van imposar la utilització dels primers distintius situats de forma ben visible al front dels cotxes o combois, independentment dels clàssics rètols laterals. Aquests distintius començaren a utilitzar-se d'una forma general a partir de les electrificacions de línies, encara que el seu ús ja era comú abans a moltes línies, com per exemple el cas de la companyia "The Barcelona Tramways Co.Ltd." que duïen un cartell vermell per a diferenciar els tramvies que feien el recorregut Boqueria a Travessera i un cartell groc per als que anaven de Boqueria a Provença, o com també per exemple, la "Compañía General de Tranvías" que utilitzà banderes amb fons de diferents colors.

Els diferents elements utilitzats foren:

Banderí - Bandera petita situada al sostre exterior frontal.

Disc - Placa rectangular amb la seva part superior corbada, situada al sostre exterior lateral.

Placa o Retol - Indicadors laterals i/o frontals amb la destinació o recorregut manuscrit.

Cap el 1910 l'ús i la forma d'aquests distintius estava normalitzada. Els discs van anar deixant pas als retols laterals per tal de poder instal·lar cartells publicitaris. L'ús de

la placa frontal era general i els colors eren coincidents amb els del banderí.

Al unificar-se totalment l'explotació de la xarxa barcelonina, des de l'any 1911 i d'una manera progressiva, es va prendre la decisió de numerar totes les línies, encara que es continuaven utilitzant els colors com a fons dels distintius. El fet de ser una adaptació progressiva, i que no va ser finalitzada fins passats uns cinc o sis anys, donà lloc a l'existència d'un interval de temps on sovint els criteris d'identificació d'algunes línies no semblaven obeir a cap sistema.

Passat aquest període de transició, que finalitza aproximadament cap el 1915, les línies existents llavors (amb alguna excepció) ja tenien el seu número establert.

Per al desenvolupament d'aquest catàleg s'ha cregut adient el fer-ho per rigorós ordre numèric de les línies de tramvies (per a fer més còmode la seva consulta), segons la numeració que van lluir després d'aquest esmentat període i que, a les primeres línies, no té res a veure amb la data cronològica de la seva creació:

Les línies 1 a 19 corresponen a la C.G.T. ("Compañía General de Tranvías") la qual ja havia utilitzat els números com a distintiu, per la qual cosa ja estaven numerades. El fons de la placa de línia tenia el color d'acord on anaven :

Blau Sants i Centre Vila.

Vermell Bonanova.

Verd Sarrià.

Lila Sant Gervasi.

Groc Les Corts.

Les línies 20 a 39 eren totes de via ampla. Corresponien a les antigues "Compañía Anónima de Tranvías", "Sociedad de Barcelona, Ensanche y Gracia", "Compañía Nacional de Tranvías" y d'altres absorbides o integrades en elles, a les quals pertanyien les línies de Gràcia (Pl. Lesseps i Pl. Rovira), Bonanova, Circumval·lació (al casc antic), Drassanes, Barceloneta i Poble Nou. Els distintius eren combinacions de colors generalment i a la darrera època anterior a la unificació també havien dut lletres.

Les línies 40 a 48 corresponien a la companyia de "Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones". Per aquesta raó eren totes de via estreta. Els distintius també eren de colors.

Les línies 49 i següents es varen crear després del 1915 i eren de diferents amples de via, segons s'anaven creant, (encara que la major part eren de via ampla). També van dur distintius amb fons de colors, encara que els d'aquestes línies sempre van portar els seus números corresponents. El

darrer número donat a una línia de tramvia va ser el 67, excepció feta de la 70 i la 71 corresponents a les línies de la perifèria (del ramal de Badalona) de la companyia esmentada en el punt anterior "Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones", així com de les línies de reforç 137, 139, 156 i 158.

A vegades s'ha fet difícil catalogar alguna de les concessions obtingudes abans de començaments de segle, per tal d'incloure la seva ressenya dins d'alguna línia de les numerades, ja que des del seu origen van sofrir diverses transformacions i disgregacions. Malgrat això hem intentat acoblar-les a les que més significatives ens han semblat, per tal de deixar constància.

Cal tenir present també que, amb molta freqüència, s'utilitzaven números de línies ja desaparegudes com a distintiu d'altres de nova creació. En aquests casos no hi ha forma de poder-les acoblar a cap dels anteriors apartats i deixem als lectors que ho descobreixin al decurs de la lectura d'aquest catàleg.

Per altra banda, es evident l'existència de línies que no van arribar a ser numerades ja que van desaparèixer abans de la unificació. Per aquesta raó s'ha considerat adient intercalar un capítol on esquemàticament es fa un resum d'esdeveniments històrics i del desenvolupament de les línies als seus inicis.

A cadascuna de les línies explicades i catalogades s'inclou un detall dels distintius que havien dut.

En aquest catàleg no s'han inclòs cap altre de les línies de tramvies de la perifèria de Barcelona, quals son:

- Tramvia Blau.
- Tramvia de Vallvidrera.
- Ferrocarril de Sarrià (la seva època tramviària).
- Tramvia del carrer d'Anglí.
- Tramvia de l'Arrabassada.
- Tramvia Mongat-Tiana.
- Tramvia Mataró-Argentona.

La raó d'aquesta ommissió es troba en el fet d'haver-hi prou documentació bibliogràfica, actualment al mercat, sobre les mateixes i en tot cas, ens reservem la decisió d'una futura recopilació en un altre futur volum continuació d'aquest.

Tarifes

Al redactat de cada línia s'han inclòs les tarifes dels anys que s'han considerat més significatius per alguna raó:

1885 - Xarxa a vapor o cavalls.

1911 - Unificació de gairebé totes les xarxes de tramvies en una sola administració (que després s'anomenaria "Los Tranvías de Barcelona") i reestructuració de les tarifes.

1929 - Coincidint amb l'Exposició Universal, per tal de donar un aire de modernitat a la ciutat, es reestructura una bona part de la xarxa i del material, reorganitzant-se per tant també les seccions i les tarifes, encara que aquestes últimes ja s'havien modificat a partir del 1925, per la qual cosa en alguna línia hi figuren les de llavors.

1946 - Comença la municipalització de la Companyia, ja que reverteixen moltes de les línies, la qual cosa fa que s'arribi a un acord per a llur explotació conjunta i es tornen a revisar les tarifes i els serveis.

En alguns casos s'han inclòs també les tarifes d'alguna altra època ja que eren significatives en la línia en qüestió.

A més de les tarifes assenyalades, en quasi totes les línies es despatxaven bitllets d'anada i tornada que feien el

trajecte més econòmic que amb els bitllets normals, generalment la diferència total era de 10 cèntims.

Al marge d'aquestes tarifes, que incloem a cada línia donada la seva extensa varietat, n'hi van haver d'altres que detallam tot seguit ja que van ésser més unificades i simplificades :

Durant la guerra, amb la incautació de T.B. per part de la C.N.T. des de l'any 1936, es van establir noves tarifes, primerament es va implantar la tarifa mínima de 20 cèntims a totes les línies, després es va implantar el bitllet únic per tots els recorreguts i serveis al preu de 25 cèntims i més tard, el 1938, es va pujar aquesta tarifa única a 40 cèntims.

Pocs anys després les tarifes tornaren a ser aplicades per trajectes.

L'any 1947 se signà un Decret amb efectes des de l'1 de Gener del 1948, pel que s'establí una única tarifa de 50 cèntims a totes les línies, amb un bitllet reduït a meitat de preu per a treballadors que utilitzessin els tramvies abans de les 9 hores del matí. El 19 de desembre de 1950 hi va haver una nova pujada de tarifes a 70 cèntims, continuant amb el sistema de bitllet unificat, però el febrer de 1951, degut a les continuades i fortes protestes dels usuaris es va tornar al preu antic de 50 cèntims.

El 15 d'octubre de 1954 es van establir finalment les noves tarifes :

Bitllet ordinari 60 cèntims.
Anada/tornada (2 viatges) 60 cts.(abans les 9 hs.)
Anada/tornada (4 viatges) 1,40 pessetes.
Festiu 70 cèntims.
Nocturn 75 cèntims.

El 9 de gener de 1957 hi va haver una nova pujada :

Bitllet ordinari 80 cèntims.
Anada/tornada (2 viatges) 90 cts.(abans les 9 hs.)
Anada/tornada (4 viatges) 2 pessetes.

El 17 d'agost de 1961 es modifiquen altra vegada els preus i es torna a utilitzar el sistema de trajectes per establir els preus dels bitllets. Els més utilitzats són els de 1,00 i 1,50 pessetes. Se suprimeixen els bitllets per a 2 i 4 viatges.

El 29 de juliol de 1964 entren en vigor unes noves tarifes de les quals els bitllets més utilitzats són:

Bitllet ordinari 1,50 i 2,00 pessetes.
Festiu o Nocturn 2,00 i 2,50 pessetes.
Correspondència 2,50 i 3,00 pessetes.

L'1 de gener de 1967 s'apliquen nous preus, dels quals els més comuns són :

Bitllet ordinari 2,00 i 2,50 pessetes.
Festiu o Nocturn 2,50 i 3,00 pessetes.
Correspondència 3,00 i 3,50 pessetes.
Especials 3,00 i 4,00 pessetes.

L'1 d'agost de 1967 es tornà a establir la tarifa única per a totes les línies i trajectes, amb el següents preus :

Bitllet ordinari 3,00 pessetes.
Festiu o Nocturn 3,50 pessetes.
Especials 5,00 pessetes.

Se suprimeixen els bitllets de correspondència entre línies.

L'any 1971, en el moment de la supressió definitiva dels tramvies eren encara aquestes mateixes tarifes les que regien, ja que no es van modificar.

Noms de carrers

Per a fer més fàcil una comprovació del recorregut que feien les línies sobre un plànol actualitzat de Barcelona, els noms dels carrers que hi figuren ressenyats en cadascuna d'elles

són els actuals **(1)** (no els que hi constaven en rètols, guies urbanes o d'altres documents).

Per tal de poder fer alguna consulta i facilitar la localització sobre alguna guia antiga o sobre els mateixos documents que es reproduïen en aquesta publicació, adjuntem una llista amb equivalències de noms de carrers antics amb els actuals i viceversa, en la que s'ha de tenir present que només hi consten aquells que tenen relació amb les línies de tramvies, bé per que hi passaven per ells o perquè eren principi/final de trajecte.

Es possible hagi quedat algun sense detallar, donat que alguns d'aquests carrers varen canviar més d'una vegada el seu nom.

(1).- Una darrera circumstància a tenir present es el fet d'haver redactat els itineraris i confeccionat els esquemes l'any 1990 (data en que aproximadament es va començar aquest llibre). Per aquesta raó, els canvis de noms realitzats posteriorment no son exactament els actuals ja que a la guia urbana de llavors no hi constaven. Es el cas, per exemple, del carrer Menéndez y Pelayo, actualment Torrent de l'Olla.

Esquemes

A cada línia hi figuren esquemes per a fer més comprensible el seu recorregut. Degut a les diferents modificacions en els trajectes de les línies, s'ha optat per reflectir aquells més significatius, ja sigui perquè han estat els més coneguts o perquè inclouen el recorregut més llarg de la línia.

Tots els esquemes han estat confeccionats a partir d'un parell de bàsics confeccionats per a aquesta publicació, a efectes de donar una visió global dels diferents recorreguts:



Esquema utilitzat els anys 1872 a 1949. Les línies de via estreta han estat assenyalades en vermell i les de via ampla en blau.



Esquema utilitzat els anys 1950 y següents.

Material mòbil de tramvies

S'inclou un detall del material mòbil (inventari de tots els tramvies) que han recorregut la xarxa barcelonina, incloses les reformes i reconstruccions, ja que a la ressenya que es fa a cada línia sobre el material utilitzat en ella, assenyalem normalment el nom comú o malnom del tipus de vehicle. D'aquesta manera es disposa de més informació relativa al sistema de transport a cada línia.

Fets històrics

S'adjunta també una llista-detall dels fets històrics més representatius i generals de la xarxa de tramvies de Barcelona.

Amb aquest detall podreu veure cronològicament el desenvolupament d'aquest sistema de transport, d'una manera global. També pot servir com a complement d'algunes dades que no figuren a cap línia en concret, ja que és força difícil catalogar-les.

Les línies abans de numerar-les

Com a complement de la llista-detall esmentada anteriorment hem considerat oportú incloure un quadre esquemàtic amb les línies, per companyies, des dels inicis fins al moment d'unificar-se la xarxa, ja que algunes d'elles no van arribar a tenir número mai (per haver-se suprimit abans de la seva numeració).

En tot cas, aquests quadres serveixen també per a comprendre una mica més clar el desenvolupament de les extensions i prolongacions de línies abans de la unificació.

Fotografies

No hem cregut adient afegir-hi una fotografia (o més) per cadascuna de les línies (exhaustivament) ja que, a la major part d'elles, això no tindria cap sentit històric i al contrari, seria en molts casos una repetició dels diferents tipus de tramvies una i altra vegada.

Hem preferit mostrar grups d'imatges aleatòries i que generalment mostren escenes generals de carrer i no dels models de tramvies ni dels rètols de línies.

Aquelles fotografies que hem considerat adient intercalar dins del text d'una línia en concret son ben minses, ja que la major part la trobareu dins d'un apartat al final d'aquest catàleg titulat "Mostrari Fotogràfic".

Esdeveniments Històrics mes Importants

Desde la primera línia fins a la unificació de la xarxa (any 1911)

Algunes de les dates que detallem a continuació varien segons les fonts bibliogràfiques consultades. Per tal de fer possible la seva catalogació hem donat com a correctes les assenyalades per Albert González Masip al seu llibre "ELS TRAMVIES DE BARCELONA (Història i explotació)". Només quan no hem tingut (per part d'ell) una ressenya clara, hem optat per reproduir l'assenyalat al llibre "HISTORIA DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN BARCELONA (1872-1959)" d'Alberto del Castillo i Manuel Riu, ressenyant-les amb un (1).

Any 1864.- Projecte de línia de tramvies des de Les Drassanes fins a Gràcia. Aquest projecte no es va dur a terme però va servir per establir les necessitats d'unir ambdues ciutats.

27 de juny de 1872.- Inauguració de la primera línia de tramvies de Barcelona, des del Pla de la Boqueria fins a Gràcia, amb tracció animal. La concessió inicial que va rebre En Aleix Soujol data del 22 de desembre del 1868. La línia pertany a la companyia "THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd."

18 de setembre de 1872.- Es posa en servei la prolongació des del Pla de la Boqueria (de la línia de Gràcia) fins el moll (les Drassanes).

16 de setembre de 1873 (1).- Inauguració del ramal des de les Drassanes fins la Barceloneta, amb tracció animal. La concessió d'aquesta prolongació data del 19 de maig de 1871. Pertany també a la companyia "THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd."

22 de juny de 1874.- Inauguració del tram de vies des del Passeig Nacional fins el Poble Nou (llavors era el Barri del "Taulat" de Sant Martí de Provençals), amb tracció animal. La concessió d'aquesta línia data del 31 de juliol de 1872 demanada inicialment per la "THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd."

24 de maig de 1875.- Inauguració de la línia de tramvies des de La Rambla (Rambla de Sant Josep) a Sants, amb tracció animal. La concessió inicial data del 31 de juliol de 1872. Pertany a la Societat Anònima de "TRANVIAS DE BARCELONA A SANS Y BARCELONA A SAN ANDRES DEL PALOMAR".

14 de setembre de 1876.- Concessió de la línia de tramvies des del Port fins a la Platja dels Pescadors. La inauguració es va fer seguidament. La línia pertany a la "COMPAÑIA ANONIMA DE ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO EN BARCELONA". Aquesta línia tenia la particularitat que, a més de passatgers, transportava mercaderies.

28 de febrer de 1877.- Inauguració de la línia de circumval·lació al casc antic, amb tracció animal. La concessió inicial data del 8 de setembre de 1876 i pertany a la "SOCIEDAD CATALANA DE TRANVIAS". En el moment de la seva inauguració no es sencera la circumval·lació, ja que manquen alguns trams per a construir.

24 de març de 1877.- Es creà la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS", (amb capital Alemany) amb el propòsit immediat d'explotar línies de tramvies, tant les de nova creació, com les que pugui adquirir-ne d'existents.

19 de desembre de 1877.- Inauguració de la línia a Sant Andreu, amb tracció a vapor. La concessió inicial data del 31 de juliol de 1872, pertanyent a la Societat Anònima de "TRANVIAS DE BARCELONA A SANS Y BARCELONA A SAN ANDRES DEL PALOMAR". Més tard, En Aleix Soujol va desvincular aquesta línia de la que anava a Sants i va aconseguir que li autoritzessin la tracció amb vapor, passant a denominar-se "SOCIEDAD ANONIMA DEL TRANVIA DE BARCELONA AL CLOT Y SAN ANDRES".

Any 1877.- Com a conseqüència de la desvinculació del ramal a Sant Andreu esmentat al punt anterior, la companyia gestora de la part corresponent a Sants passà a denominar-se "TRAMVIA DE BARCELONA A SANS".

30 d'abril de 1879 (1).- Inauguració de la línia que anava a Sant Gervasi, La Bonanova i Sarrià amb tracció a vapor i un ramal que sortia del carrer Aribau i anava fins a les Corts amb tracció animal. En el moment de la seva inauguració no era enllestit totalment el projecte. La concessió final la va obtenir la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS" després d'alguns enrenous jurídics, ja que les concessions inicials van ser lliurades en diferents dates i a diverses persones, donat que pertanyien a diversos projectes.

14 d'agost de 1880.- Inauguració de la línia que anava des de l'avinguda del Portal de l'Àngel fins a la Plaça Rovira, amb tracció animal. Les concessions inicials foren lliurades el 6 de novembre de 1874 per l'Ajuntament de Gràcia i el 19 de juliol de 1878 per l'Ajuntament de Barcelona. En el moment de la seva inauguració pertany a la "SOCIEDAD DEL TRANVIA DE BARCELONA, ENSANCHE Y GRACIA".

21 de gener de 1882.- Canvià de nom la Companyia del "Tranvía de Barcelona al Clot y San Andrés del Palomar", passant a denominar-se "COMPAÑIA ANONIMA DE TRANVIAS Y FERROCARRILES ECONOMICOS".

5 de juliol de 1883.- Inauguració de la línia que anava des de La Sagrera a Horta, amb tracció a vapor. La concessió data del 24 d'octubre de 1881. La línia pertanyia a la "COMPAÑIA DEL TRANVIA DE SAN JUAN DE HORTA A LA SAGRERA".

1 de novembre de 1883.- Inauguració d'una part de la línia de Barcelona a Badalona: el tram des de Sant Martí de Provençals a Barcelona. La concessió inicial data del 8 de juliol de 1876 amb tracció animal, però més tard es varià el projecte, per la qual cosa es va endarrerir la inauguració i no es pogué posar en servei la resta de recorregut per ser el més conflictiu. La línia pertanyia a la "COMPAÑIA ANONIMA DE LOS TRANVIAS DE VAPOR DE BARCELONA Y EL LITORAL". L'exploració s'ha de fer amb tracció animal en aquest tram, al no poder aconseguir un permís per la utilització de la tracció a vapor, la qual cosa perdurà fins el 14 de març de 1887.

12 de setembre de 1885.- Enllestit el pont sobre el riu Besòs i poc temps després es va cloure la totalitat de la línia fins a Badalona de la "COMPAÑIA ANONIMA DE LOS TRANVIAS DE VAPOR DE BARCELONA Y EL LITORAL". L'exploració s'ha de fer amb tracció animal.

Any 1888.- La companyia "THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd." absorbeix a la "SOCIEDAD CATALANA DE TRANVIAS", amb la qual cosa passà a mans de la primera la concessió de la línia de circumval·lació que encara no havia estat enllestida totalment. Això permet diversificar i ampliar els seus serveis i constitueix un altre pas important per a l'expansió de la seva xarxa.

11 de febrer de 1890.- S'unifica totalment el sistema de tracció, que passa a ésser de vapor, en tota la línia de Badalona. En aquests moments l'Empresa que explota el servei s'anomena "COMPAÑIA CENTRAL DE FERROCARRILES Y TRANVIAS DE ESPAÑA".

Any 1891.- Seguint amb el seu procés expansionista, la companyia "THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd." aconsegueix el control majoritari de la "SOCIEDAD DEL TRANVIA DE BARCELONA, ENSANCHE Y GRACIA". No hi ha una data concreta per a establir aquest fet, inclòs cal dir que la segona companyia continua explotant la seva línia (del Portal de l'Àngel a Plaça Rovira) d'una forma autònoma, però en aquest any és significatiu el fet que la primera estableixi vies de connexió i aprofiti el ramal del Portal de l'Àngel per a una línia seva de nova creació.

Any 1892.- La línia de La Sagrera a Horta passa a ser gestionada per la "COMPAÑIA ANONIMA DE TRANVIAS Y FERROCARRILES ECONOMICOS", ja que l'anterior companyia havia fet fallida, restant així incorporada a la habitual de Barcelona a Sant Andreu.

26 de gener de 1899.- S'inaugurà la tracció elèctrica a la primera línia de Barcelona, la de circumval·lació al casc antic. Tot seguit s'electrificarien les altres línies i xarxes progressivament fins la seva total implantació.

18 de gener de 1900.- La concessió de la línia del Clot i Sant Andreu passà a mans de la "SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS", constituïda a Liège (Bèlgica) el 10 de març del 1899.

8 de desembre de 1900.- Es constitueix la "COMPAÑIA NACIONAL DE TRANVIAS". Aquesta Companyia era en realitat una subsidiària de la "BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd." (ja que en disposava de la major part d'accions), de la qual anirà rebent concessions de prolongacions de les seves línies, efectuant l'explotació d'una forma unificada.

21 de juny de 1901.- Inauguració de la línia des de Barcelona a Horta amb tracció elèctrica. La concessió original data del 4 de novembre de 1896 a favor de A. Bacardi, J. Comas de Argemir, F. Mascaró i P. Fargas, que més tard la cedirien a la "SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS".

27 d'agost de 1901.- Inauguració de la línia de la Gran Via i el Paral·lel amb tracció animal, encara que aquesta va ésser substituïda dins del mateix any per l'elèctrica. La concessió inicial la va rebre el 10 de juny de 1898 la "SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES ECONOMICOS DEL BAJO LLOBREGAT".

29 d'octubre de 1901.- Inauguració del primer Funicular a Espanya, el del Tibidabo, que pertany a la "Sociedad Anònima El Tibidabo". Al mateix temps s'inaugurà una línia de tramvia per accedir fins a ell. Aquesta serà la popular línia de l'actual "Tramvia Blau".

19 d'octubre de 1901.- La concessió de la línia a Sants passa a mans de la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS".

27 de juny de 1902.- La concessió de la línia de la Gran Via i el Paral·lel passà a mans de la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS". El tram de Gran Via entre Rambla de Catalunya i Plaça Tetuan es traslladat al carrer Consell de Cent.

16 d'octubre de 1902.- Alfred Parrish traspassà a la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS" la concessió de la seva xarxa de "FERROCARRILES TRANVIAS ELECTRICOS DE BARCELONA Y PUEBLOS COMARCANOS", amb un total de 10 línies. El projecte inicial d'aquestes línies datava del 15 de maig del 1893 i la adjudicació de la concessió l'havia rebut el 28 de Juny de 1897 en pública subasta. La construcció d'alguns trams d'algunes de les línies havia començat per part del seu concessionari, però es trobaven aturades pràcticament totes per ordres municipals i per motius diversos. Amb aquest traspàs finalitzen els problemes i la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS" rep una important eina per a poder expandir la seva xarxa.

24 de gener de 1904.- Inauguració de la línia Plaça Catalunya a Sants, per la Gran Via, pertanyent a la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS". Aquest mateix any, incloses dins d'el paquet de concessions d'Alfred Parish, es posen en servei les línies des de la Duana a Sants, pel Paral·lel i des de la plaça Catalunya a la Monumental, per la Rambla de Catalunya, Carrer Consell de Cent i Gran Via.

26 de febrer de 1904.- Prolongació de la línia del "Tramvia Blau" fins a Vallvidrera (Pl. Verdaguer), amb un trajecte d'uns 4 quilòmetres per la muntanya del Tibidabo.

17 d'abril de 1904.- Inauguració del tram Pl.Catalunya - Rambla Catalunya - Diagonal, de la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS".

18 d'abril de 1904.- Inauguració del tram Plaça Antonio López-Passeig Colom-Paral·lel, on enllaçava amb les altres concessions, "Cortes-Paralelo" i "Puerto-Arenas", de la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS".

7 de maig de 1905.- En acabar d'electrificar-se la línia de Barcelona a Badalona (per Sant Martí i Sant Adrià), canvia de propietari, passant la seva concessió a mans de la "SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS".

13 de maig de 1905.- Inauguració de la línia des de La Rambla a Can Tunis (i cementiri del sud-oest) amb tracció elèctrica. La concessió inicial data de Juny de 1886 en favor de Juan de Maza, qui més tard la va transferir al "Banco de Villanueva" i

aquest finalment a la companyia de "TRANVIAS DE BARCELONA A SAN ANDRES Y EXTENSIONES" el 21 de Gener de 1904.

10 d'agost de 1905.- Es constitueix definitivament una nova societat denominada "LES TRAMWAYS DE BARCELONE", amb capital de Bèlgica (en la seva major part) i d'Alemanya, absorbint el 9 de novembre de 1905 a la companyia "THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd." i a les seves filials (subsidiàries o controlades accionariament) "TRANVIA DE BARCELONA, ENSANCHE Y GRACIA" i "COMPAÑIA NACIONAL DE TRANVIAS", passant a controlar pràcticament totes les línies de via ampla.

28 d'octubre de 1906.- Inauguració del Funicular de Vallvidrera. Això animarà a la companyia "Ferrocarril de Barcelona a Sarrià" a que, poc temps després, estableixi una línia de tramvia per a connectar-lo amb el centre de la ciutat. Aquesta línia serà coneguda més tard com la del "tramvia de cinc o del carrer d'Anglí" i fou inaugurada el 14 de gener de 1907.

30 d'octubre de 1907.- Inauguració del tram des de la Via Laietana (a l'alçada del carrer Jonqueres, antic carrer "Bilbao")-Consell de Cent, de la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS". Aquest mateix dia s'inaugurà també el tram de la Diagonal, des de la Rambla de Catalunya fins a Muntaner.

26 de desembre de 1908.- S'inaugura el primer tram de les quatre línies de les quals ha rebut llurs concessions la "COMPAÑIA NACIONAL DE TRANVIAS". Aquestes línies van des del carrer Balmes a Llançà per la Gran Via, i fins a la Plaça Universitat per l'avinguda del Paral·lel i les Rondes, enllaçant i combinant-se amb la de circumval·lació.

Any 1908.- La "Compañia del Ferrocarril de Sarrià" electrificà tota la seva línia i modificà el seu ample, que del tipus "RENFE" passà a ser d'ample internacional. Aquesta línia havia estat inaugurada el 1858 (la seva concessió inicial era de l'11 de juliol de 1856) però no la hem esmentat abans ja que va néixer com una explotació ferroviària al 100%. Amb les variacions esmentades, la companyia es veu obligada a renovar el seu material, el qual passà a ser netament tramviàire, encara que la seva explotació continua essent de tipus ferroviari (servit amb tramvies). Anys més tard retornarà el seu caire totalment ferroviari (o millor dit, Metropolità) al soterrar la seva línia fins a Sarrià, adquirir material més pesat (tipus Brill americà interurbà) i estendre la seva xarxa cap a Les Planes, Sant Cugat i finalment Terrassa i Sabadell.

19 d'abril de 1909.- Inauguració del ramal des de la Plaça Espanya a l'Estació de Magòria, pertanyent a la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS". Aquest mateix dia s'inaugura també el tram del carrer Muntaner des de la Ronda fins a enllaçar amb el ramal de Sant Gervasi.

1 de juny de 1909.- La companyia "LES TRAMWAYS DE BARCELONE" (coneguda per tothom com "La Belga") aconseguix adquirir la totalitat de les accions de la "COMPAÑIA GENERAL DE TRANVIAS" (també anomenada "L'Alemanya"), amb la qual cosa deixen de fer-se la competència ambdues, encara que no s'unifiquen totalment. Malgrat això es disposen algunes mesures per anar adaptant-se a una explotació conjunta de les xarxes, que es preveu en un termini de cinc anys.

15 de juliol de 1910.- Es creà oficialment el servei de Taxi, l'explotació del qual havia estat concedida des de feia uns tres anys per l'Ajuntament. Aquest servei -en principi- no representà cap tipus de competència als tramvies ja que només podien fer ús d'ell la gent privilegiada.

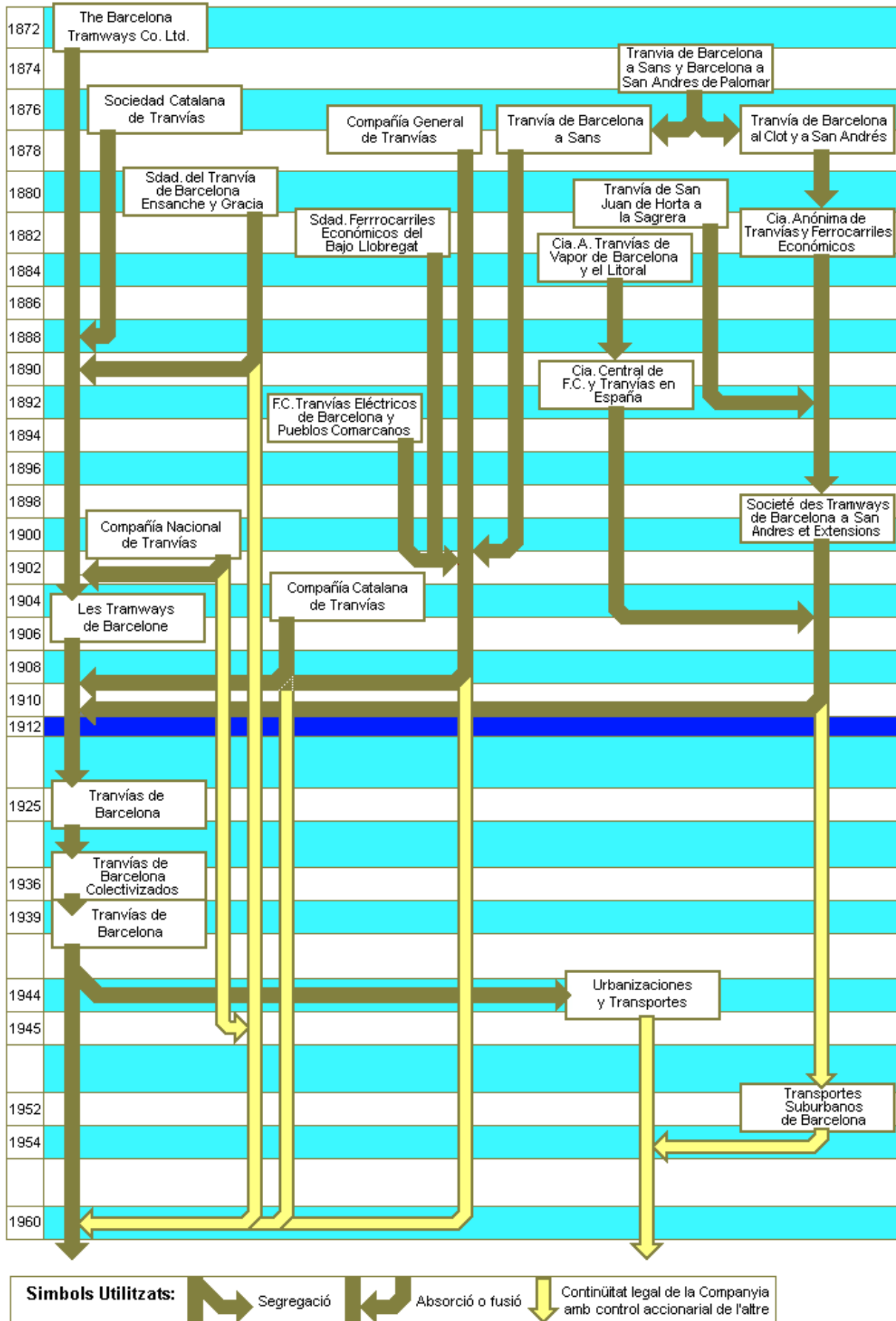
29 d'octubre de 1910.- Inauguració del ramal al Poble Nou, pel carrer Wad Ras, del tramvia de Sant Martí i Badalona, que anys després serà la línia 41.

Any 1911.- La companyia "LES TRAMWAYS DE BARCELONE" (que pocs anys després traduirà el seu nom, dient-se "LOS TRANVIAS DE BARCELONA") aconseguix adquirir les tres quartes parts de les accions de la companyia "SOCIEDAD ANONIMA DE TRANVIAS DE BARCELONA A SAN ANDRES Y EXTENSIONES", amb la qual cosa passà a dominar totes les línies de tramvies de Barcelona (excepció feta dels perifèrics Tibidabo, Sarrià i Arrabassada).

A partir d'aquest moment l'explotació de la xarxa quedà totalment unificada respecte a les línies de tramvies.

A la següent pàgina reproduïm un esquema basat en el publicat per en Albert González Masip al seu llibre "ELS TRAMVIES DE BARCELONA - Història i Explotació", que mostra gràficament el desenvolupament, avatars i continuïtat de les diferents companyies tramviàries.

DESENVOLUPAMENT DE LES DIFERENTS COMPANYIES DE TRAMVIES



Les Línies de Tramvies abans de la seva numeració

Des del primer tramvia fins a la unificació de la xarxa (any 1911)

A continuació intercalem un seguit de quadres esquemàtics, demostratius d'els inicis de les línies abans de la seva numeració convencional l'any 1911.

Cal tenir present als següents quadres que, a la casella de **Línies**, les lletres que hi consten són una referència interna d'ordre, exclusiu per a aquest catàleg, sense tenir res a veure amb els distintius lluïts per les línies corresponents.

Concretament la companyia "Les Tramways de Barcelona" (veure quadre 1) va utilitzar lletres per a identificar les línies de la seva xarxa tramviària, però aqueixes i les que hem fet constar, ho repetim, no tenen res a veure.

La situació d'aquestes lletres dins de la casella esmentada (a més del color del fons) s'ha fet en funció del tipus d'anotació per la qual hi consta reflectida a la relació:

A	Data	Recorregut	Nova creació	Notes / Observacions	Veure Línia
B	Data	Recorregut	Supressió	Notes / Observacions	Veure Línia
C	Data	Recorregut	Variació	Notes / Observacions	Veure Línia

a l'esquerra (color verd) ----- Línies de Nova Creació o Absorció d'una altre Companyia

al centre (color groc) ----- Variació de recorreguts o serveis.

a la dreta (color vermell) ----- Supressió del servei.

La casella de **Veure Línia** correspon a la numeració de la línia en la que es va transformar i on es podrà trobar la referència de cadascuna. Els rengles que figuren ombrejats, corresponen a línies desaparegudes abans de la unificació i que per tant no s'esmenten enlloc més.

Dins dels quadres, en general, hi consten, amb fons ombrejat, els nom de les Companyies propietàries de les línies, recollint també els canvis de noms, absorcions o fusions de les mateixes. Els anys de referència que hi consten, cal tenir-ho ben present, no són els de constitució de la Companyia ni els de la concessió administrativa, sinó que són sempre referides a la inauguració, construcció o canvi de titularitat de les línies.

A les darreres pàgines d'aquest capítol reproduïm informació relativa als distintius de les línies en diferents èpoques.

A cadascuna de les línies que es detallen individualment més endavant, hem inclòs un breu resum d'aquests quadres amb, només, les dades corresponents a la línia de referència.

QUADRE 1

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.			
A	28-06-1872	Boquería - Travesera	Nova creació		20
B	18-09-1872	Boquería - Barceloneta	Nova creació	S'explota com línia independent	33,34
C	06-12-1872	Boquería - Travesera	Nova creació	Limitada de A, servei alternat	21
B	21-06-1873	Boquería - Astillero	Prolongació		33,34
D	22-06-1874	Boquería - Pueblo Nuevo	Nova creació		36
E	22-06-1874	Portal del Mar - Pueblo Nuevo	Nova creació	Limitada de D, servei alternat	36
F	28-11-1876	Boquería - Provenza	Nova creació	Limitada de A i C	
A	05-10-1878	Atarazanas - Josepets	Variació	Supressió terminal Boquería	20
C	05-10-1878	Atarazanas - Travesera	Variació	Supressió terminal Boquería	21
F	05-10-1878	Atarazanas - Provenza	Variació	Supressió terminal Boquería	Nota al peu
D	05-10-1878	Pl.Cataluña - Pueblo Nuevo	Variació	Supressió terminal Boquería	36
B	05-10-1878	Pl.Cataluña - Astillero	Variació	Supressió terminal Boquería	33,34
G	10-01-1879	Astillero - Josepets	Nova creació		Nota al peu
D	14-08-1880	(Pl.Cataluña - Pueblo Nuevo)	Supressió	Atés per la línia E	36
E	14-08-1880	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	Variació		36
H	08-1883	Pl.Cataluña - Orientales	Nova creació		28,35
E	10-11-1885	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	Supressió	(temporalment per obres)	36
E	02-12-1885	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	En servei		36
I	any 1888	Rda.San Pablo - Aduana (Futura circumval.lació)	Absorció Cia	SCT - VEURE QUADRE 4	29
J	27-08-1888	Atarazanas - Gracia	Nova creació	Utilitza tram absorvit a la SCT	Nota al peu
K	27-08-1888	Gracia - Rda.San Pablo	Nova creació	Utilitza tram absorvit a la SCT	Nota al peu
L	27-08-1888	Gracia - Pl.Palacio	Nova creació	Utilitza tram absorvit a la SCT	Nota al peu
M	17-10-1889	Atarazanas - Arco Triunfo (por Ramblas)	Nova creació	Utilitza tram absorvit a la SCT	
N	any 1891	Pl.Santa Ana - Pl.Rovira	Control Accionari	TBEG - VEURE QUADRE 7	37,38
Ñ	21-10-1891	Atarazanas - Pl.Santa Ana	Nova creació	Utilitza tram de la Cia. TBEG	Nota al peu
I	13-08-1892	Circumval.lació	Prolongació	Conclusió de la línia	29
O	13-08-1892	Mdo. San Antº - Paralelo - Barceloneta	Nova creació	Utilitza tram absorvit a la SCT	31,32
P	09-09-1892	Ramblas-Arco Triunfo-Parque-Atarazanas	Nova creació	(Circumval.lació)	30
O	17-12-1892	Mdo.S.Antº-Barceloneta/Circumval.lació	Variació	Per Rambles i Paral.lel	31,32
M	any 1892	(Atarazanas - Arco Triunfo)	Supressió	Atés per les anteriors	
Q	20-06-1900	Pl.Tetuan - Ramblas	Nova creació	(pel nou tram de Gran Via)	
R	12-07-1900	Pl.Tetuan - Ramblas - Barceloneta	Nova creació	(Prolongació de l'anterior)	
Q	any 1900 ?	(Pl.Tetuan - Ramblas)	Supressió	Atés per l'anterior	
R	any 1900	(Pl.Tetuan - Ramblas - Barceloneta)	Supressió	Finalització període estiuenc	
S	20-12-1901	Pl.Cataluña - Casa Gomis	Control Accionari	CNT - VEURE QUADRE 11	26
T	19-11-1902	Pl.Cataluña - Bonanova	Control Accionari	CNT - VEURE QUADRE 11	22,23
U	23-09-1904	Mdo.S.Antonio - Ramblas - Barceloneta	Nova creació		31,32
O	any 1904 ?	(Mdo.S.Antº-Barceloneta/Circumval.lació)	Supressió	Atés per l'anterior	31,32
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE			
V	26-12-1908	"Cortes - Paralelo" (Gran Via i Paral.lel)	Control Accionari	CNT - VEURE QUADRE 11	27,39
W	09-06-1909	Atarazanas - Trav. de Dalt	Nova creació		24
X	18-07-1911	Atarazanas - Nª Sª Coll	Nova creació		25
	ANY 1911	(Unificació de la xarxa urbana de tramvies)		Veure catàleg de línies	

Nota.- De les línies ressenyades amb les lletres **F, G, J, K, L, i Ñ** no es té constància de quan van deixar de fer servei. Com es pot veure, els seus itineraris eren servits per altres línies.

QUADRE 2

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1874	TRANVIAS DE BARCELONA A SANS Y BARCELONA A SAN ANDRES DEL PALOMAR			
A	24-05-1875	Boquería - Sans	Nova creació		1
	ANY 1877	TRAM-VIA DE BARCELONA A SANS			
	ANY 1901	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	Absorció Cia	VEURE QUADRE 3	

QUADRE 3

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1877	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS			
A	30-04-1879	Pl.Palacio - San Gervasio	Nova creació		16,17,18
B	06-05-1879	Pl.Palacio - Sarria	Nova creació		11,12,13,14
C	06-05-1879	Pl.Palacio - Las Corts	Nova creació		15
A	any 1880	Pl.Cataluña - San Gervasio	Escurçada		16,17,18
B	any 1880	Pl.Cataluña - Sarria	Escurçada		11,12,13,14
C	any 1880	Pl.Cataluña - Las Corts	Escurçada		15
A	07-03-1884	(Pl.Cataluña - San Gervasio)	Suprimida		16,17,18
D	26-07-1884	San Gervasio - Pl.Bonanova	Nova creació		16,17,18
E	17-11-1884	Pl.Universidad - Pl.Palacio	Nova creació		
E	18-12-1884	(Pl.Universidad - Pl.Palacio)	Suprimida		
D	any 1885	Pl.Cataluña-San Gervasio-Pl.Bonanova	Prolongació	(inclou línia B suprimida)	16,17,18
H	19-10-1901	Boquería - Sans	Absorció Cia	TBS - VEURE QUADRE 2	1
F	27-06-1902	Pl. España - Gran Vía - Pl. Cataluña	Absorció Cia	SFEPLL - VEURE QUADRE 10	2
G	27-06-1902	Pl. España - Paralelo - Puerto	Absorció Cia	SFEPLL - VEURE QUADRE 10	3
I	24-01-1904	Pl. Catalunya - Gran Vía - Sans	Nova creació	Tracció elèctrica. Inclou Línia F	2
F	24-01-1904	(Pl. España - Gran Vía - Pl. Cataluña)	Suprimida	Atesa per l'anterior	2
J	18-03-1904	Pl. Cataluña - Rambla Cataluña	Nova creació		6
K	06-05-1904	Puerto (Aduana) - Paralelo - Sans	Nova creació	Tracció elèctrica. Inclou Línia G	3
G	27-06-1902	(Pl. España - Paralelo - Puerto)	Suprimida	Atesa per l'anterior	3
K	05-08-1904	Pl. Antonio López - Paralelo - Sans	Prolongació		3
L	29-08-1904	Pl. Cataluña - Marina (Monumental)	Nova creació		4
L	08-1904	Marina (Monumental) - Gran Vía - Sans	Prolongació		4
M	24-04-1905	Pl. Cataluña - Mayor Sarriá - Pl. Borrás	Nova creació		9
M	15-04-1906	Pl. Cataluña - Cuesta Vallvidrera	Prolongació		9
N	14-07-1906	Pl. Cataluña - Muntaner	Nova creació	(nou ramal carrer Muntaner)	10
N	24-01-1907	Pl. Cataluña - Muntaner - Bonanova - Sarriá	Prolongació		10
Ñ	30-10-1907	Bilbao - R.Cataluña - Muntaner - Bonanova - Sarriá	Nova creació		8
O	30-10-1907	Bilbao - R.Cataluña - Vía Augusta (C.Carril)	Nova creació	(limitada de l'anterior)	7
J	30-10-1907	Pl.Cataluña - Rbla.Cataluña-Muntaner - Bonanova	Prolongació		6
P	05-12-1908	Pl. Tetuan - Gran Vía - Urgel - Mdo. San Antonio	Nova creació	(nou ramal carrer Urgel)	5
Q	20-04-1909	Pl. Cataluña - Magoria	Nova creació		9 bis
P	20-04-1909	Pl. Tetuan - Gran Vía - Urgel - Paralelo - Aduana	Prolongació		5
H	29-04-1911	Rambla - Collblanc	Prolongació		1
I	29-04-1911	Pl. Cataluña - Gran Vía - Collblanc	Prolongació		2
K	29-04-1911	Pl. Antonio Lopez - Paralelo - Collblanc	Prolongació		3
L	29-04-1911	Marina - Collblanc	Prolongació		4
	ANY 1911	(Unificació de la xarxa urbana de tramvies)		Veure catàleg de línies	

QUADRE 4

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1877	SOCIEDAD CATALANA DE TRANVIAS			
A	28-02-1877	Rda.San Pablo - Aduana	Nova creació	(1r. tram futura circumval.lació)	29
	ANY 1888	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Absorció Cia	VEURE QUADRE 1	

QUADRE 5

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1877	SOCIEDAD ANONIMA DEL TRANVIA DE BARCELONA AL CLOT Y SAN ANDRES			
A	20-12-1877	Barcelona (Pl.Urquinaona) - San Andrés	Nova creació	(1r. tram fins el Clot)	40
	ANY 1882	COMPAÑIA ANONIMA DE TRANVIAS Y FERROCARRILES ECONOMICOS			
B	? 1892	Sagrera - Horta	Absorció Cia	CTSJHS - VEURE QUADRE 8	47
	ANY 1899	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS			
C	21-06-1901	Pl. Urquinaona - Horta	Nova creació		45,46
B	21-06-1901	(Sagrada - Horta)	Suprimida	(resta com ramal de servei)	47
D	Any 1905	Barcelona - Badalona (y ramales)	Absorció Cia	CCFTE - VEURE QUADRE 9	42,43
E	Any 1905	Badalona - Montgat	Absorció Cia	CCFTE - VEURE QUADRE 9	44
F	19-05-1905	Vila y Vilá - Casa Antunez	Nova creació		48
F	17-06-1905	Nou de la Rambla - Casa Antunez	Prolongació		48
A	13-03-1907	Pl. Comercio - San Andrés	Variació Final		40
G	29-10-1910	Vilanova - Wad-Ras (Pueblo Nuevo)	Nova creació		41
	ANY 1911	(Unificació de la xarxa urbana de tramvies)		Veure catàleg de línies	

QUADRE 6

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1877	COMPAÑIA ANONIMA DE ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO EN BARCELONA			
A	? any 1877	Pl. Palacio - Playa Pescadores	Nova creació	També transporta mercaderies	
A	? any 1898	(Pl. Palacio - Playa Pescadores)	Supresió		
	ANY 1898	(Desaparició de la Companyia)		Sense continuïtat	

QUADRE 7

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1880	SOCIEDAD DEL TRANVIA DE BARCELONA, ENSANCHE Y GRACIA			
A	14-08-1880	Pl. Santa Ana - Travesera	Nova creació	S'explotà com línia independent	37,38
B	14-08-1880	Travesera - Pl. Rovira	Nova creació	S'explotà com línia independent	37,38
A	14-04-1883	Pl. Santa Ana - Pl. Rovira	Fusió A+B		37,38
B	14-04-1883	(Travesera - Pl. Rovira)	Fusió A+B	(es considera suprimida)	37,38
	ANY 1891	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Accionari Companyia	La Cia. no desapareix però s'unifica l'explotació VEURE QUADRE 1	

QUADRE 8

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1882	COMPANHIA DEL TRANVIA DE SAN JUAN DE HORTA A LA SAGRERA			
A	05-07-1883	Sagrera - Horta	Nova creació		47
	ANY 1892	COMPANHIA ANONIMA DE TRANVIAS Y FERROCARRILES ECONOMICOS	Absorció Cia	VEURE QUADRE 5	

QUADRE 9

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1883	COMPANHIA ANONIMA DE LOS TRANVIAS DE VAPOR DE BARCELONA Y EL LITORAL			
A	05-07-1883	Salón San Juan (Pallars) - San Martín	Nova creació	(1r. tram línia Badalona)	42,43
A	16-05-1884	Comercio - San Martín	Prolongació		42,43
A	12-09-1885	Barcelona (Comercio) - Badalona	Prolongació	(Inauguració Pont Riu Besós)	42,43
	ANY 1891	COMPANHIA CENTRAL DE FERROCARRILES Y TRANVIAS DE ESPAÑA			
B	08-1903	Badalona - Montgat	Nova creació		44
	ANY 1905	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS	Absorció Cia	VEURE QUADRE 5	

QUADRE 10

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1901	SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES ECONOMICOS DEL BAJO LLOBREGAT			
A	27-08-1901	Pl. España - Gran Via - Pl. Cataluña	Nova creació		2
B	27-08-1901	Pl. España - Paralelo - Puerto	Nova creació		3
	ANY 1902	COMPANHIA GENERAL DE TRANVIAS	Absorció Cia	VEURE QUADRE 3	

QUADRE 11

LÍNIA	DATA	RÈTOL DE LA LÍNIA O TRAJECTE (ABREVIAT)	(SITUACIÓ)	COMENTARIS	VEURE LÍNIA
	ANY 1901	COMPANHIA NACIONAL DE TRANVIAS			
A	20-12-1901	Pl. Cataluña - Casa Gomis	Nova creació		26
B	19-11-1902	Pl. Cataluña - Bonanova	Nova creació		22,23
	ANY 1901	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Accionari Companyia	La Cia. no desapareix però s'unifica l'explotació VEURE QUADRE 1	
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE			
C	26-12-1908	"Cortes - Paralelo"	Nova creació		27
	ANY 1908	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	Control Accionari Companyia	La Cia. no desapareix però s'unifica l'explotació VEURE QUADRE 1	

Líneas de tranvías de Barcelona con sus distintivos (por Compañías) AÑO 1910

Cia. Los Tranvías de Barcelona Sección "Anónima"

Atarazanas Gracia		Sin Bandera	21
Atarazanas Bonanova			22
Atarazanas Travesera de Dalt			24
Atarazanas Pl.Cataluña Arenas			27
Pl.Palacio Marques del Duero Arenas			39
Pl.Cataluña Bonanova			23
Pl.Cataluña Casa Gomis		Sin Bandera	26
Circumvalación			29
Granvia			30
San Antonio Orientales			32
San Antonio Astillero			31
Pl.Cataluña Orientales			35
Pl.Cataluña Astillero			34
Pl.Palacio Pueblo Nuevo			36
Pl.Santa Ana Pl.Rovira (Por Bruch)			37
Pl.Santa Ana Pl.Rovira (Por Lauria)			38

Sección "Compañía General"

Sans Arenas Ramblas			1
Sans Granvia Pl.Cataluña			2
Sans Marques del Duero Pl.Antonio López			3
Sans Granvia Marina			4
Pl.Tetuan Mdo.San Antonio Aduana			5
Pl.Cataluña Arenas Magoria		Sin Bandera	9 bis

Pl.Cataluña Muntaner Bonanova			6
C.Bilbao Rbla.Cataluña Muntaner-Bonanova			7
C.Bilbao-R.Cataluña Muntaner-Bonanova Sarriá			8
P.Cataluña-Muntaner Bonanova - Sarriá Cuesta Vallvidrera			9
P.Cataluña-R.Cataluña Muntaner-Bonanova Sarriá			10
Pl.Cataluña Muntaner-Bonanova Sarriá (Exterior)			11
Pl.Cataluña Aribau-Hospital Sarriá (Interior)			12
Pl.Cataluña Aribau-Hospital Sarriá (Pl.Borrás)			13
Pl.Cataluña - Aribau Hospital - Sarriá Cuesta Vallvidrera			14
Pl.Cataluña Muntaner Las Corts			15
Pl.Cataluña Rbla.Cataluña Alfonso XII			16
P.Cataluña-Aribau P.Constitución (San Gervasio)			17
P.Cataluña-R.Cataluña P.Constitución (San Gervasio)			18

Sdad. Anónima de los Tranvías de Barcelona a San Andres y Extensiones

Pl.Urquinaona San Andres		40
Pl.Urquinaona Pueblo Nuevo		41
Carretera Mataró San Martín		42
Pl.Urquinaona Badalona		43
Badalona Mongat		44
Pl.Urquinaona Campo del Arpa		45
Pl.Urquinaona Horta		46
Sagrera Horta		47
Ramblas Casa Antunez		48

Fonts Documentals:

Les dades que hi fem constar son fidel reproducció de la publicació "La Ciudad de Barcelona, Guia-Top" editada aproximadament l'any 1910. S'ha afegit un requadre (a la part dreta d'aquesta pàgina) que inclou les línies que no hi consten a la guia per omisió. Per constatar aquest fet hem contrastat les dades amb el llibre "Los Tranvías de Barcelona" d'en Albert González Masip.

Línies incorporades posteriorment al 1910 i altres que no figuren (per omisió ?) a la guia de referencia

Pl.Cataluña Pl.Lesseps			20
Els seus orígens no son clars, veure explicació al catàleg (Línia 20), i el 1910 possiblement no circulés. Es va establir el servei com a tal línia cap el 1912 o el 1915.			
Atarazanas Nº 5º del Coll			25
Circula per primera vegada el 18-7-1911.			
Arenas Orientales			28
Arenas Astillero			33
Els orígens d'aquestes dues línies no son massa clars, veure explicació al catàleg (Línies 28 i 33). Ambdós van lligades a les 35, 32 i 27 (la 28) i 34, 31 i 27 (la 33). A l'esmentada guia no hi figuren possiblement per omisió o per no haver estat publicada en periode estiuenc.			
Atarazanas Marina			49
S'ignora el motiu de la seva omisió			
Pl.Santa Ana Travesera (Por Bruch)			51
Pl.Santa Ana Travesera (Por Lauria)			50
Es tracta de dues línies escurçades de la 37 i 38 respectivament			

Símbols utilitzats:

- Disc
- Banderí
- Placa

Número de la línia equivalent dins del catàleg

Reproducció de la pàgina 120 bis del llibre "Historia del Transporte Colectivo en Barcelona (1872-1959)", publicat l'any 1960, on es poden veure els distintius dels tramvies utilitzats fins l'any 1930 aproximadament.

1	14	22	30	39	46	57
2	15	23	31	40	47	58
3	16	24	33	41	48	59
4	17	25	34	42	49	60
7	19	26	36	43	52	60
9	20	27	37	44	55	61
12	21	29	38	45	56	71

DISTINTIVOS DE LOS SERVICIOS DE TRANVIAS USADOS HASTA EL AÑO 1930

- | | | |
|--|--|---|
| 1 Sans · Pl. España · Ramblas | 25 Atarazanas-P.º Gracia-Ntra. Sra. Coll | 45 Pl. Urquinaona · Av. Virgen Montserrat. |
| 2 Sans · Cortes · Pl. Cataluña | 26 Pl. Cataluña · P.º Gracia · Can Gomis | 46 Pl. Urquinaona · Horta |
| 3 Sans · Paralelo · Pl. Antonio López | 27 Pl. España · Ramblas · Atarazanas | 47 Horta · Sagrera |
| 4 Mercado S. Antonio · Av. Virgen Montserrat | 29 Circunvalación | 48 Ramblas · Casa Antúnez |
| 7 Marina · R. Cataluña · Anglesola | 30 Granvia | 49 Atarazanas · Urquinaona · Marina |
| 9 Riera Magoria · Cortes · Pl. Cataluña | 31 San Antonio · Ramblas · Astillero | 52 Bordeta · Ramblas · Atarazanas |
| 12 Pl. Cataluña · Aribau · Pl. Sarriá | 33 Pl. España · Ramblas · Astillero | 55 Collblanch · Cortes · Pl. Cataluña |
| 14 Pl. Cataluña · Sarriá · C.º Vallvidrera | 34 Pl. Cataluña · Ramblas · Astillero | 56 Sans · Cortes · Marina |
| 15 Pl. Cataluña · Aribau · Las Corts | 36 Pl. Palacio · Pueblo Nuevo | 57 Collblanch · Paralelo · Pl. Palacio |
| 16 Vía Layetana-R. Cataluña-Pl. Molina | 37 Av. Puerta del Ángel · Bruch · Plaza Rovira | 58 Atarazanas · Muntaner · Bonanova |
| 17 Pl. Cataluña · Aribau · P. Fco. Soler | 38 Av. Puerta del Ángel · Lauria Pl. Rovira | 59 Atarazanas · Muntaner · Av. 14 de Abril |
| 19 Pl. Bonanova · Pl. Sarriá · Pedralbes | 39 Sans · Paralelo · San Pablo | 60 Paralelo · Pl. Cataluña |
| 20 Pl. Cataluña · P.º Gracia · Pl. Lesseps | 40 Pl. Urquinaona · Clot · San Andrés | 60 Rogent (Fraser) o cruce Ferrocarril |
| 21 Atarazanas · P.º Gracia · Travesera | 41 Pl. Urquinaona · Pueblo Nuevo | 61 Pl. Cataluña · Parque de Montjuich (Departamento de Circulación) |
| 22 Atarazanas · P.º Gracia · Bonanova | 42 Pl. Urquinaona · San Martín | 71 Pl. Urquinaona · San Adrián. |
| 23 Pl. Cataluña-P.º Gracia-Av. Tibidabo | 43 Pl. Urquinaona · S. Adrián · Badalona | |
| 24 Atarazanas · P.º Gracia · Escorial | 44 Badalona · Mongat | |

Evocació dels distintius dels tramvies després de la unificació - Anys 1911 a 1936

	Any 1911	Any 1916	Any 1926	Any 1931	Any 1936
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					

	Any 1911	Any 1916	Any 1926	Any 1931	Any 1936
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					

	Any 1911	Any 1916	Any 1926	Any 1931	Any 1936
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
70					
71					

Els anys que figuren als detalls s'han triat com a significatius per les següents raons:

1911.- Unificació legal de les companyies. A la pràctica continuen les seves peculiaritats. La CGT segueix utilitzant números amb colors segons el barri. La BT utilitza lletres i colors però preveu la seva numeració. La Cia Sant Andreu només utilitza plaques davant dels seus cotxes.

1916.- Consolidació efectiva de la unificació i reestructuració d'alguns serveis per tal de coordinar-los.

1926.- Després de ser nacionalitzada la Companyia, es comencen a reestructurar alguns serveis, en previsió de l'Exposició Universal del 1929.

1931.- Un cop acabada l'Exposició, es materialitzen nous canvis.

1936.- Tot just abans de col·lectivitzar la Companyia i esclatar la Guerra Civil.

A partir d'aquest darrer any, de manera progressiva, es deixa d'utilitzar colors, de tal forma que les plaques passaran a ser blanques amb els números negres. La següent línia corresponent als quadres anteriors, la 64, es va inaugurar aquest any amb el nou disseny de distintiu.

ATARAZANAS
MONTANER-SARRIA

Posteriorment canviarien més vegades el seu disseny.

Inventari de material mòbil de Tramvies de Barcelona

Tramvies elèctrics des de la unificació de la xarxa (any 1911)

Els quadres que figuren tot seguit en aquest capítol inclouen els vehicles tramviàries que han existit des de la **electrificació** de les línies, tant els de nova construcció com les reconstruccions realitzades (aquestes darreres corresponen a les caselles ombrejades). En el moment d'unificar-se la xarxa es van renumerar alguns cotxes per tal de no fer coincidir la seva numeració, concretament als de la "Compañía General de Tranvías" (de via estreta) se'ls van afegir 300 números al seu d'origen i els de "San Andres y Extensiones" 400 números.

No s'inclou als esmentats quadres el material anterior corresponent a les traccions a vapor i a cavalls, excepte aquells vehicles que es van reutilitzar com a remolcs de tramvies elèctrics..

Els esquemes corresponents als vehicles de les sèries detallades, s'han anat intercalant de forma il·lustrativa dins de les diferents línies (detallades més endavant) situant-los en alguna de les que hi havien fet servei habitualment.

Existeix al mercat un llibre d'en Fèlix Zurita sobre el material mòbil del Tramvies de Barcelona, per la qual cosa no hem pretès fer sinó un breu resum orientatiu sobre aquest tema, com a complement de les dades incloses sobre les diferents línies.

COTXES MOTORS

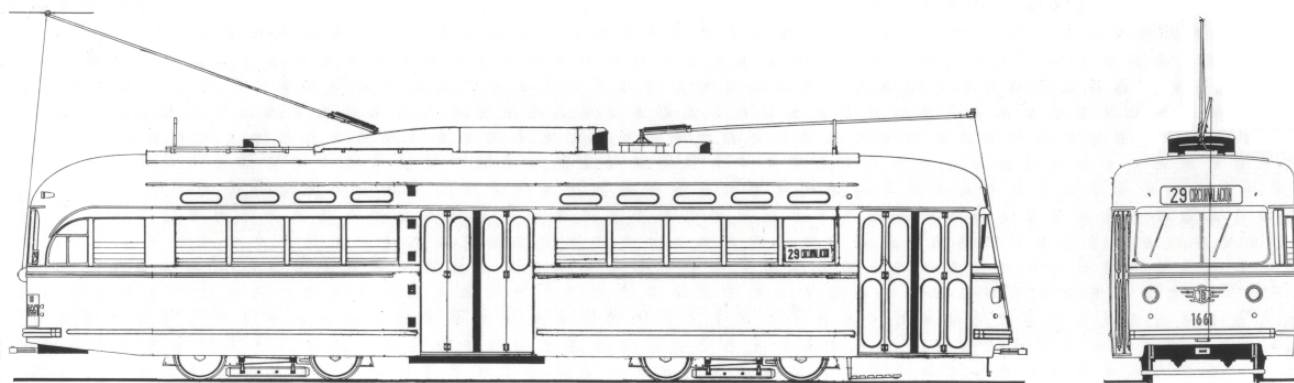
NUMERACIÓ DE LA SÈRIE	ANY DE FABRICACIÓ I NOM DEL CONSTRUCTOR	NÚMERO D'UNITATS, NOM COMÚ O MALNOM I ALTRES OBSERVACIONS	EIXOS I AMPLIE VIA	ESQUEMA VEURE PÀG.
1-124	1898-1901 Can Girona.	124 - "Viejos anónima" o "Cadeneros".	2 - normal	64
125-132	1906 Can Girona	8 - "Oberts" o "Jardineres".	2 - normal	81
133	1951 T.B. (reconstrucció d'un altre cotxe)	1 - "Jardinera".	2 - normal	81
140-165	1903 Can Girona.	26 - "Convertibles" o "Panxuts".	2 - normal	65
133-139,166-168	1903-05 Can Girona.	10 - "Barras".	2 - normal	65
134-139,165-168	Reconstruïts, 1952-54 Maquitrans	10 - "Barras".	2 - normal	110
169-193	1909 Can Girona.	25 - "Imperials" (descoberts).	2 - normal	62
171-181	Reconstruïts, des de 1933 T.B.	11 - "Imperials" (coberts).	2 - normal	67
194-208	1914-15 Can Girona.	15 - "Imperials". (descoberts).	2 - normal	67
194-208	Reconst. des de 1936 Can Girona	15 - "Imperials". (coberts).	2 - normal	67
211	1910 U.E.C.Co. (Preston).	1 - "Buenos Aires". (prototipus).	2 - normal	107
212-226	1912-15 Can Girona.	15 - "Rabassada".	2 - normal	107
227-250	1915 Can Girona.	24 - "Rabassada".	2 - normal	107
251-270	1917 Can Girona.	20 - "Rabassada".	2 - normal	107
271-285	1917 Can Girona.	15 - "Rabassada".	2 - normal	107
211-285	Reconstruïts, 1954-57 Maquitrans	24 - "200 MT". Només alguns cotxes.	2 - normal	132
211-285	Reformats, des del 1940 T.B.	40 - (modernitzats) Només alguns cotxes	2 - normal	107
211-285	Reconstruïts, des del 1943 T.B.	10 - (6 finestres). Només alguns cotxes.	2 - normal	107
301-330	1903 Herbrand (Köln).	30 - "300". Ex-C.G.T.	2 - estreta	39
331-335	1903 Can Girona.	5 - "300". Ex-C.G.T.	2 - estreta	39
336-337	1904 Carde y Escoriaza.	2 - "300". Ex-C.G.T.	2 - estreta	39
338-365	1904 Carde y Escoriaza.	28 - "300". Ex-C.G.T.	2 - estreta	39
302-365	Reconstruïts, 1936-37 T.B.	5 - "300 modificats". Només alguns cotxes.	2 - estreta	39
302	Reconstruït, 1936 T.B.	1 - (prototipus de reforma).	2 - estreta	
366-380	1906 Man (Nuremberg).	15 - "Jardinera". Ex-C.G.T	2 - estreta	44
381-390	1908 Nord Waggon (Bremen).	10 - "300 especials". Ex-C.G.T.	2 - estreta	49
391-400	1908	10 - Enviats a Sevilla abans de 1920. Ex-CGT	2 - estreta	48
391	1921 Tranways D'anvers.	1 - "Delmez". Ex-Tranways d'Anvers.	2 - estreta	59
401-412	1901 Carde y Escoriaza.	12 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	102
413-418	1903 Bagge (Barcelona).	6 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	43
419-425,444-445	1905 Energie Belge.	9 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	98
426-437	1902 Bagge (Barcelona).	12 - Màxima tracció. Ex-Cia. San Andrés.	4 - estreta	101
438-443	1903 Bagge (Barcelona).	6 - Màxima tracció. Ex-Cia. San Andrés.	4 - estreta	101
446-447	1906 LLadró (Valencia).	2 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	102
448	1906 LLadró (Valencia).	1 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	102
449-451	1909 LLadró (Valencia).	3 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	102
452-453	1909 LLadró (Valencia).	2 - Ex-Cia. San Andrés.	4 - estreta	96
454	1910 LLadró (Valencia).	1 - Ex-Cia. San Andrés.	4 - estreta	96
455-457	1910 LLadró (Valencia).	3 - Ex-Cia. San Andrés.	2 - estreta	102
501-550	1926 Can Girona.	50 - "500".	4 - normal	119
513	Reconstruït, 1964 T.B.	1 - (prototipus de reforma).	4 - normal	

Continua a següent pàgina.

Continuació de la pàgina anterior.

NUMERACIÓ DE LA SÈRIE	ANY DE FABRICACIÓ I NOM DEL CONSTRUCTOR	NÚMERO D'UNITATS, NOM COMÚ O MALNOM I ALTRES OBSERVACIONS	EIXOS I AMPLE VIA	ESQUEMA VEURE PÀG.
601-611	Reforma sèrie 1-124, 1933 T.B.	11 - "600".	2 - estreta	43
612-619	Reforma sèrie 1-124, 1933-37 TB.	8 - "600".	2 - estreta	43
701-712	1943-44 Maquitrans.	12 - "700".	2 - normal	127
801-835	1921-23 Can Girona.	35 - "Girona 1920".	2 - normal	107
801-835	Reformats, des del 1943 T.B.	34 - (aspecte modernitzat).	2 - normal	107
813	Reformat, 1947 T.B.	1 - (prototipus de truck i fre).	2 - normal	107
836-857	1921-23 Can Girona.	22 - "Grands plataformes".	2 - normal	107
836-857	Reformats, des del 1945 T.B..	22 - (aspecte modernitzat).	2 - normal	107
858-859	1923 La Brugeoise (Belgica).	2 - "Sofina".	2 - normal	124
860-889	1924 Can Girona.	30 - "Estrets" o "Eixample".	2 - normal	69
900	1923 Ferrocarril de Sarria.	1 - "Tanc". (Prototipus).	4 - estreta	135
901-950	1924-25 La Brugeoise (Belgica).	50 - "Tancs".	4 - estreta	135
M1-M14,R1-R14	Renumeració 901-950 i 1716-1729	28 - "Tancs".	4 - estreta	135
951	1924 Ferrocarril de Sarria.	1 - "El Avi". (Prototipus).	4 - normal	116
952-999	Reconst. sèrie 901-950, 1947 TB.	25 - "Tancs".	4 - normal	116
1201-1250	1944-45 Maquitrans.	50 - "1200" o "Manoletes".	4 - normal	117
1251-1299,1200	1947-50 Maquitrans.	50 - "1200" o "Manoletes".	4 - normal	117
1301-1310	1954-55 Maquitrans.	10 - "1200" o "Manoletes".	4 - normal	117
1290	Reconstruït, 1965 TB.	1 - (Prototipus de reforma).	4 - normal	117
1601-1622	1937-45 St. Louis Car Co. (USA).	22 - "Washington". Posat en servei 1962-64.	4 - normal	117
1623-1687	1945 St. Louis Car Co. (USA).	65 - "Washington". Posat en servei 1964-65.	4 - normal	117
1688-1699	1937-45 St. Louis Car Co. (USA).	12 - "Washington". Posat en servei 1965.	4 - normal	117

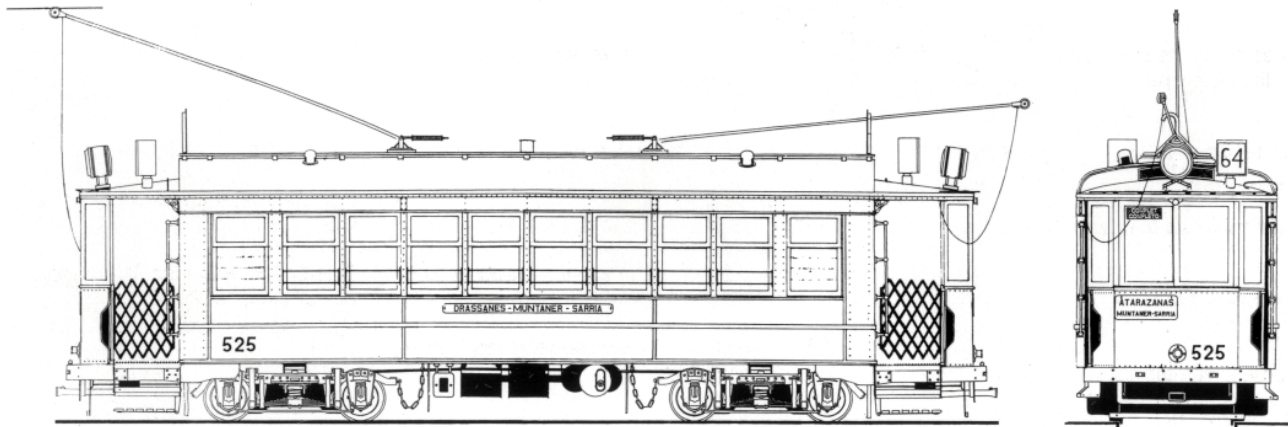
NOTA: Les rengles ombrejades corresponen a números repetits de cotxes reconstruïts o renumerats



COTXES REMOLCS

NUMERACIÓ DE LA SÈRIE	ANY DE FABRICACIÓ I NOM DEL CONSTRUCTOR	NÚMERO D'UNITATS, NOM COMÚ O MALNOM I ALTRES OBSERVACIONS	EIXOS I AMPLE VIA	ESQUEMA VEURE PÀG.
1401-1480	1945-47 Carde y Escoriaza.	80 - "Saragossa".	2 - normal	73
1501-1520	1943-44 Carde y Escoriaza.	20 - "Saragossa".	2 - normal	73
1501-1516	1888 (?)	16 - "Jardinera". Ex-cavalls.	2 - normal	78
1517-1536	1888 Can Girona.	20 - "Jardinera". Ex-cavalls.	2 - normal	
1525-1530	reconstruïts, 1945 T.B.	6 - (Caixa tancada).	2 - normal	125
1537-1556	1908 Can Girona y Bagge.	20 - "Convertibles".	2 - normal	
1557-1571	1917 Can Girona	15 - "Tancats rectes".	2 - normal	75
1572-1591	1917 Can Girona	20 - "Tancats rectes".	2 - normal	75
1557-1591	Reconstruïts, 1943-44 T.B.	7 - "Tipus Barcelona". Només alguns cotxes.	2 - normal	75
1557-1591	Reconstruïts 1948-55 T.B.	(?) - "Tancats rectes". Només alguns cotxes.	2 - normal	75
1601-1620	1888 Can Girona ?, A.E.G. ?	20 - Ex-cavalls i ex-vapor.	2 - estreta	
1621-1624	1888 (?)	4 - Ex-cavalls i ex-vapor. (Jardineres).	2 - estreta	54
1635-1639	1888 (?)	5 - Ex-cavalls i ex-vapor. (Jardineres).	2 - estreta	54
1625-1634	1906 Carde y Escoriaza.	10 - (Jardineres).	2 - estreta	
1640-1641	1888 A.E.G. ?	2 - Ex-cavalls i ex-vapor.	2 - estreta	
1651-1668	1888 Carde y Escoriaza.	18 - Ex-vapor. "Mitjans"	2 - estreta	103
1669-1680	1888 Carde y Escoriaza.	12 - Ex-vapor.	2 - estreta	
1681-1694	1888 Falcon (Inglaterra).	14 - Ex-vapor. (Jardineres).	2 - estreta	
1695-1706	1888 Can Girona.	12 - Ex-vapor. "Petits"	2 - estreta	41
1707-1713	1888(?)	7 - Ex-vapor.	2 - estreta	
1714-1715	1892 T.B.	2 - Ex-vapor.	4 - estreta	
1716-1717	1926 Ferrocarril de Sarrià.	2 - "Tancs". (Veure sèrie 900).	4 - estreta	97
1718-1729	1926 La Construction Manage.	12 - "Tancs". (Veure sèrie 900).	4 - estreta	99
1751-1757	1951 Maquitrans.	7 - "Jardineres". (Veure sèrie 125-133).	2 - normal	81
1770-1779	1954 Maquitrans.	10 - "Barras". (Veure sèrie "Barras").	2 - normal	110

NOTA: No s'inclou com a remolcs aquells cotxes que no ho havien estat en el seu origen, com és el cas d'alguns "Cadeneros" (sèrie 1-124), alguns "200 MT" (reconstrucció sèrie 211-285), alguns "600" (sèrie 601-619, quan va tornar-se a via ampla), el cotxe 712 (que mai no va portar motors i anava acoblat al 711) i els "Tancs" (sèrie 900, tan els de via ampla com els de via estreta).



COTXES DE SERVEI

NUMERACIÓ DE LA SÉRIE	ANY DE FABRICACIÓ I NOM DEL CONSTRUCTOR	NÚMERO D'UNITATS, NOM COMÚ O MALNOM I ALTRES OBSERVACIONS	EIXOS I AMPLE VIA	ESQUEMA VEURE PÀG.
26	1932 Schorling (Hannover).	1 - Neteja Vies.	2 - estreta	
402	(?) T.B.	1 - Cotxe Torre.	2 - estreta	
406	(?) T.B.	1 - Neteja Vies.	2 - estreta	
Plataforma	(?) T.B.	1 - Plataforma Remolc.	2 - estreta	
358	1940 T.B.	1 - Greixatge Línia Aeria.	2 - estreta	
V.1	1916 T.B.	1 - Vagoneta.	2 - normal	
V.2 - V.3	1940 i 1948 T.B.	2 - Vagoneta.	2 - normal	
20	1926 Schorling (Hannover).	1 - Neteja Vies.	2 - normal	
LV.2	1952 T.B.	1 - LLima Vies.	2 - normal	
36	1948 T.B.	1 - Ensorrador.	2 - normal	
43	1940 T.B.	1 - LLima Vies.	2 - normal	
66	1956 T.B.	1 - Cotxe Torre.	2 - normal	
103	1944 T.B.	1 - Greixatge Línia Aeria.	2 - normal	
T.1	1944 T.B.	1 - Tractor. (Ex-133 "Barras").	2 - normal	
Vagonetes	(?) T.B.	2 - Vagoneta Remolc.	2 - normal	

Equivalències de noms de carrers

Per tal de fer més fàcil una comprovació del recorregut que feien les línies sobre un plànol actualitzat de Barcelona, els noms dels carrers que hi figuren ressenyats en cadascuna d'elles dins del capítol corresponent, són els actuals (1) (no els que hi constaven en rètols, guies urbanes o d'altres documents).

Als efectes de poder fer alguna consulta i facilitar la localització sobre alguna guia antiga o sobre els mateixos documents que es reproduïxen en aquesta publicació, s'adjunta a continuació una llista amb equivalències de noms de carrers antics amb els actuals i viceversa, en la que s'ha de tenir present que només hi consten aquells que tenen relació amb les línies de tramvies, bé per que hi passaven per ells o perquè eren principi/final de trajecte.

Es possible hagi quedat algun sense detallar, donat que alguns d'aquests carrers varen canviar més d'una vegada el seu nom.

(1).- Una darrera circumstància a tenir present es el fet d'haver redactat els itineraris l'any 1990 (data en que aproximadament es va començar aquest llibre). Per aquesta raó, els canvis de noms realitzats amb posterioritat no son exactament els actuals ja que a la guia urbana de llavors no hi constaven. Es el cas, per exemple, del carrer Menéndez y Pelayo, actualment Torrent de l'Olla. Preguem disculpes.

Classificació pels noms antics

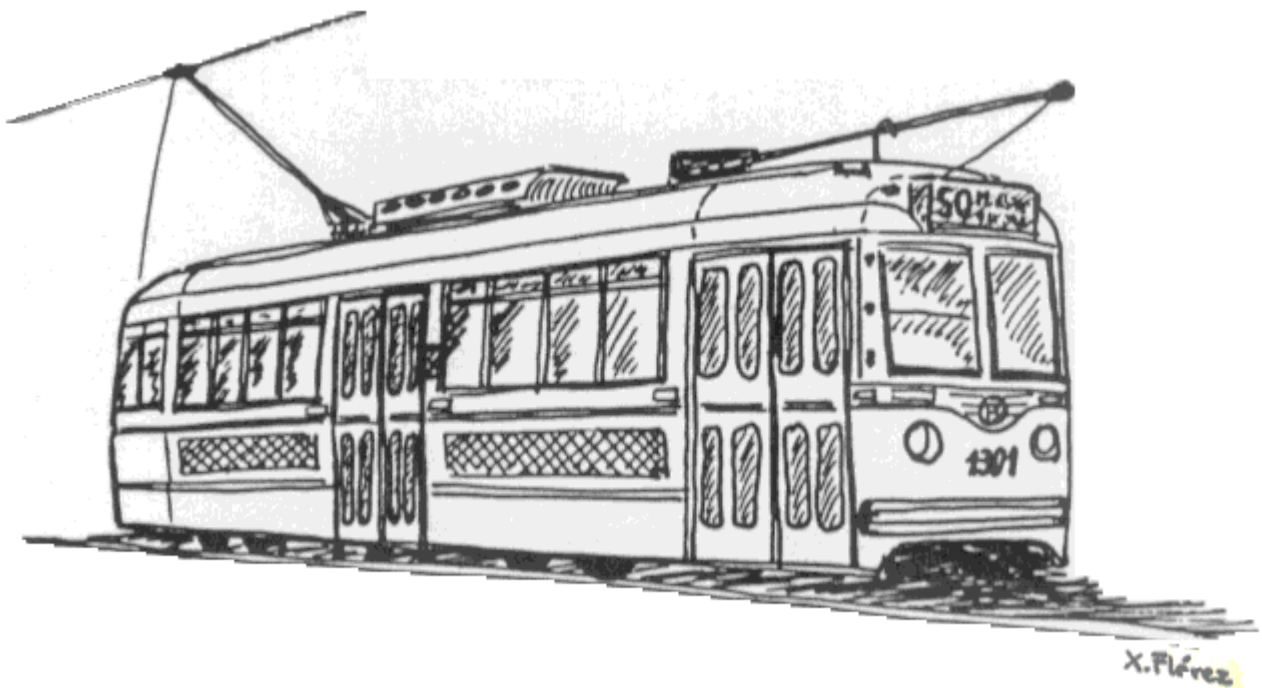
ANTICS NOMS DE CARRERS (Castellà o Català)	NOMS DE CARRERS ACTUALS (en Català)		
Av. 14 de Abril	Av. Diagonal	C. Wad-Ras	C. Doctor Trueta
Av. Capitán López Varela	Av. Icaria	C. Wagner	Ronda General Mitre (UNA PART)
Av. Corts Catalanes	Gran Via	Carretera Madrid (UNA PART)	Av. Mistral
Av. Eduard Maristany	Av. Marqués de l'Argentera	Carretera Ribas (UNA PART)	C. Clot
Av. Francesc Layret	Av. Paral.lel	Carretera Ribas (UNA PART)	C. Gran de Sant Andreu
Av. Generalísimo Franco	Av. Diagonal	Carretera Ribas (UNA PART)	C. Ribes
Av. José Antonio Primo de Rivera	Gran Via	Carretera Ribas (UNA PART)	C. Sagrera
C. Argüelles	Av. Diagonal	Carretera Vallvidrera (UNA PART)	Av. Vallvidrera
C. Bèlgica	C. Alfons XII	Cuesta de Vallvidrera	Av. Vallvidrera
C. Bilbao	Via Laietana (UNA PART)	Pl. Concordia	Pl. Sarrià
C. Bogatell	C. Rogent	Pl. Constitución	Pl. Frederic Soler
C. Canónigo Pibernat	C. Olzinelles	Pl. Cruz	Pl. Lesseps
C. Capuchinos	C. Major de Sarrià (UNA PART)	Pl. Duque de Gandia	Pl. Sarrià
C. Carles Marx	Via Júlia	Pl. Fernando Lesseps	Pl. Lesseps
C. Carril	Via Augusta	Pl. Gaspar Ferrer	Pl. Pedralbes
C. Catalunya	C. Major de Sarrià (UNA PART)	Pl. Giner de los Rios	Pl. Tetuan
C. Clarís	C. Pau Clarís	Pl. Núñez de Arce	Pl. Joaquim Folguera
C. Conde del Asalto	C. Nou de la Rambla	Pl. Obispo Urquinaona	Pl. Urquinaona
C. Doctor Robert	Ps. Bonanova (UNA PART)	Pl. Prat de la Riba	Pl. Sarrià
C. Estévez	C. Garcilaso	Pl. Salvador Anglada	Pl. Sants
C. Igualdad	C. Alaba	Pl. Salvat Papasseit	Pl. Virrei Amat
C. Industria (UNA PART)	C. París	Pl. Santa Ana	Av. Portal Angel (UNA PART)
C. Lauria	C. Roger de LLúria	Pl. Victoria	Pl. Joan Carles I
C. Marina (UNA PART)	Ps. Carles I	Ps. Blasco Ibáñez	Ps. Isabel II
c. Marques del Duero	Av. Paral.lel	Ps. Cementerio	Av. Icaria
C. Mayor de Pueblo Nuevo	C. Taulat	Ps. Colón (UNA PART)	Ps. Josep Carner
C. Nuestra Señora del Coll	C. Mare Déu del Coll	Ps. Dom Bosco	Ps. Sant Joan Bosco
C. Nuestra Señora del port	C. Mare de Déu del Port	Ps. Mariscal Joffre	Av. Borbó
C. Paloma	C. Alfons XII (UNA PART)	Ps. Martínez Anido	Ps. Picasso
C. Puerta de Santa Madrona	C. Santa Madrona	Ps. Obispo Morgadas	Ps. Bonanova (UNA PART)
C. Sagasta	C. Major de Sarrià (UNA PART)	Ps. Santa Eulàlia	Ps. Fabra i Puig
C. Salmerón	C. Gran de Gràcia	Ps. Triomf	Rambla Poble Nou
C. San Andrés	C. Gran de Sant Andreu	Rambla Canaletas	La Rambla (UNA PART)
C. San Felipe	C. Saragossa	Rambla Capuchinos	La Rambla (UNA PART)
C. Sarrià	C. Major de Sarrià	Rambla Estudios	La Rambla (UNA PART)
C. Torrent de l'olla	C. Menéndez Pelayo	Rambla San José	La Rambla (UNA PART)
C. Urgell	C. Compte d'Urgell	Rambla Santa Mónica	La Rambla (UNA PART)
		Via Layetana (UNA PART)	C. Pau Clarís

Classificació pels noms actuals

ANTICS NOMS DE CARRERS (Castellà o Català)	NOMS DE CARRERS ACTUALS (en Català)		
Ps. Mariscal Joffre	Av. Borbó	C. Lauria	C. Roger de LLúria
Av. 14 de Abril	Av. Diagonal	Carretera Ribas (UNA PART)	C. Sagrera
Av. Generalísimo Franco	Av. Diagonal	C. Puerta de Santa Madrona	C. Santa Madrona
C. Argüelles	Av. Diagonal	C. San Felipe	C. Saragossa
Av. Capitán López Varela	Av. Icaria	C. Mayor de Pueblo Nuevo	C. Taulat
Ps. Cementerio	Av. Icaria	Av. Corts Catalanes	Gran Via
Av. Eduard Maristany	Av. Marqués de l'Argentera	Av. José Antonio Primo de Rivera	Gran Via
Carretera Madrid (UNA PART)	Av. Mistral	Rambla Canaletas	La Rambla (UNA PART)
Av. Francesc Layret	Av. Paral.lel	Rambla Capuchinos	La Rambla (UNA PART)
c. Marques del Duero	Av. Paral.lel	Rambla Estudios	La Rambla (UNA PART)
Pl. Santa Ana	Av. Portal Angel (UNA PART)	Rambla San José	La Rambla (UNA PART)
Carretera Vallvidrera (UNA PART)	Av. Vallvidrera	Rambla Santa Mónica	La Rambla (UNA PART)
Cuesta de Vallvidrera	Av. Vallvidrera	Pl. Constitución	Pl. Frederic Soler
C. Igualdad	C. Alaba	Pl. Victoria	Pl. Joan Carles I
C. Bélgica	C. Alfons XII	Pl. Núñez de Arce	Pl. Joaquim Folguera
C. Paloma	C. Alfons XII (UNA PART)	Pl. Cruz	Pl. Lesseps
Carretera Ribas (UNA PART)	C. Clot	Pl. Fernando Lesseps	Pl. Lesseps
C. Urgell	C. Compte d'Urgell	Pl. Gaspar Ferrer	Pl. Pedralbes
C. Wad-Ras	C. Doctor Trueta	Pl. Salvador Anglada	Pl. Sants
C. Estévez	C. Garcilaso	Pl. Concordia	Pl. Sarrià
C. Salmerón	C. Gran de Gràcia	Pl. Duque de Gandia	Pl. Sarrià
C. San Andrés	C. Gran de Sant Andreu	Pl. Prat de la Riba	Pl. Sarrià
Carretera Ribas (UNA PART)	C. Gran de Sant Andreu	Pl. Giner de los Rios	Pl. Tetuan
C. Sarrià	C. Major de Sarrià	Pl. Obispo Urquinaona	Pl. Urquinaona
C. Capuchinos	C. Major de Sarrià (UNA PART)	Pl. Salvat Papasseit	Pl. Virrei Amat
C. Catalunya	C. Major de Sarrià (UNA PART)	C. Doctor Robert	Ps. Bonanova (UNA PART)
C. Sagasta	C. Major de Sarrià (UNA PART)	Ps. Obispo Morgadas	Ps. Bonanova (UNA PART)
C. Nuestra Señora del port	C. Mare de Déu del Port	C. Marina (UNA PART)	Ps. Carles I
C. Nuestra Señora del Coll	C. Mare Déu del Coll	Ps. Santa Eulalia	Ps. Fabra i Puig
C. Torrent de l'olla	C. Menéndez Pelayo	Ps. Blasco Ibáñez	Ps. Isabel II
C. Conde del Asalto	C. Nou de la Rambla	Ps. Colón (UNA PART)	Ps. Josep Carner
C. Canónigo Pibernat	C. Olzinelles	Ps. Martínez Anido	Ps. Picasso
C. Industria (UNA PART)	C. París	Ps. Dom Bosco	Ps. Sant Joan Bosco
C. Clarís	C. Pau Clarís	Ps. Triomf	Rambla Poble Nou
Via Layetana (UNA PART)	C. Pau Clarís	C. Wagner	Ronda General Mitre (UNA PART)
Carretera Ribas (UNA PART)	C. Ribes	C. Carril	Via Augusta
C. Bogatell	C. Rogent	C. Carles Marx	Via Júlia
		C. Bilbao	Via Laietana (UNA PART)

Detall de les línies

Per ordre de número



Línia 1

Any 1875

El fet que aquesta línia tingui el número 1 no vol dir pas que sigui la primera que va tenir Barcelona. Com ja veurem aquest fet és degut a que la "Compañía General de Tranvías" tenia per costum posar-hi números a les plaques de línia dels seus tramvies per diferenciar-les, quan altres companyies hi posaven lletres o colors. Més tard, en unificar-se el transport col·lectiu a Barcelona, es van respectar aquests números, en aquelles línies que els havien dut.

Al capítol **Les línies abans de la seva numeració** (pàg. 17) detallarem diversos quadres explicatius del naixement de totes les línies (amb els seus avatars) fins abans de la numeració. A cada línia de les que anirem veient s'inclou un breu resum del contingut d'aquests quadres.

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte	(Situació)
	ANY 1874	TRANVIAS DE BARCELONA A SANS Y A SAN ANDRES DEL PALOMAR	
A	24-05-1875	Boqueria - Sans	Nova creació
	ANY 1877	TRAM-VIA DE BARCELONA A SANS	
	ANY 1901	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	Absorció Cia
H	19-10-1901	Boqueria - Sans	Absorció Cia
H	29-04-1911	Rambla - Sans (Canonge Pibernat)	Prolongació

L'antecedent històric d'aquesta línia és l'autorització que va rebre En Aleix Soujol, per construir un tramvia des de la Plaça de Sants a Sant Andreu del Colomar, passant per la Plaça de Catalunya.

Aquest primer projecte va ésser modificat més tard ja que hom va creure que el Pla de la Boqueria era el lloc més adient per instal·lar el seu origen, circulant a l'anada pel Carrer de l'Hospital i a la tornada pel Carrer del Carme. Els veïns d'aquests carrers van posar-hi moltes traves ja que llavors es consideraven els tramvies com a vehicles força perillosos. Malgrat aquests problemes En Aleix Soujol va fer contactes amb Ignasi i Casimir Girona, per que la "Herrería de Nuestra Señora del Remedio" que aquests havien creat, proporcionés els rails que calia, i amb "Baucells Hnos." pels cotxes. Tanmateix, la indústria catalana encara no es trobava preparada per fer rails de tramvia a uns preus mínimament competitius i, finalment, es varen comprar els rails a la societat "Brid & Cia." de Londres.

El 12 de desembre de 1873 es va rebre el permís definitiu de l'Ajuntament i varen començar les obres.

El 15 de maig de 1875 es va poder fer la primera prova amb un vagó arrossegat per tres mules, que va recórrer tota la línia (d'una extensió de 6.084,50 metres), que cobria el recorregut des de La Rambla a la Plaça de Sants, amb la presència d'Aleix Soujol, el Facultatiu Lluhi Sabater, constructor de l'Estació de Sants, i altres membres de la "Sociedad Anónima Tranvías de Barcelona a Sants y Barcelona a San Andrés", de la que En Aleix Soujol era el director i Francesc Gum l'administrador. El trajecte des de l'antiga Rambla de San Josep (avui forma part de La

Rambla) fins a la Plaça de Sants s'inaugurà el 24 de maig de 1875, comptant l'empresa amb vuit cotxes i seixanta cavalleries per a la seva explotació.

Als sis quilòmetres de llargària de la línia, construïda amb un ample de via de 1,44 metres, es van utilitzar carrils de dos menes, 2.481,30 metres eren del sistema Loubat i 3.603,20 metres del tipus Vignole més perfeccionat.

El juliol, l'empresa decidí d'establir un servei d'anuncis a l'interior i exterior dels tramvies, seguint l'ús ja introduït a d'altres capitals europees que gaudien d'aquest mitjà de transport.

Amb l'objecte de donar-li més fluïdesa al trajecte, es començà immediatament la construcció d'una doble via des del Carrer de la Riera Alta fins al Carrer de la Creu Coberta, passant pel Carrer de Tamarit, amb una extensió de més d'un quilòmetre, procedint-se el 25 de juliol de 1876 a la seva inauguració.

El recorregut complet aleshores era:

La Rambla (Pla de la Boqueria), Carrer de l'Hospital, Plaça Pedró, Carrer Sant Antoni Abat, Carrer Manso, Carrer del Comte Borrell (tornada per Carrer de Tamarit, Carrer de la Riera Alta, Carrer del Carme, La Rambla), Carrer de Tamarit, Avinguda Mistral, Plaça d'Espanya, Carrer de la Creu Coberta, Carrer de Sants, Plaça de Sants.



L'èxit d'aquesta línia va ser considerable i per donar-vos-en una idea es pot assenyalar que al decurs d'un any, l'empresa va augmentar el nombre de cotxes fins a quinze i les cavalleries fins a cent.

També es pot esmentar, en favor de la honestetat dels seus empleats, el gest del conductor del cotxe número 9, en José Beget, qui l'1 d'Agost de 1876 es va trobar quaranta duros abandonats a un seient (quan quaranta duros eren un capital) i no va parar fins no trobar el seu amo.

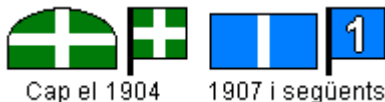
Les tarifes l'any 1885 eren:

A l'imperial 12 cèntims.
A l'interior 18 cèntims.

L'antiga "Compañía de Barcelona a Sans", que explotava la línia, es va dissoldre quan estava en projecte canviar la tracció animal per l'elèctrica i reduir l'ample de la seva xarxa a un metre, per la qual cosa havia estat autoritzada el 2 de desembre del 1901.

Va transferir els seus drets a la "Compañía General de Tranvías" i, una vegada autoritzada aquesta transferència, es començaren les obres l'1 d'abril de 1902, inaugurant-se la tracció elèctrica l'any 1905.

Distintius:



Cap el 1904 1907 i següents

Amb motiu del canvi de tracció, deixà de circular per l'Avinguda Mistral, seguint pel carrer Tamarit fins l'avinguda del Paral·lel per on seguia fins a la plaça Espanya i la resta del recorregut normal.

El 29 d'abril del 1911, s'inaugurà el ramal des de Sants cap a Collblanch, del qual només es va construir fins el carrer Canonge Pibernat, amb la qual cosa la línia es prolongà una mica.



Aquest itinerari va restar inalterable durant tota la resta de la seva existència.

L'any 1911 les tarifes eren:

Sants a Plaça Espanya 5 cèntims.
 Sants a Mercat de Sant Antoni 10 cèntims.
 Sants a Les Rambles 15 cèntims.
 Plaça Espanya a Les Rambles 10 cèntims.

Hi havia també un bitllet econòmic des de les cinc a dos quarts de vuit del matí:

Sants a Les Rambles (econòmic)..... 10 cèntims.

L'any 1929 les tarifes havien variat una mica:

Sants a Mercat de Sant Antoni 10 cèntims.
 Sants a Les Rambles 20 cèntims.
 Plaça Espanya a Les Rambles 15 cèntims.
 Mercat Sant Antoni a Les Rambles .. 10 cèntims.

El bitllet econòmic es despatxava abans de dos quarts de vuit del matí:

Sants a Les Rambles (econòmic) 15 cèntims.

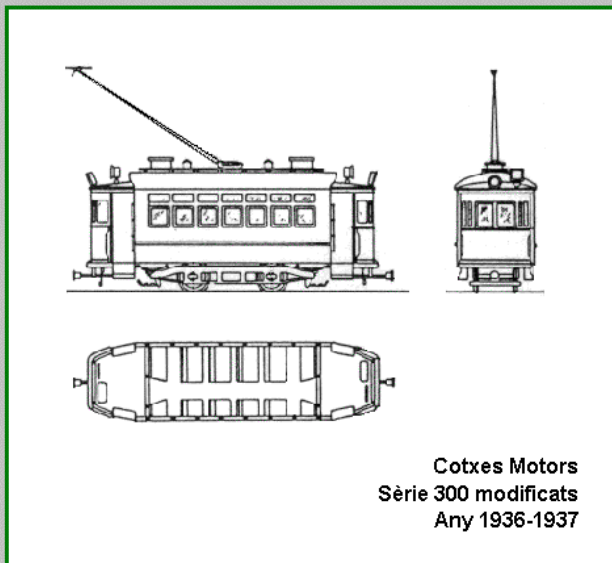
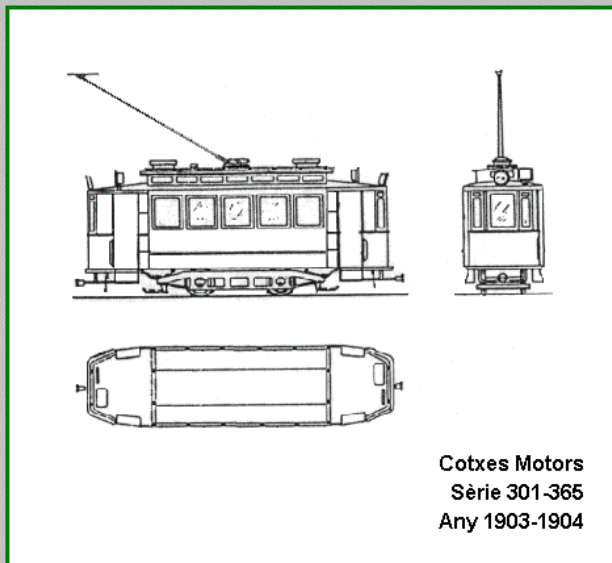
El període de la Guerra Civil (1936 a 1939) es va caracteritzar per la inestabilitat dels serveis en pràcticament totes les línies i els sovints canvis, retalls i supressió de línies.

Aquells que no son significatius, no els esmentarem.

Aquesta línia en concret, el 5 d'abril de 1937 es va limitar al Mercat de Sant Antoni.

Posteriorment va deixar de fer servei abans de finals del mes d'abril del 1939, servei que ja no tornà a restablir-se.

El material típic d'aquesta línia eren els cotxes de la sèrie 301 a 365 (inicialment numerats de l'1 al 65 per la "Compañía General de Tranvías" i renumerats més tard), encara que els més utilitzats eren els 30 primers de la sèrie (301 a 330) que eren alemanys, construïts per casa Herbrand de la ciutat de Köln (Colònia) i es diferenciaven de la resta de cotxes de la sèrie exteriorment en les finestres, ja que aquests primers les tenien totalment quadrades mentre que els altres les tenien arquejades per la part de dalt, i a més estaven construïts per Can Girona de Barcelona (els 331 a 335) i per Carde i Escoriaza de Saragossa (els 336 a 365).



Línia 2

Any 1901

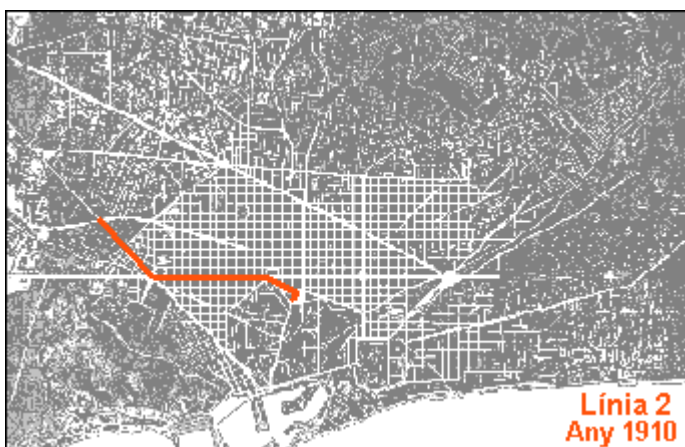
Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	SOCIEDAD de los FERROCARRILES ECONOMICOS del BAJO LLOBREGAT	
A	27-08-1901	Pl. España - Gran Via - Pl. Cataluña	Nova creació
	ANY 1902	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	Absorció Cia
F	27-06-1902	Pl. España - Gran Via - Pl. Cataluña	Absorció Cia
F	24-01-1904	(Pl. España - Gran Via - Pl. Cataluña)	Suprimida
I	24-01-1904	Pl. Cataluña - Gran Via - Sans	Nova creació
I	29-04-1911	Pl. Cataluña - Sans (Canonge Pibernat)	Prolongació

Aquesta línia neix inclosa en el projecte de la societat "Crédito Marítimo" que, sota la direcció de Mateo LLasat, planejà una xarxa de ferrocarrils econòmics, per la qual cosa es constituí la Societat de "Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat", presentant-la per la seva aprovació l'any 1882, amb l'itinerari inicial des de la Plaça de Catalunya a la Avinguda del Paral·lel passant per la Gran Via, (això sempre respecte a la línia que estem tractant).

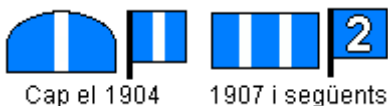
La línia, però, no va ser adjudicada fins el 10 de juny de 1898. El 27 d'agost de 1901 es va obrir al públic amb tracció animal, però aquest mateix any ja es va demanar permís per a la seva substitució per tracció elèctrica. La companyia mai no va veure realitzar-se aquest darrer projecte ja que el 27 de juny de 1902 cedeix la concessió a la "Compañía General de Tranvías" que continuà la gestió per obtenir el permís pel canvi de tracció. El 23 de març de 1903 la C.G.A. rep l'autorització i el 24 de gener de 1904 inaugura la tracció elèctrica, perllongant i variant-ne l'itinerari, que aleshores queda establert:

Plaça de Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça d'Espanya, Carrer de la Creu Coberta, Carrer de Sants, Plaça de Sants.



El final a la Plaça de Catalunya estava situat davant de l'estació del Ferrocarril de Sarrià (avui F.G.C.), es a dir a la cantonada del carrer Pelai.

Distintius:



Cap el 1904

1907 i següents

Tarifes any 1911:

Sants a Plaça Espanya 5 cèntims.
Sants a Gran Via-Urgell 10 cèntims.
Sants a Plaça Catalunya 15 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Catalunya 10 cèntims.

Hi havia també un bitllet econòmic des de les cinc a dos quarts de vuit del matí:

Sants a Plaça Catalunya (econòmic) 10 cèntims.

El 29 d'abril del 1911, s'inaugurà el ramal des de Sants cap a Collblanch, del qual només es va construir fins el carrer Canonge Pibernat, amb la qual cosa la línia es prolongà una mica, encara que no acabà de canviar de Barri.

El 1925 l'empresa "Tranvías de Barcelona, S.A." va ésser nacionalitzada i es van fer alguns canvis d'horaris i serveis, però el trajecte segueix essent el mateix.

Les tarifes, l'any 1929, eren:

Sants a Gran Via-Urgell 10 cèntims.
Sants a Plaça de Catalunya 15 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Catalunya 10 cèntims.

La línia 2 era també nocturna, per la qual cosa hi havia altres preus a les nits:

Sants a Gran Via-Urgell 15 cèntims.
Sants a Plaça de Catalunya 25 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Catalunya 20 cèntims.

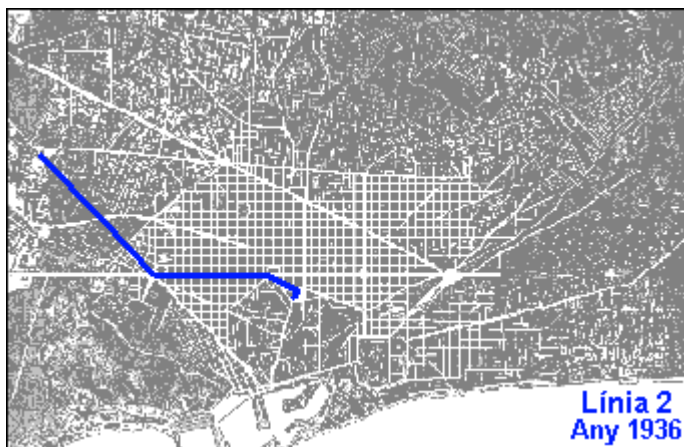
Després d'aquesta data ja no es tenen més notícies de la línia, es possible que fos suprimida a finals dels anys vint.

Van fer servei cotxes de la sèrie "300" en general.

Línia 2

Any 1936

El 1936 reapareix amb aquest mateix número i itinerari, però com a reforç de la línia 55 que llavors feia el trajecte des de la Plaça Catalunya, per la Gran Via, fins a Collblanch.



Durà molt poc temps, a començaments del 1937 ja no funcionava.

Van fer servei cotxes "Cadeneros", amb o sense remolc, segons l'època.

Línia 3

Any 1901

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	SOCIEDAD de los FERROCARRILES ECONOMICOS del BAJO LLOBREGAT	
B	27-08-1901	Pl. España - Paralelo - Puerto	Nova creació
	ANY 1902	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	Absorció Cia
G	27-06-1902	Pl. España - Paralelo - Puerto	Absorció Cia
G	27-06-1902	(Pl. España - Paralelo - Puerto)	Suprimida
K	06-05-1904	Puerto (Aduana) - Paralelo - Sans	Nova creació
K	05-08-1904	Pl. Antonio López - Paralelo - Sans	Prolongació
K	29-04-1911	Pl.A.Lopez-Paralelo-(Canonge Pibernat)	Prolongació

Tal com hem vist a l'anterior línia 2, la concessió del tram des de la Plaça de Catalunya al Paral·lel que havia estat atorgada inicialment a "Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat", incloïa aquesta prolongació que la "Compañía General de Tranvías" tenia previst posar en servei dins del seu projecte per unir "Barcelona y sus Pueblos Comarcanos" amb deu línies de tramvies.

Aquest projecte va estar promogut per Alfredo Parrish, el qual va obtenir el 28 de juny de 1897 la concessió de la xarxa de tramvies elèctrics de via estreta (un metre) per a passatgers i mercaderies, que havia d'enllaçar els barris i ciutats de Gràcia, Sants, Sant Andreu, Sant Gervasi, Sant Martí i Sarrià. Malgrat aquesta concessió, com hi havia alguns trams que podien causar conflictes en estar afectats també per altres companyies, la seva posada en marxa es va anar endarrerint, fins que el 16 d'octubre de 1902 es van traspasar els drets a l'esmentada C.G.T., la qual va continuar les gestions per desenvolupar la xarxa una vegada fetes les reformes adients, obtenint el vist i plau de l'Ajuntament el 19 de desembre del 1902 i la aprovació del Ministeri de Foment en el mes d'abril del 1904.

En el mes de maig del 1904 la "Compañía General de Tranvías" inaugura aquesta línia amb tracció elèctrica, amb el recorregut:

Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Avinguda del Paral·lel, Plaça d'Espanya, Carrer de la Creu Coberta, Carrer de Sants, Plaça de Sants.



Distintius:



Tarifes any 1911:

Sants a Plaça Espanya 5 cèntims.
Sants a Ronda Sant Pau 10 cèntims.
Sants a Drassanes 15 cèntims.
Sants a Plaça Antoni López. 20 cèntims.
Plaça Espanya a Drassanes 10 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Antoni López.. 15 cèntims.
Ronda St.Pau a Plaça Antoni López .. 10 cèntims.

Hi havia un passatge econòmic des de les cinc fins a dos quarts de vuit del matí:

Sants a Drassanes (econòmic) 10 cèntims.

El 29 d'abril del 1911, s'inaugura el ramal des de Sants cap a Collblanch, del qual només es va construir fins el carrer Canonge Pibernat, amb la qual cosa la línia es prolonga una mica, encara que no acabà de canviar de Barri.

El 1925 la línia continuà fent el mateix trajecte i amb els mateixos preus.

Tarifes l'any 1929:

Sants a Ronda Sant Pau 10 cèntims.
Plaça Espanya a Drassanes 15 cèntims.
Ronda St.Pau a Plaça Antoni López 10 cèntims.
Sants a Plaça Antoni López 20 cèntims.

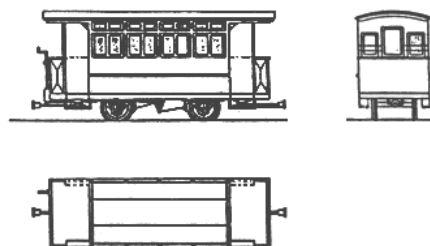
El bitllet econòmic era:

Sants a Drassanes 15 cèntims.

El 1936 funciona en combinació amb la línia 57 que llavors feia el trajecte des de Collblanc fins a la Plaça del Palau.

L'1 d'abril de 1937 es va suspendre el servei i ja no es va tornar a restablir mai més.

En aquesta línia hi van circular quasi sempre cotxes "300" amb remolc.



Cotxes Remolcs
Sèrie 1695-1706
(ex-vapor) "Petits"
Any 1888

Línia 4

Any 1904

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1904	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
L	29-08-1904	Pl. Catalunya - Marina (Monumental)	Nova creació
L	08-1904	Marina (Monumental) - Gran Via - Sans	Prolongació
L	29-04-1911	Marina - Sans (Canonge Pibernat)	Prolongació

Distintius:



L'itinerari era:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Rambla de Catalunya, Carrer del Consell de Cent, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Gran Via (fins al Passeig de Carles I, davant de la Plaça de Braus Monumental).



Tarifes any 1911:

Sants a Plaça Espanya	5 cèntims.
Sants a Gran Via-Urgell	10 cèntims.
Sants a Passeig de Gràcia	15 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Tetuan	15 cèntims.
Plaça Espanya a Passeig de Gracia	10 cèntims.
Plaça Universitat a Plaça Tetuan.	10 cèntims.
Rambla de Catalunya a Monumental.	10 cèntims.
Sants a Plaça Tetuan	20 cèntims.
Sants a Monumental	25 cèntims.
Plaça Espanya a Monumental	20 cèntims.
Gran Via-Urgell a Monumental	15 cèntims.
Plaça Tetuan a Monumental	5 cèntims.

El 29 d'abril del 1911, s'inaugurà el ramal des de Sants cap a Collblanch, arribant fins el carrer Canonge Pibernat.

En aquesta línia circularen cotxes de la sèrie "300" sense remolc i a les temporades d'estiu les "jardineres" de via estreta de la sèrie 366 a 380.

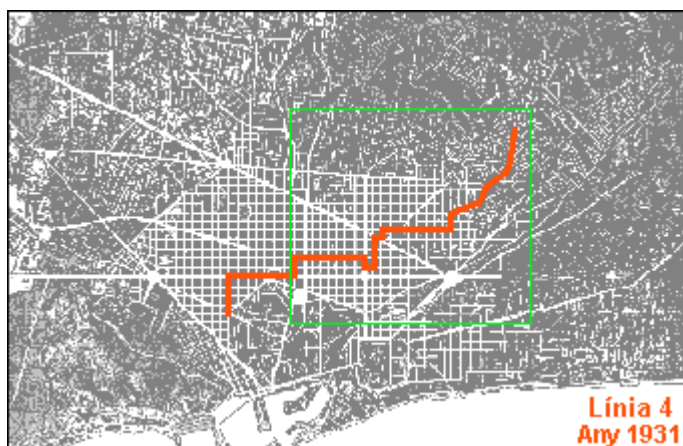
L'any 1930 se suprimí en ser absorbida per una nova línia, la 56 de via ampla, que feia un recorregut semblant amb principi i final idèntics.

Línia 4

Any 1931

El mes de juny del 1931 torna a aparèixer aquest número però fent l'itinerari següent :

Passeig Maragall (des de l'Avinguda de la Mare de Deu de Montserrat), Plaça de Maragall, Passeig de Maragall, Carrer del Freser, Carrer del Dos de Maig, Carrer de Mallorca, Carrer de Nàpols, Avinguda Diagonal, Carrer de Roger de Flor, Carrer de la Diputació, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Rambla Catalunya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer del Comte d'Urgell (fins al Mercat de Sant Antoni).



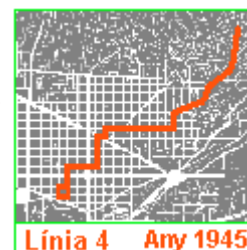
El distintiu en aquesta època es:



Amb motiu de les restriccions de llum, a partir de l'11 de setembre de 1944 circulà únicament de 7 a 9, de 12 a 16 i de 18,30 a 21,30 hores.

El 28 d'agost de 1945 modificà el seu final, quedant el recorregut de la següent manera :

Carrer d'Ausias Marc (des del Carrer del Bruc), Carrer de Girona, Carrer de la Diputació, Carrer de Roger de flor, ... i la resta de l'anterior itinerari.



Les tarifes eren llavors :

Ausias March a Avinguda Borbó ...	20 cèntims
(Bitllet feiner d'anada i tornada)	30 cèntims

El 14 d'octubre de 1945, també amb motiu de les restriccions de Llum, es va suspendre el servei, restablint-se el 9 de desembre de 1945.

El 16 de setembre de 1946 va ser suprimida definitivament.

Els tramvies que van prestar servei en aquesta línia van ser cotxes de les sèries 301 a 365 i 413 a 418, els més habituals, sempre sense remolc. Malgrat això, un cotxe que hi era quasi sempre fent servei era el 451. Després de la guerra van circular també cotxes "600", que eren "Cadeneros" de la sèrie 1 a 124 reformats per tal de poder circular per via estreta.

Línia 5

Any 1908

Antecedents:

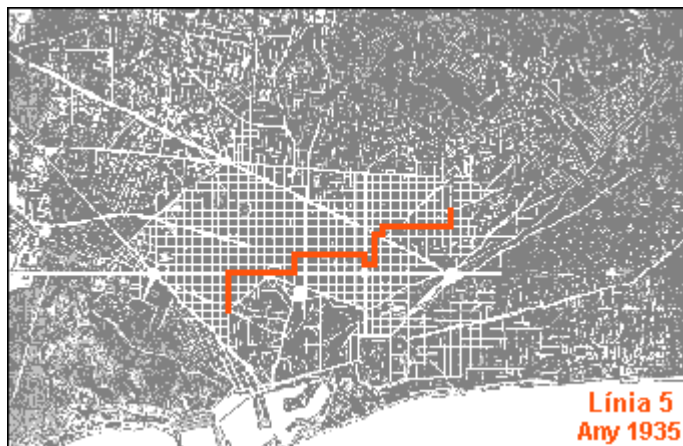
Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1908	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
P	05-12-1908	P.Tetuan-Gran Via-Urgel-Mdo.S.Antonio	Nova creació
P	20-04-1909	P.Tetuan-G.Via-Urgel-Paralelo-Aduana	Prolongació

Distintius:



El 1910 el trajecte sencer era:

Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer del Comte d'Urgell, (Mercat de Sant Antoni), Carrer de Manso, Carrer de Viladomat, Avinguda del Paral·lel (fins a la Duana).

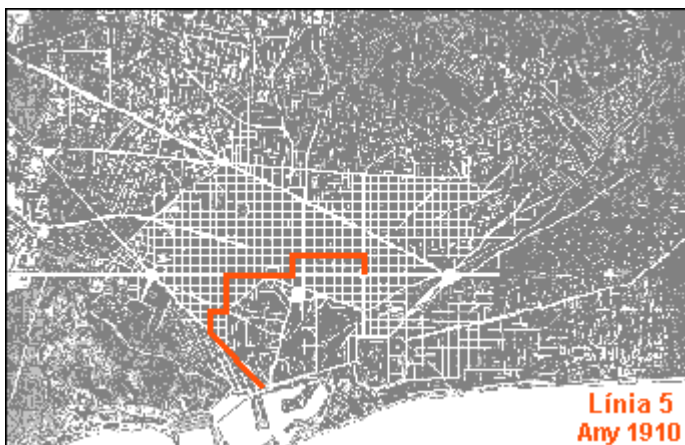


Línia 5
Any 1935

El mes d'abril de 1939 (amb motiu de la Guerra) es va suspendre provisionalment el servei, tornant a restablir-se el dia 26 de juny del mateix any.

El 30 de novembre de 1939 es va suprimir, aquesta vegada definitivament.

Per aquesta línia, durant la seva existència, circularen cotxes de les sèries 301 a 365, 413 a 418 i els "600", sempre sense remolc. Alguna vegada hi va circular algun altre cotxe "400".



Línia 5
Any 1910

Tarifes any 1911:

Plaça Tetuan a Plaça Universitat ... 10 cèntims.
 Plaça Tetuan a Mercat Sant Antoni .. 15 cèntims.
 Plaça Tetuan a La Duana 20 cèntims.
 Passeig Gràcia a Mercat St.Antoni .. 10 cèntims.

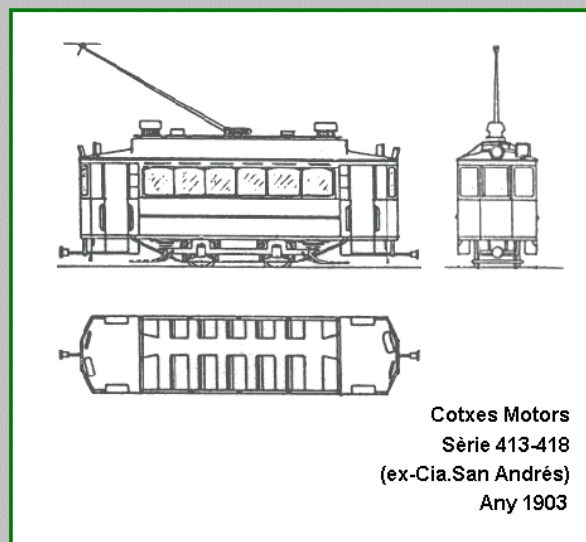
L'any 1915 el trajecte quedà reduït fins al Mercat de Sant Antoni, amb la qual cosa es converteix en un reforç de la línia 4 que hem vist abans, en el tram entre l'esmentat Mercat i la Plaça Tetuan.

Tarifes any 1929:

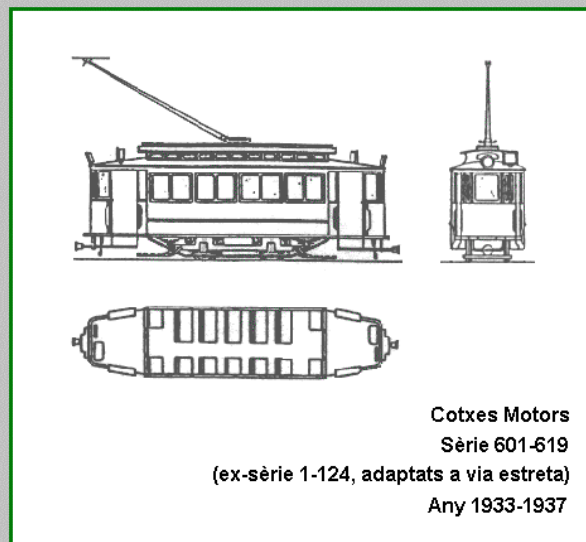
Plaça Tetuan a Plaça Universitat..... 10 cèntims.
 Plaça Tetuan a Mercat Sant Antoni..... 15 cèntims.
 Passeig Gràcia a Mercat St.Antoni.... 10 cèntims.

Seguint amb aquest mateix caire de servir com reforç de la línia 4, l'any 1935 es perllonga el seu recorregut fins al Carrer del Freser, quedant el seu itinerari establert així:

Carrer del Dos de Maig (des del Carrer del Freser), Carrer de Mallorca, Carrer de Nàpols, Avinguda Diagonal, Carrer de Roger de Flor, Carrer de la Diputació, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer del Comte d'Urgell (fins al Mercat de Sant Antoni).



Cotxes Motors
Sèrie 413-418
(ex-Cia.San Andrés)
Any 1903



Cotxes Motors
Sèrie 601-619
(ex-sèrie 1-124, adaptats a via estreta)
Any 1933-1937

Línia 6

Any 1904

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
ANY 1904		COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
J	18-03-1904	Pl.Cataluña - Rambla Cataluña	Nova creació
J	30-10-1907	P.Cataluña-R.Cataluña-Muntaner-Bonanova	Prolongació

Distintius:



Totes les línies que hem vist fins ara (1 a 5) portaven, des de l'any 1907, el banderí de color blau, d'igual manera veurem com aquelles altres línies de la "Compañía General de Tranvías" que anaven a La Bonanova el duien de color vermell, las que anaven a Sarrià el duien de color verd, les de Sant Gervasi de color lila i les de Les Corts de color groc.

El 1907 feia el recorregut:

Plaça Catalunya, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Muntaner, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova.

Aquesta línia a partir del 1907 era, de fet, un reforç de la 10 que veurem més endavant.

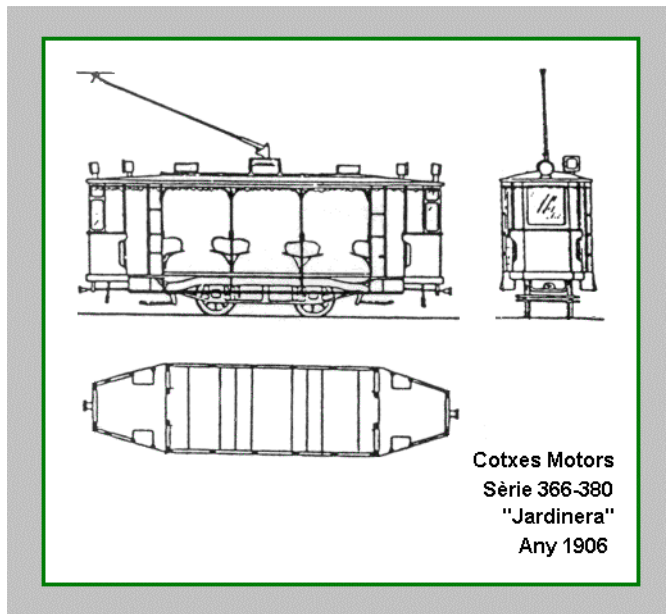


Tarifes any 1911:

Pl.Catalunya a Muntaner-Diagonal..... 10 cèntims
 Pl.Catalunya a Ronda General Mitre .. 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Bonanova..... 20 cèntims
 Muntaner-Diagonal a Plaça Bonanova .. 10 cèntims

Cap el 1925 se suprimeix.

Aquesta línia va estar servida per cotxes "300" (de les diverses sèries típiques de la C.G.T.), sempre sense remolc.



Cotxes Motors
Sèrie 366-380
"Jardinera"
Any 1906

Línia 6

Any 1929

L'any 1929 reapareix aquest número, però fent el trajecte:

Plaça Catalunya, Ronda de la Universitat (tornada pel Carrer de Pelai), Plaça de la Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer Provença, Carrer Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià (davant del Camp del R.C.D. Espanyol).



El distintiu de línia d'aquesta època era:



Tarifes any 1929:

Plaça Catalunya a Provença..... 10 cèntims
 Pl.Catalunya a Travessera les Corts... 15 cèntims
 Provença a Avinguda Sarrià (final).... 10 cèntims

L'any 1935 va ser suprimida.

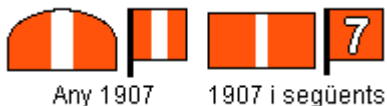
Línia 7

Any 1907

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1907	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
O	30-10-1907	Bilbao-Rbla.Cataluña-ViaAugusta(C.Carril)	Nova creació

Distintius:



Any 1907 1907 i següents

L'any 1910 el recorregut era:

Via Laietana (confluència amb el Carrer Jonqueres), Plaça Urquinaona, Carrer de Pau Claris, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Muntaner, Plaça de la Bonanova.

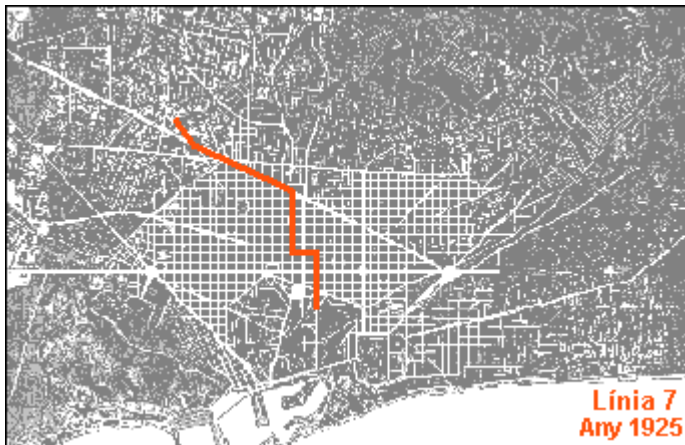


Línia 7
Any 1910

Tarifes any 1911:

Jonqueres a Diagonal-Muntaner 10 cèntims.
 Jonqueres a Ronda General Mitre 15 cèntims.
 Jonqueres a Plaça Bonanova 20 cèntims.
 Diagonal-Muntaner a Plaça Bonanova .. 10 cèntims.

Cap l'any 1925 varià el seu recorregut des de l'Avinguda Diagonal, de la següent manera:



Línia 7
Any 1925

... Avinguda Diagonal, Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Avinguda de Sarrià (fins davant del Camp del R.C.D. Espanyol).

El distintiu continuà essent un "7" blanc sobre fons vermell.

Les tarifes son llavors:

Diagonal-Muntaner a Avinguda Sarrià . 10 cèntims.
 Jonqueres a Avinguda Sarrià 15 cèntims.

Després de les reformes fetes per T.B. l'any 1929, varià un altre cop el seu final, deixant de circular per l'Avinguda de Sarrià, per continuar endavant per l'Avinguda Diagonal fins el Carrer d'Anglesola, per on seguia fins al Carrer de Vilamur a Les Corts.

El distintiu canvià, essent:

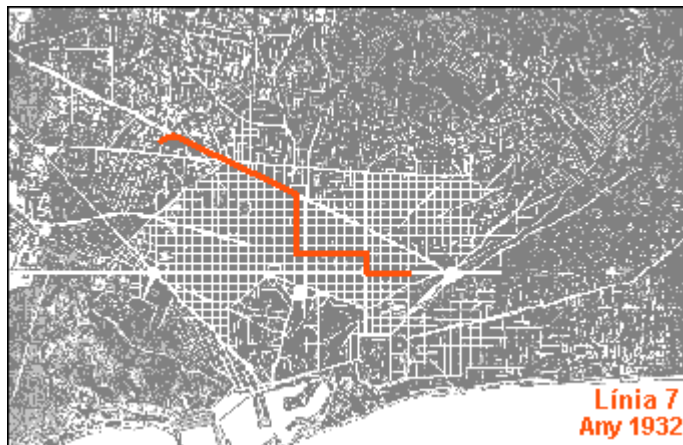


Les tarifes van quedar establertes com segueix:

Jonqueres a Provença-Rambla Catalunya 10 cèntims.
 Jonqueres a Muntaner 15 cèntims.
 Jonqueres a Anglesola 30 cèntims.
 Provença a Travessera de Les Corts .. 10 cèntims.
 Rambla Catalunya-Diagonal a Anglesola 15 cèntims.
 Travessera de Les Corts a Anglesola . 10 cèntims.

El 27 d'octubre de 1932 tornà a variar el seu itinerari, canviant el seu altre final i restant el seu recorregut:

Gran Via (des del Passeig de Carles I, en front de la plaça de braus Monumental), Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Carrer d'Anglesola (fins al Carrer de Vilamur).



Línia 7
Any 1932

Amb aquest recorregut es mantingué uns anys fins que l'1 de gener de 1942 va ser suprimida definitivament.

El material típic va ésser els cotxes "300 especials" de la sèrie 381 a 390, encara que de tant en tant i circulaven "300" dels normals, de la sèrie 301 a 365.



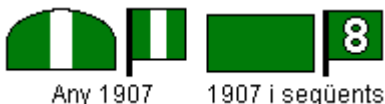
Línia 8

Any 1907

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1907	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
N	30-10-1907	Bilbao-Rbla.Cataluña-Muntaner-Bonanova-Sarrià	Nova creació

Distintius:



El recorregut era el següent:

Via Laietana (confluència amb el Carrer de Jonqueres), Plaça Urquinaona, Carrer de Pau Claris, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Muntaner, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià.



Línia 8
Any 1907

Tarifes any 1911:

Jonqueres a Muntaner-Diagonal 10 cèntims.
 Jonqueres a Ronda General Mitre 15 cèntims.
 Jonqueres a Plaça Bonanova 20 cèntims.
 Muntaner-Diagonal a Plaça Bonanova .. 10 cèntims.
 Muntaner-Diagonal a Plaça de Sarrià.. 15 cèntims.
 Ronda General Mitre a Plaça de Sarrià 10 cèntims.
 Jonqueres a Plaça de Sarrià..... 25 cèntims.
 Plaça Bonanova a Plaça de Sarrià 5 cèntims.

L'any 1925 es va escurçar el trajecte, quedant:

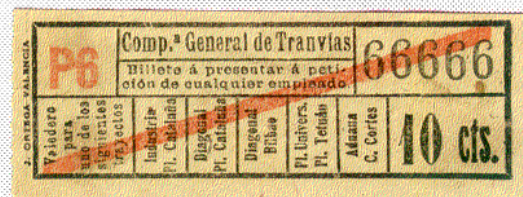
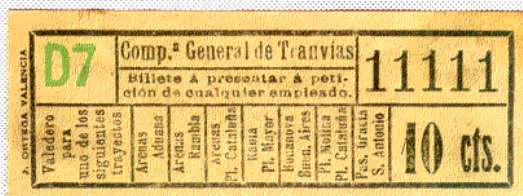
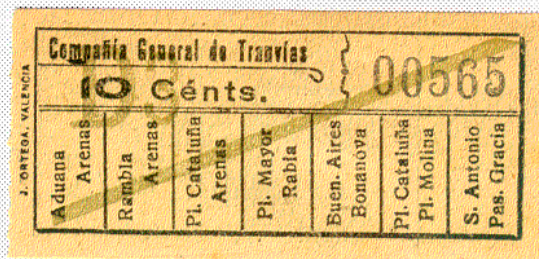
Carrer de Muntaner (des de la Plaça d'Adrià), Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià.

Les tarifes eren llavors:

Plaça Adrià a Plaça Bonanova 5 cèntims.
 Plaça Adrià a Plaça de Sarrià 10 cèntims.

Després de les reformes de línies que va fer T.B. l'any 1929, se suprimí definitivament.

Durant la seva curta existència va estar servida per cotxes "300" de totes les sèries de la C.G.T.



Alguns Bitllets utilitzats a les línies de la "Compañía General de Tranvías".

Línia 9

Any 1905

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1905	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
M	24-04-1905	Pl.Cataluña-Mayor Sarrià-Pl.Borras	Nova creació
M	15-04-1906	Pl.Cataluña – Cuesta de Vallvidrera	Prolongació

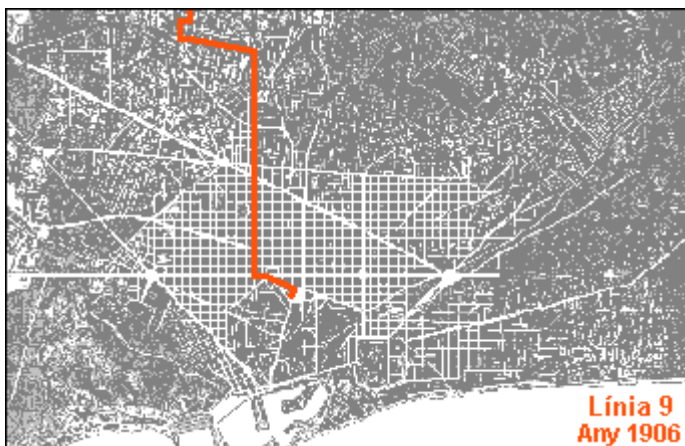
Distintius:



Any 1905 1907 i següents

L'any 1906 el recorregut era:

Plaça de Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça de la Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià, Carrer Major de Sarrià, Carrer del General Vives, Plaça Borràs, Avinguda de Vallvidrera (fins al Peu del Funicular).



Línia 9
Any 1906

Tarifes any 1911 :

Plaça Catalunya a Muntaner-Diagonal..	10 cèntims.
Plaça Catalunya a Ronda General Mitre	15 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	20 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià....	25 cèntims.
Plaça Catalunya a Peu Funicular.....	30 cèntims.
Muntaner-Diagonal a Plaça Bonanova...	10 cèntims.
Muntaner-Diagonal a Plaça de Sarrià..	15 cèntims.
Ronda General Mitre a Plaça de Sarrià	10 cèntims.
Ronda General Mitre a Peu Funicular..	15 cèntims.
Plaça Bonanova a Peu Funicular.....	10 cèntims.

A més, els dies festius hi havia bitllets amb preus especials
 Plaça Catalunya a Plaça Sarrià (festiu) 20 cèntims
 Plaça Catalunya a Peu Funicular (festiu) 25 cèntims

Abans de l'any 1915 se suprimí el servei, i el seu número (el "9") va passar a ser utilitzat per la línia que veurem tot seguit.

Per aquesta línia també hi van circular tota mena de cotxes "300" de les diferents sèries de la C.G.T.

Línia 9

Any 1909

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1909	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
Q	20-04-1909	Pl.Cataluña - Magòria	Nova creació

El 19 d'abril de 1909, la "Compañía General de Tranvías" inaugura el ramal des de Plaça d'Espanya a la desapareguda Estació de Magòria dels (actualment) Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), amb tracció elèctrica.

Simultàniament amb l'anterior línia (que llavors no tenia encara número) existia aquesta altra fent el recorregut :

Plaça Catalunya, Ronda de la Universitat, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Espanya, Gran Via (fins al Carrer del Moianès, davant de l'Estació de Magòria).

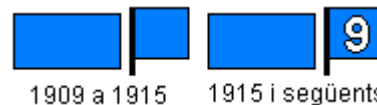


Línia 9
Any 1909

Les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Plaça Espanya	10 cèntims.
Plaça Catalunya a Magòria	15 cèntims.
Gran Via-Urgell a Magòria	10 cèntims.
Plaça Espanya a Magòria	5 cèntims.

El distintiu de línia era en color blau, però sense número. L'any 1915, en suprimir-se l'altre línia 9, que hem vist anteriorment, passà a tenir com a distintiu el "9" blanc sobre fons blau.



1909 a 1915 1915 i següents

L'Objectiu bàsic d'aquesta línia era absorbir la major part dels viatgers que arribaven o partien de l'esmentada Estació Magòria, de la qual sortia el Ferrocarril que anava cap a Martorell i Igualada, llavors explotat per la "Compañía de Caminos de Hierro del Nordeste de España" i per la "Compañía del Ferrocarril Central Catalán". El tramvia estava combinat amb les arribades i sortides dels trens. L'any 1926 la "Compañía General de Ferrocarriles Catalanes", que s'havia creat per la fusió de les dues esmentades Companyies (la del "Nordeste" i la del "Central Catalán"), inaugura la seva Estació subterrània de la Plaça d'Espanya, restant la de Magòria només per a mercaderies. Encara i així, el tramvia continuà prestant servei fins després de la guerra.

Va ser suprimida abans del mes d'abril de l'any 1939.

Aquesta línia va estar servida per cotxes "300" en general, sempre sense remolc.

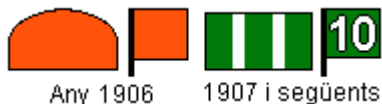
Línia 10

Any 1906

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1906	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
N	14-07-1906	Pl.Cataluña-Mayor Sarrià-Pl.Borras	Nova creació
N	24-01-1907	Pl.Cataluña - Muntaner -Bonanova - Sarrià	Prolongació

Distintius:



Any 1906 1907 i següents

L'itinerari sencer era:

Plaça Catalunya, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Muntaner, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià.



Línia 10
Any 1907

Tarifes any 1911:

Plaça Catalunya a Muntaner-Diagonal.. 10 cèntims.
 Plaça Catalunya a Ronda General Mitre 15 cèntims.
 Plaça Catalunya a Plaça Bonanova..... 20 cèntims.
 Plaça Catalunya a plaça de Sarrià.... 25 cèntims.
 Muntaner-Diagonal a Plaça Bonanova... 10 cèntims.
 Muntaner-Diagonal a Plaça de Sarrià.. 15 cèntims.
 Ronda General Mitre a Plaça de Sarrià 10 cèntims.

Els dies festius hi havia un bitllet especial:

Plaça Catalunya a Plaça Sarrià (festiu) 20 cèntims.

Abans del 1915 varià substancialment el seu itinerari, que passà a ser:



Línia 10
Any 1915

Plaça Catalunya, Ronda de la Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer París.

El distintiu també varià:



El preu del trajecte sencer era:

Plaça Catalunya a Carrer París..... 10 cèntims.

Durant uns anys circulà sense modificacions.

L'any 1929 les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Provença-Aribau.... 10 cèntims.

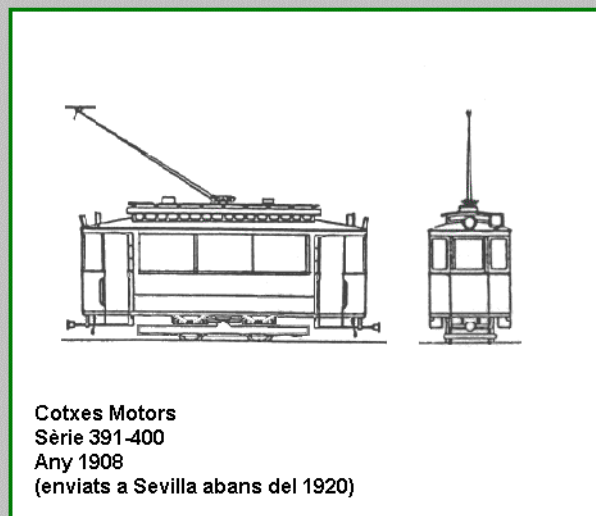
Plaça Catalunya a París..... 15 cèntims.

El 27 d'octubre de 1932 es perllongà fins a la plaça Frederic Soler, pels carrers:

... Carrer de París, Carrer d'Enric Granados, (Avinguda Diagonal), Carrer de Tuset, Carrer d'Alfons XII, Plaça Molina, Carrer de Guillem Tell, Carrer Saragossa, Carrer de Jules Verne, Ronda del General Mitre, Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça Frederic Soler (Sant Gervasi).

L'any 1935 fou suprimida definitivament.

Van fer servei cotxes "300" en general, sempre sense remolc.



Cotxes Motors
Sèrie 391-400
Any 1908
(enviats a Sevilla abans del 1920)



Curios bitllet, valid per a qualsevol de les companyies integrades (Any 1945).

Línia 11

Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
B	06-05-1879	Pl.Palacio - Sarrià	Nova creació
B	any 1880	Pl.Cataluña - Sarrià	Eскурçada

A la línia 17 fem la ressenya històrica del "Tramvia de Foc de Sant Gervasi", que anava de Barcelona a Sarrià passant per l'interior del Barri del mateix nom. La línia tenia un ramal que sortia del carrer Aribau a l'alçada del carrer Provença (aproximadament) fins a Les Corts. El recorregut fins a Sarrià inicialment es feia passant per Sant Gervasi.

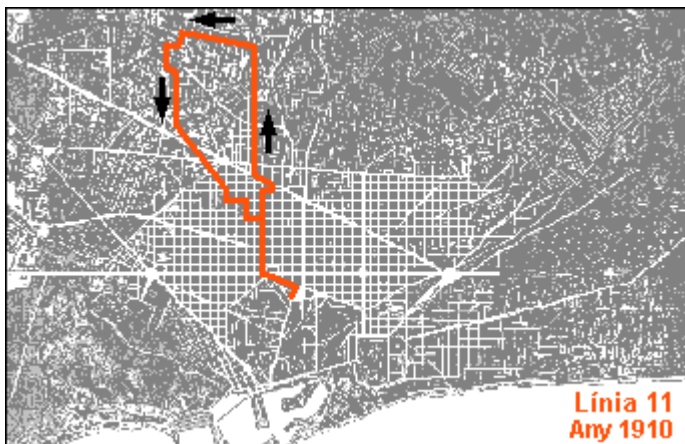
En una data incerta, abans del 1883, s'havia completat el nou ramal que continuava per l'avinguda de Sarrià, derivació de l'esmentat de Les Corts, i arribava fins al mateix final passant pel carrer major de Sarrià.

Distintius:



Abans del 1910, els tramvies d'aquesta línia feien el següent recorregut:

Plaça de Catalunya, Ronda Universitat, Plaça de la Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Paris, Carrer d'Enric Granados, Avinguda Diagonal, Carrer Muntaner, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià, Carrer Major de Sarrià, Carrer Clos de Sant Francesc, Carrer Pedró de la Creu, Carrer de Bonaplata, Plaça d'Artós, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça Prat de la Riba, Avinguda de Sarrià, Carrer del Comte d'Urgell, Carrer Còrsega, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer de Provença, Carrer d'Aribau, Plaça Universitat, Carrer Pelai, Plaça Catalunya.



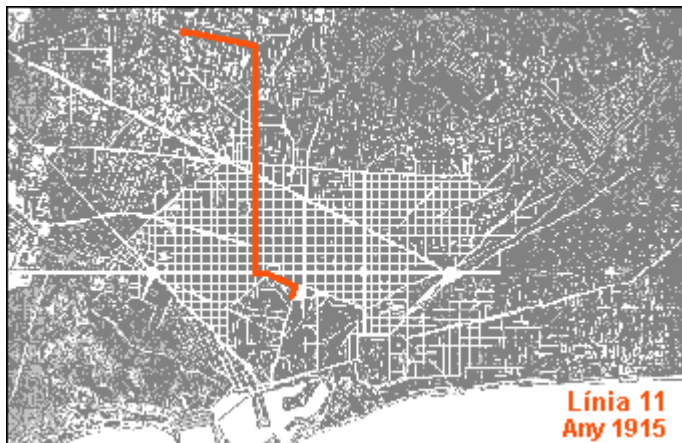
Com es pot veure, era un itinerari de circumval·lació i feia parella amb la línia 12, que veurem tot seguit, ja que aquesta era la exterior i aquella la interior, fent el circuit a la inversa.

Tarifes any 1911:

Plaça Catalunya a Muntaner-Diagonal.. 10 cèntims.
Plaça Catalunya a Ronda General Mitre 15 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova..... 20 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià.... 25 cèntims.
Muntaner-Diagonal a Plaça Bonanova... 10 cèntims.
Muntaner-Diagonal a Plaça de Sarrià.. 15 cèntims.
Ronda General Mitre a Plaça de Sarrià 10 cèntims.
Plaça de Sarrià a Pl. Prat de la Riba 10 cèntims.
Plaça de Sarrià a Comte d'Urgell..... 15 cèntims.
Plaça Prat de la Riba a Pl. Catalunya 15 cèntims.
Comte d'Urgell a Plaça Catalunya..... 10 cèntims.

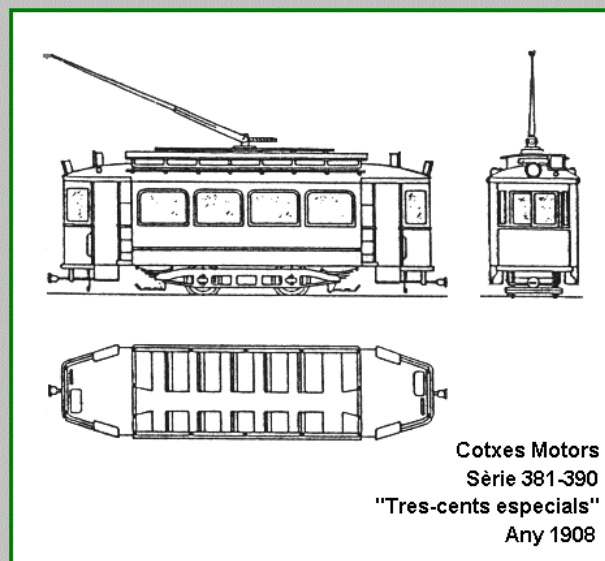
Alguns anys després, cap el 1915, se suprimiria el sistema de circumval·lació, quedant el següent recorregut:

Plaça de Catalunya, Ronda Universitat, Plaça de la Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià.



Amb la reestructuració de línies que va dur a terme T.B. en unificar la xarxa de tramvies, l'any 1925 deixà de circular aquesta, essent substituïda per les línies 7, 58 i 59. El motiu bàsic d'aquesta substitució va ser la supressió de la via estreta pel Carrer de Muntaner des de la Diagonal fins a la Plaça de la Bonanova.

En aquesta línia circulaven cotxes de les sèries "300" en general.



Línia 12

Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
B	06-05-1879	Pl.Palacio - Sarrià	Nova creació
B	any 1880	Pl.Cataluña - Sarrià	Eскурçada

Distintius:

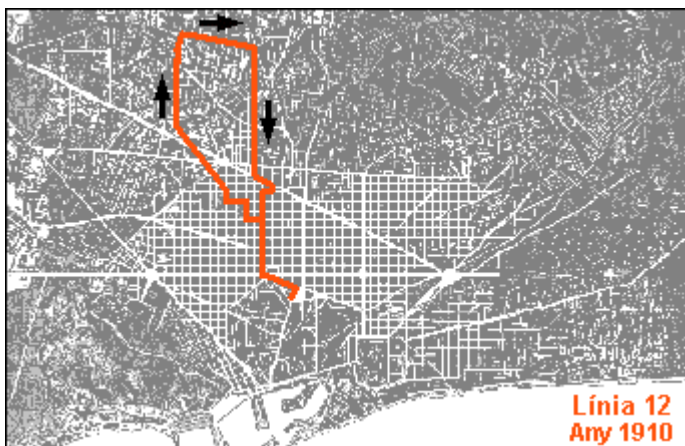


Inicialment 1907 i següents

Tal com hem vist, aquesta línia es creà simultàniament a la 11 i era un complement d'aquella ja que ambdues feien un itinerari de circumval·lació, aquesta interior i l'altra exterior, passant pels mateixos carrers però en sentit contrari, (naturalment des del Carrer d'Aribau confluència amb el Carrer de Provença, ja que des d'aquest lloc fins a la Plaça Catalunya era utilitzat per anar i tornar tots els tramvies de les dues línies 11 i 12).

Així doncs, el recorregut d'aquesta línia era :

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Compte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça d'Artós, Carrer Major de Sarrià, Plaça de Sarrià, Passeig de la Bonanova, Plaça de la Bonanova, Carrer de Muntaner, Avinguda Diagonal, Carrer d'Enric Granados, Carrer París, Carrer d'Aribau, Plaça Universitat, Carrer Pelai, Plaça Catalunya.



Les tarifes eren les mateixes que les de la línia 11, que hem vist anteriorment, (però tenint en compte que els recorreguts van a la inversa) :

Plaça Catalunya a Comte d'Urgell..... 10 cèntims.
Plaça Catalunya a Pl. Prat de la Riba 15 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià.... 25 cèntims.
Comte d'Urgell a Plaça de Sarrià..... 15 cèntims.
Plaça Prat de la Riba a Pl. de Sarrià 10 cèntims.
Plaça de Sarrià a Ronda General Mitre 10 cèntims.
Plaça de Sarrià a Muntaner-Diagonal.. 15 cèntims.
Plaça Bonanova a Muntaner-Diagonal... 10 cèntims.
Plaça Bonanova a Plaça Catalunya..... 20 cèntims.
Ronda General Mitre a Plaça Catalunya 15 cèntims.
Muntaner-Diagonal a Plaça Catalunya.. 10 cèntims.

Cap el 1915 se suprimeix el sistema de circumval·lació, quedant-hi establert el recorregut :

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça d'Artós, Carrer Major de Sarrià, Plaça de Sarrià (tornada pel Carrer Major de Sarrià, Carrer Clos de Sant Francesc, Carrer Pedro de la Creu, Carrer Bonaplata i Plaça d'Artós).

La reestructuració de línies que va dur a terme T.B. cap el any 1925, afectà també a aquesta línia, perllongant-se des de la Plaça de Sarrià fins a la Plaça de la Bonanova, per suplir en part la desaparició de la línia 11 que hem vist abans i aprofitar el ramal de via existent encara entre ambdues places.

L'any 1929 les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Provença-Aribau..... 10 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera les Corts 15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià..... 25 cèntims
Provença-Aribau a Pl.Prat de la Riba.. 10 cèntims
Travessera les Corts a Plaça de Sarrià 15 cèntims
Plaça Prat de la Riba a Pl. de Sarrià. 10 cèntims
Plaça de Sarrià a Plaça Bonanova..... 10 cèntims

El 27 d'octubre de 1932 es limità altre vegada a la Plaça de Sarrià.

El Juliol del 1938 les línies que anaven a la plaça Catalunya es varen limitar totes a la Plaça Universitat amb motiu de les obres de remodelació d'aquesta darrera.

El mes d'abril del 1939 se suprimí provisionalment.

El 17 de setembre de 1940 es tornà a posar en servei però amb el seu final traslladat a la Granvia-Rambla de Catalunya.

Al mes de juliol de 1943, se suprimeix definitivament.

Per aquesta línia varen circular cotxes de les sèries "300" en general.

Línia 12

Any 1944

El 25 d'abril de 1944 tornà a posar-se en servei i, malgrat les transformacions de ramals de via estreta a via d'ample normal, aquesta continua essent de via estreta, amb un recorregut prou escurçat:

Plaça de Sarrià (tornada pel Passeig de la Reina Elisenda de Montcada, Carrer Clos de Sant Francesc, Carrer Pedro de la Creu, Carrer Bonaplata, Plaça d'Artós), Carrer Major de Sarrià, Carrer del General Vives, Plaça Borràs.

Les tarifes queden llavors establertes com segueix :

Plaça Artós a Plaça Borràs..... 20 cèntims.
(Anada i tornada en dies feiners).... 30 cèntims.

El 3 de febrer de 1945 es perllongà des de *la plaça de Sarrià a la plaça Artós (Ps. Sant Joan Bosco).*



Línia 12
Any 1945

El 14 d'octubre de 1945 tornà a escurçar-se encara més, restant el seu itinerari establert des de la Plaça de Sarrià fins a la Plaça Borràs.

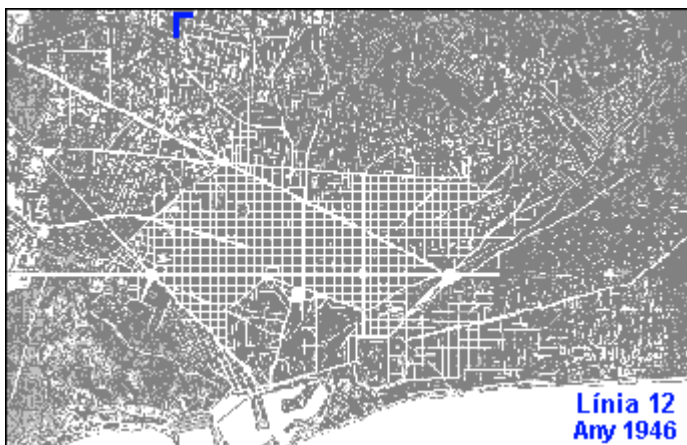
L'any 1946 es modificà el seu ample de via, passant a ser de via normal.

Per aquesta línia varen circular, inicialment, cotxes de les sèries "300" en general i, en els seus darrers anys en els que només hi circulava un cotxe, el 358.

Línia 12

Any 1946

Al reconvertir-se a via ampla, l'any 1946, el seu recorregut continuà essent el mateix.



Línia 12
Any 1946

Pel seu especial traçat, que era de via única a tot el recorregut sense cap apartador, només hi podia circular un sol cotxe, que als darrers temps era el 58, al qual substituïa alguna vegada el 878, típics ambdós d'aquesta línia i últims de les seves característiques (reversibles) en circular per la xarxa Barcelonina.

Durant un temps a la línia 64 s'hi venien bitllets de correspondència amb aquesta.

Va ser suprimida definitivament l'1 d'agost de 1967.



Alguns bitllets utilitzats per la Companyia de Tramvies una vegada unificada la xarxa i abans de la guerra.

Línia 13

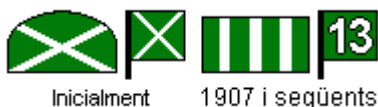
Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
B	06-05-1879	Pl.Palacio - Sarrià	Nova creació
B	any 1880	Pl.Cataluña - Sarrià	Escurçada

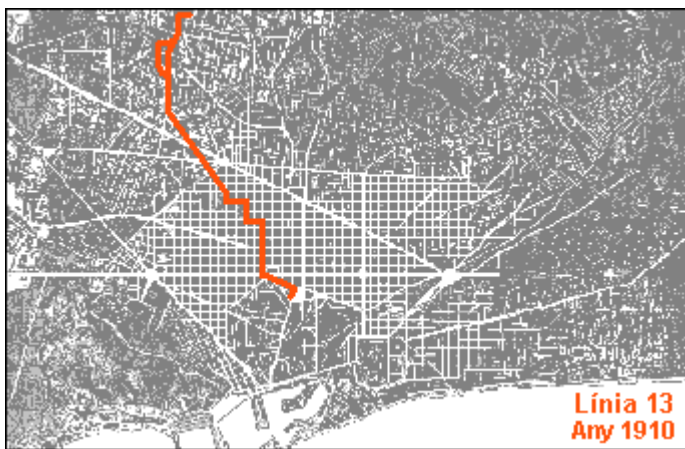
Els antecedents històrics son els mateixos que hem vist a les anteriors línies 11 i 12.

Distintius:



L'any 1910 feia el recorregut:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça d'Artós, Carrer Major de Sarrià, Plaça de Sarrià (tornada pel Carrer Major de Sarrià, Carrer Clos de Sant Francesc, Carrer Pedro de la Creu, Carrer Bonaplata, Plaça d'Artós), Carrer Major de Sarrià, Carrer del General Vives, Plaça Borràs.



Les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Comte d'Urgell..... 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Prat la Riba.. 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià..... 25 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Borràs..... 30 cèntims
 Comte d'Urgell a Plaça de Sarrià..... 15 cèntims
 Plaça Prat de la Riba a Plaça Sarrià.. 10 cèntims
 Plaça Prat de la Riba a Plaça Borràs.. 15 cèntims
 Plaça Artós a Plaça Borràs..... 10 cèntims

Els dies festius hi havia tarifes especials :

Plaça Catalunya a Plaça Sarrià (Festiu) 20 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Borràs (Festiu) 25 cèntims

Aquesta línia tenia la parada de final de trajecte davant mateix del "Salón Cataluña", entre els Carrers Bergara i Pelai.

Durant molts anys continuà funcionant sense variacions en el seu itinerari i en les seves tarifes.

El 27 d'octubre de 1932 varià el seu recorregut des de la Plaça de Sarrià, restant com segueix:

... Plaça de Sarrià, Passeig de la Bonanova, Plaça de la Bonanova.

L'any 1933 es va suprimir.

El 12 d'agost del 1935 es tornà a posar en servei amb un altre final de trajecte. El recorregut sencer aleshores es:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça d'Artós, Carrer Major de Sarrià, Plaça de Sarrià, Passeig de la Reina Elisenda de Montcada (tornada pel Carrer Clos de Sant Francesc, Carrer Pedro de la Creu, Carrer Bonaplata, Plaça d'Artós), Passeig de la Reina Elisenda de Montcada, Carrer del Bisbe Català, Plaça Pedralbes.



Els distintius son els mateixos.

Durà uns anys amb aquest itinerari, fins que després de la guerra es va anar modificant l'ample de via progressivament, fins que li va arribar el torn al tram des de la Plaça de Sarrià a la Plaça de Pedralbes, amb la qual cosa aquesta línia desaparegué definitivament el mes d'abril del 1939.

Va estar servida per cotxes "300" en general, sense remolc.



Línia 14

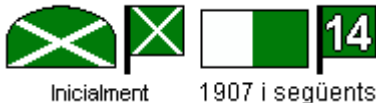
Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
B	06-05-1879	Pl.Palacio - Sarria	Nova creació
B	any 1880	Pl.Cataluña - Sarria	Eскурçada

Els antecedents històrics son també els mateixos que hem vist a les anteriors línies 11, 12 i 13.

Distintius:

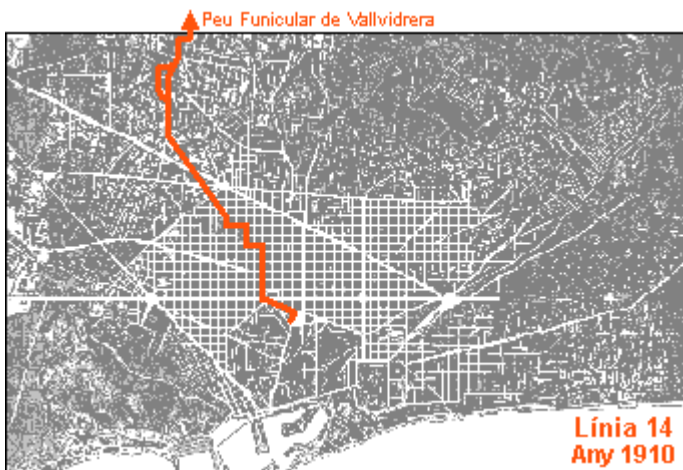


Inicialment

1907 i següents

L'any 1910 feia el recorregut:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça d'Artós, Carrer Major de Sarrià, Plaça de Sarrià (tornada pel Carrer Major de Sarrià, Carrer Clos de Sant Francesc, Carrer Pedro de la Creu, Carrer Bonaplata, Plaça d'Artós), Carrer Major de Sarrià, Carrer del General Vives, Plaça Borràs, Avinguda de Vallvidrera (fins al Peu del Funicular de Vallvidrera).



Les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Comte d'Urgell.....	10 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Prat la Riba..	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià.....	25 cèntims
Plaça Catalunya a Peu Funicular.....	30 cèntims
Comte d'Urgell a Plaça de Sarrià.....	15 cèntims
Plaça Prat de la Riba a Plaça Sarrià..	10 cèntims
Plaça Prat de la Riba a Peu Funicular.	15 cèntims
Plaça Artós a Peu Funicular.....	10 cèntims

Els dies festius hi havia tarifes especials:

Plaça Catalunya a Plaça Sarrià (Festiu)	20 cèntims
Plaça Catalunya Peu Funicular (Festiu).	25 cèntims

Al final del seu recorregut es trobava amb el tramvia del Carrer d'Anglí, anomenat també "Tramvia de cinc" perquè aquest era el preu del seu bitllet des de l'estació de Tres Torres, d'on sortia habitualment, (excepció feta dels serveis extraordinaris que algunes vegades es feien fins a la Plaça Catalunya).

Des d'aquell punt també començava el Funicular que arribava fins a Vallvidrera i que, una mica més amunt d'aquest lloc, enllaçava amb el conegut "Mina Grot", que era una mena de "mini-ferrocarril" que creuava la muntanya, quan encara no existien els actuals Ferrocarrils ni el túnel de Vallvidrera.

Cal recordar també que durant uns anys (fins l'any 1915) va tenir un company que començava i cloïa als mateixos llocs com aquest darrer, però seguint un recorregut diferent, que va ser el tramvia de la línia 9.

Més tard, a l'inaugurar-se el ramal de Ferrocarril cap a San Cugat i Les Planes, es va instal·lar també l'estació que porta el nom de Peu Funicular, amb la qual cosa el tramvia servia també per fer d'enllaç.

L'any 1929 les tarifes es mantenen bàsicament igual que les anteriors, però han variat una mica les seccions :

Plaça Catalunya a Provença-Aribau.....	10 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera les Corts	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça de Sarrià.....	25 cèntims
Plaça Catalunya a Peu Funicular.....	30 cèntims
Provença-Aribau a Pl.Prat de la Riba..	10 cèntims
Travessera de les Corts Pl. de Sarrià.	15 cèntims
Plaça Prat de la Riba Plaça de Sarrià	10 cèntims
Plaça Artós a Plaça Borràs.....	10 cèntims
Plaça de Sarrià a Peu Funicular.....	10 cèntims

L'any 1932 es limità el servei entre la Plaça de Sarrià i el Peu del Funicular que tornà a restablir-se sencer l'any 1935.

El juliol de 1938 les línies que anaven a la plaça Catalunya es varen limitar totes a la Plaça Universitat amb motiu de les obres de remodelació d'aquesta darrera.

El mes d'abril de 1939 es limità el recorregut a la plaça Borràs i deixa d'anar al Peu del Funicular.

El 20 de juny de 1940 les línies que anaven a la plaça Catalunya es varen tornar a limitar per noves obres a la plaça Universitat, restant el seu final provisional a Granvia-Aribau.

Al setembre de 1940, Torna a variar una mica el seu itinerari, quedant escurçat a la Rambla de Catalunya-Granvia.

El 25 d'abril de 1944 encara s'escurça més, passant a tenir el seu final a la plaça de Sarrià.

L'11 d'octubre de 1944 continua tenint els mateixos finals de trajecte però el seu itinerari canvià, deixant de circular pel carrer d'Aribau, per a fer-ho per la Rambla de Catalunya i l'avinguda Diagonal.

El 3 de febrer de 1945, se suprimeix degut a les restriccions d'electricitat, però ja no tornà a posar-se en servei mai més.

El material més habitual van ser els cotxes "300", quasi sempre sense remolc.

Línia 15

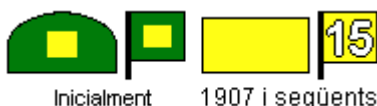
Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
C	06-05-1879	Pl.Palacio - Las Corts	Nova creació
C	any 1880	Pl.Cataluña - Las Corts	Eскурçada

Veure la ressenya històrica a la línia 17 que es detalla més endavant.

Distintius:



Aquesta línia correspon al ramal que sortia de la línia de Sant Gervasi a l'alçada del carrer Provença (aproximadament) i arribava fins a les Corts.

Inicialment, el servei en aquest ramal es feia desenganxant el darrer vagó dels combois que anaven des de Pl. Catalunya cap a Sant Gervasi i Sarrià, arrossegant-lo amb mules fins a les Corts.

El 28 de febrer de 1903 s'autoritza (amb caràcter interí) l'explotació amb tracció elèctrica de la línia des de la Plaça Catalunya a Les Corts íntegrament.

La concessió d'explotació definitiva es va concedir el 3 de juliol del mateix 1903.

El 1910 el recorregut complet era:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Carrer d'Anglesola, Carrer del Doctor Ibáñez, Plaça de la Concòrdia, Carrer del Remei, Plaça de Comas.



El preu dels bitllets era:

Plaça Catalunya a Comte d'Urgell..... 10 cèntims.
Plaça Catalunya a Diagonal..... 15 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Comas..... 20 cèntims.
Comte d'Urgell a Plaça Comas..... 10 cèntims.

Cap el 1929 es varen modificar els preus dels bitllets:

Plaça Catalunya a Aribau-Provença.... 10 cèntims.
Pl. Catalunya a Travessera les Corts. 15 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Comas..... 25 cèntims.
Aribau-Provença a Travessera les Corts10 cèntims.
Aribau-Provença a Plaça Comas..... 15 cèntims.
Travessera de les Corts a Plaça Comas 10 cèntims.

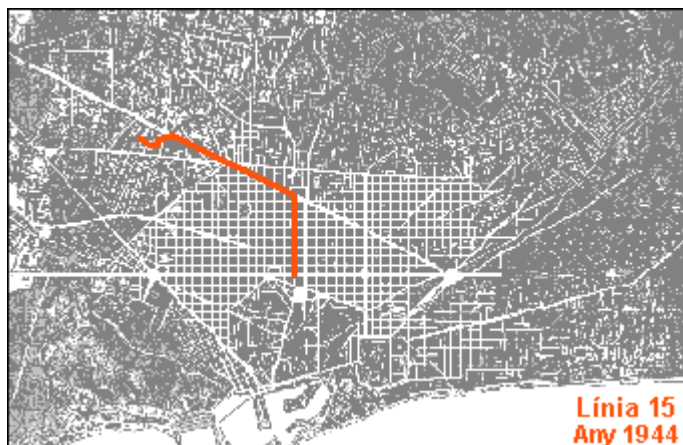
El Juliol del 1938 les línies que anaven a la plaça Catalunya es varen limitar totes a la Plaça Universitat amb motiu de les obres de remodelació d'aquesta darrera. Una vegada enlestides tornaren al seu final de Plaça Catalunya.

El 20 de juny del 1940 es va limitar el seu final a Granvia-Aribau, també per motiu de noves obres a la plaça Universitat.

El setembre de 1940 varià el seu final a Granvia-Rambla de Catalunya, deixant d'arribar a la plaça Catalunya.

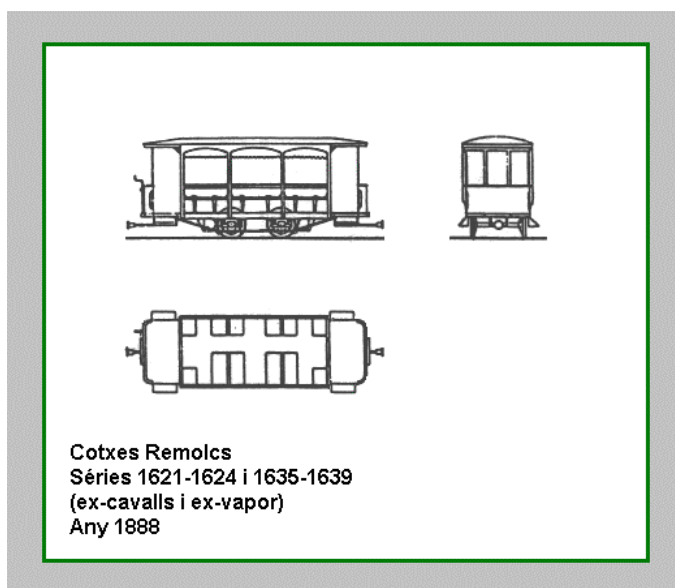
L'11 d'octubre de 1944 varià el seu itinerari:

Rambla Catalunya (Granvia), Avinguda Diagonal, Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Carrer d'Anglesola, Carrer del Doctor Ibáñez, Plaça de la Concòrdia, Carrer del Remei, Plaça de Comas.



El 14 d'octubre de 1945, amb motiu de les restriccions elèctriques, va ser clausurada definitivament, absorbida per la línia 59 de via ampla.

Els tramvies típics d'aquesta línia varen ser els "300" en general, quasi sempre amb remolc.



Línia 16

Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
A	30-04-1879	Pl.Palacio - San Gervasio	Nova creació
A	any 1880	Pl.Cataluña - San Gervasio	Eскурçada
A	07-03-1884	(Pl.Cataluña - San Gervasio)	Suprimida
D	26-07-1884	San Gervasio - Pl.Bonanova	Nova creació
D	any 1885	Pl.Cataluña-San Gervasio-Pl.Bonanova	Prolongació

Els antecedents històrics d'aquesta línia, de la 17 i de la 18 son comuns. Donat que aquesta tenia un trajecte limitat i que la més semblant (l'any 1910-1911) al recorregut inicial era la 17, hem situat la ressenya històrica en aqueixa.

Distintius:



Inicialment

1907 i següents

L'any 1910 l'itinerari era:

Plaça Catalunya, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Tuset, Carrer d'Alfons XII, Plaça Molina.



Línia 16
Any 1910

De fet, com ja hem esmentat, era un reforç de la línia 17, que veurem seguidament, entre els llocs assenyalats.

Tarifes any 1911:

Plaça Catalunya a Plaça Molina..... 10 cèntims.

L'any 1929 les tarifes havien variat:

*Plaça Catalunya a Provença-Aribau..... 10 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Molina..... 20 cèntims
Provença-Aribau a Plaça Molina..... 10 cèntims
Travessera Gràcia a Plaça Molina..... 5 cèntims*

L'any 1930 varià el seu final de plaça Catalunya restant el seu itinerari com segueix:

Plaça Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Rambla de Catalunya, ... (i la resta de l'anterior fins Plaça Molina).

El 27 d'octubre de 1932 tornà a modificar el recorregut:

Via Laietana (confluència amb el Carrer de Jonqueres), Plaça Urquinaona, Carrer de Pau Claris, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, ... (i la resta de l'anterior fins Plaça Molina).

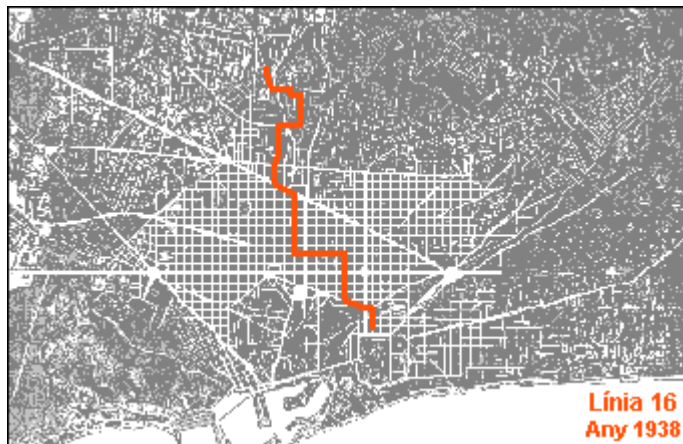
L'1 de juny de 1937 es limità el seu final a la Granvia-Rambla de Catalunya, però el 8 de juny tornà al seu final anterior.

El 22 de gener de 1938 es perllongà novament, aquesta vegada per l'altre extrem:

(anterior recorregut) ..., Plaça Molina, Carrer de Guillem Tell, Carrer Saragossa, Carrer de Jules Verne, Ronda del General Mitre, Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça Frederic Soler.

Aquest mateix any torna a variar l'altre final, restant el recorregut sencer de la següent forma:

Carrer de Roger de Flor (darrera del Palau de Justícia), Avinguda Vilanova, Arc del Triomf, Carrer de Trafalgar, Carrer Méndez Núñez, Carrer Girona, Carrer del Consell de Cent, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Tuset, Carrer d'Alfons XII, Plaça Molina, Carrer de Guillem Tell, Carrer Saragossa, Carrer de Jules Verne, Ronda del General Mitre, Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça Frederic Soler.



Línia 16
Any 1938

Les tarifes eren aleshores :

*Roger de Flor a Plaça Frederic Soler.. 25 cèntims
Gran Via-Girona a Plaça Molina..... 20 cèntims
P. Gràcia (Consell Cent) a Jules Verne 20 cèntims
Provença a Plaça Frederic Soler..... 20 cèntims*

El 25 de novembre de 1940 varià el seu final del carrer de Roger de Flor, pel de la plaça de Tetuan, seguint des del carrer del Consell de Cent i Passeig de Sant Joan fins l'esmentada plaça.

El 15 de Març de 1942 es perllongà des de la plaça Tetuan, seguint per la Gran Via fins el carrer de Marina (davant de la plaça de braus Monumental).

El 26 de Juliol de 1944 varià altre vegada el seu final a l'avinguda Vilanova (Estació del Nord).

El 3 de febrer de 1945 es limità des de la Rambla de Catalunya a la Plaça Frederic Soler.

Uns mesos més tard des d'aquesta última variació, el 14 d'octubre de 1945, se suprimeix definitivament, essent substituïda per la línia "L" d'autobusos que anava des de la plaça Joaquim Folguera, pel carrer Balmes i l'avinguda de la Diagonal, fins a la plaça de Joan Carles I.

En aquesta línia van circular cotxes de les sèries "300" en general, sempre sense remolc.

Línia 17

Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
A	30-04-1879	Pl.Palacio - San Gervasio	Nova creació
A	any 1880	Pl.Cataluña - San Gervasio	Escurçada
A	07-03-1884	(Pl.Cataluña - San Gervasio)	Suprimida
D	26-07-1884	San Gervasio - Pl.Bonanova	Nova creació
D	any 1885	Pl.Cataluña-San Gervasio-Pl.Bonanova	Prolongació

En arribar a aquesta línia, cal fer menció a l'històric "Tramvia de foc de Sant Gervasi", del qual deriven aquesta (que conserva la major part del seu recorregut inicial) i les que tenen uns trajectes fonamentats en els que feia aquest tramvia, com son totes les que anaven a Sarrià (passant pel passeig de la Bonanova), Sant Gervasi i Les Corts.

Les primeres proves es van realitzar el 1r. de maig de 1879, amb una de les locomotores del tipus "sans foyer" que més tard van fer servei. Aquesta locomotora estava construïda per la firma "Yorksire Engine Co. Ltd." de Sheffield. Al decurs d'aquestes proves, la màquina va trencar l'enganxall del seu remolc i a més va descarrillar.

El dissabte 10 de maig es va realitzar l'acte d'inauguració oficial, amb els cotxes arrossegats per tracció animal (mules). El "Diari de Barcelona" del dia següent feia la crònica que detallem a continuació:

"Ayer tarde se verificó la inauguración oficial de la tram-via de Barcelona a Sarriá. A las cuatro salieron en los coches las personas invitadas que se hallaban reunidas en la plaza de Palacio, punto de partida de la citada tram-via. En el imperial de uno de los coches colocose la música de Artillería que, al ponerse en marcha la comitiva, empezó a tocar aires nacionales"

"Sin el menor percance recorrieron el trayecto los doce coches que conducian a las personas invitadas en el acto. Poco más de las cinco y media de la tarde serían cuando llegaron a la estación, que con tal motivo se hallaba convenientemente adornada con flamelas y gallardetes de los colores nacionales".

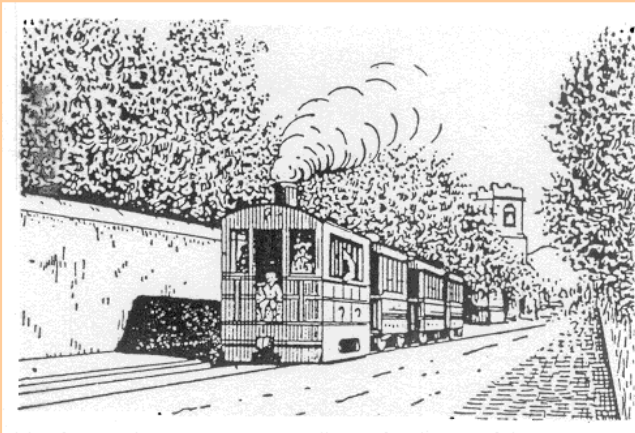
"En la plazoleta que da entrada a la misma, se levantó un altar provisional donde se revistió de pontifical el Excmo. e Ilmo. Sr. Obispo de esta diócesis para dar la solemne bendición a una de las locomotoras de la Sociedad. Apenas terminada esta religiosa ceremonia, la música de Artillería tocó la marcha Real, entrando luego todos los concurrentes en la estación, en cuyo espacioso local se hallaban preparadas las mesas a las que debían sentarse las trescientas personas que a dicha inauguración asistieron".

"A las siete de la tarde tomaron otra vez asiento en los coches los asistentes a la inauguración, para regresar a Barcelona".

"La estación situada en la calle Dalmases ocupa una regular extensión de terreno. Está dividida en siete cuerpos de edificio el central para depósito de locomotoras en el que caben 15, las dos crujías de cada lado para cocheras y los dos edificios que forman martillo, el de la izquierda que está levantado sirve en la actualidad para cuadra de las magnificas mulas que

provisionalmente arrastran los carruajes. El edificio de la derecha no está terminado".

"De los carruajes, unos son imperial al estilo de los que hacen servicio en París aunque más cortos, con las escaleras a propósito para subir señoras al imperial. Todos los carruajes son elegantes y cómodos".



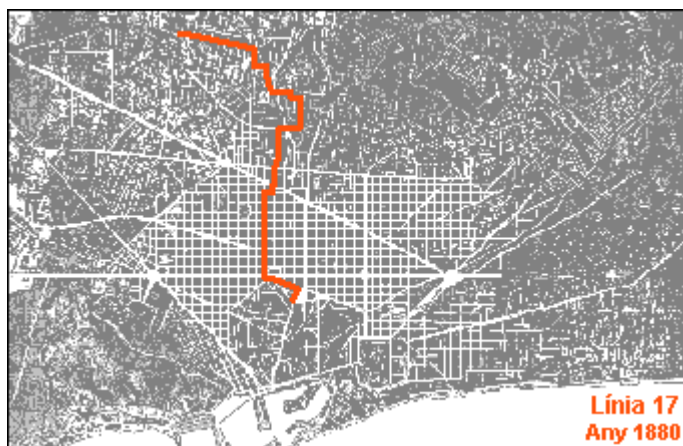
imatge típica del Tramvia de Sant Gervasi al seu pas pel Passeig de la Bonanova

Per començar a fer servei la Companyia disposava de 26 cotxes, dels quals 6 estaven construïts a Barcelona.

Fins l'1 de juny no van començar a fer servei les locomotores a vapor.

El recorregut sencer era:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de París, Carrer d'Enric Granados, (Avinguda Diagonal), Carrer de Tuset, Carrer d'Alfons XII, Plaça Molina, Carrer de Guillem Tell, Carrer Saragossa, Carrer de Jules Verne, Ronda del General Mitre, Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça Frederic Soler (Sant Gervasi), Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià.



**Línia 17
Any 1880**

Al carrer d'Aribau, a l'alçada del carrer Provença (aproximadament) hi havia un ramal que sortia des d'aquest lloc i arribava fins a les Corts, passant per:

Carrer de Provença, Carrer de Casanova (Hospital Clínic), Carrer de Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Carrer d'Anglesola, Carrer del Doctor Ibáñez, Plaça de la Concòrdia, Carrer del Remai, Plaça de Comas.

Els trens que sortien de Plaça Catalunya estaven integrats per la locomotora i quatre vagons, dels quals, el darrer es

desenganxava al carrer Provença des d'on seguia cap a Les Corts arrossegat per mules, mentre que els altres tres amb la locomotora seguien camí cap a Sant Gervasi i Sarrià.

Als voltants de l'any 1903 es va electrificar tota la línia.



Pocs anys després, coincidint amb l'obertura de nous ramals de vies, es va fer una reestructuració d'aquesta línia i es va subdividir en varies d'altres. Una d'elles, la 17, abans del 1910 feia el següent recorregut:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de París, Carrer d'Enric Granados, (Avinguda Diagonal), Carrer de Tuset, Carrer d'Alfons XII, Plaça Molina, Carrer de Guillem Tell, Carrer Saragossa, Carrer de Jules Verne, Ronda del General Mitre, Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça Frederic Soler (Sant Gervasi).

Tarifas any 1911:

Plaça Catalunya a Avinguda Diagonal... 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Jules Verne..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Frederic Soler 20 cèntims
 Aribau-Gran Via a Plaça Molina..... 10 cèntims
 Avinguda Diagonal Plaça Frederic Soler 10 cèntims

Hi havia també uns preus establerts per a utilitzar aquests mateixos cotxes al entrar o sortir de servei i anar fins a la Plaça de la Bonanova :

Avinguda Diagonal a Plaça Bonanova.... 15 cèntims
 Plaça Frederic Soler a Plaça Bonanova. 10 cèntims

Aquest trajecte especial es feia des de la Plaça de Frederic Soler pel Carrer d'Arimon fins a trobar el Carrer Muntaner per on continuava fins l'esmentada Plaça Bonanova. El servei es feia des de les 6,53 hs. fins a les 22,39 hs.

Un punt especialment conflictiu era la corba del carrer de Saragossa al de Jules Verne on, encara que hi havia doble via, no podien creuar-se els tramvies degut a l'estretor del carrer que va obligar a posar els rails de pujada molt prop dels de baixada, de tal manera que els tramvies a vegades havien de fer maniobres per cedir-se el pas.

L'any 1929 les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Provença-Aribau..... 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Frederic Soler 25 cèntims
 Provença-Aribau a Plaça Molina..... 10 cèntims
 Travessera Gràcia Plaça Frederic Soler 15 cèntims
 Plaça Molina a Plaça Frederic Soler... 10 cèntims

El Juliol del 1938 les línies que anaven a la plaça Catalunya es varen limitar totes a la Plaça Universitat amb motiu de les obres de remodelació d'aquesta darrera.

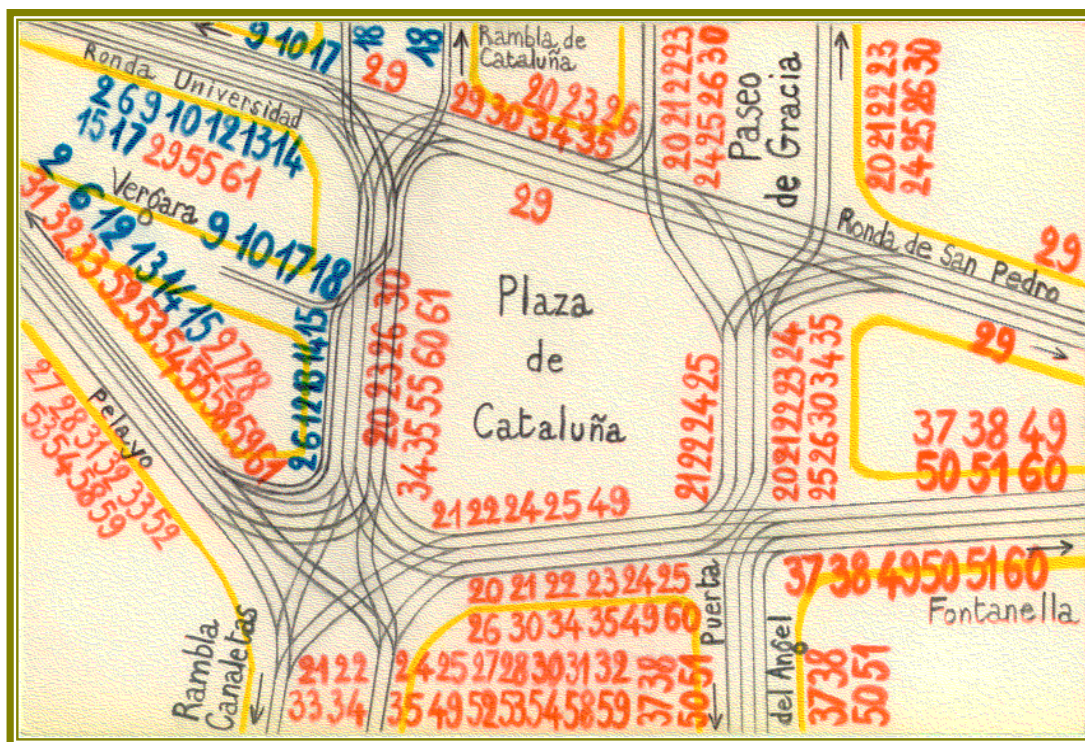
Una vegada enllestides tornaren al seu final de Plaça Catalunya.

El 20 de juny del 1940 es va limitar el seu final a Granvia-Aribau, també per motiu de noves obres a la plaça Universitat.

El setembre de 1940 varià el seu final a Granvia-Rambla de Catalunya, deixant d'arribar a la plaça Catalunya.

Amb les reestructuracions de línies que ja hem vist anteriorment i amb motiu del canvi d'ample de via al carrer d'Aribau, aquesta es va suprimir definitivament el dia 21 de gener de 1945.

Va estar servida per cotxes de la sèrie "300" en general, sempre sense remolc.



La Plaça Catalunya va patir forces reformes al llarg de la història de Barcelona, moltes vegades imposades precisament pels mitjans de transport o millor dit per les línies de tramvies. Aquest esquema recull la reestructuració feta amb motiu de l'Exposició Universal. Als esquemes de les línies que hem anat detallant, hem expressat simplificat el recorregut de les línies de via estreta que acabaven a la Plaça Catalunya, donats aquests diferents canvis de fisonomia. A l'esquema es pot veure que, en aquesta data, algunes línies finalitzaven al carrer Bergara, totes elles eren les que no utilitzaven remolcs. La resta, que retornaven cap a la Plaça Universitat, ho feien pel carrer Pelai.

Esquema del traçat de les vies a la Plaça Catalunya l'any 1929 (aproximadament)

Documentació Arxiu Xavier Flórez

Línia 18

Any 1879

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1879	COMPANIA GENERAL DE TRANVIAS	
A	30-04-1879	Pl.Palacio - San Gervasio	Nova creació
A	any 1880	Pl.Cataluña - San Gervasio	Escurçada
A	07-03-1884	(Pl.Cataluña - San Gervasio)	Suprimida
D	26-07-1884	San Gervasio - Pl.Bonanova	Nova creació
D	any 1885	Pl.Cataluña-San Gervasio-Pl.Bonanova	Prolongació

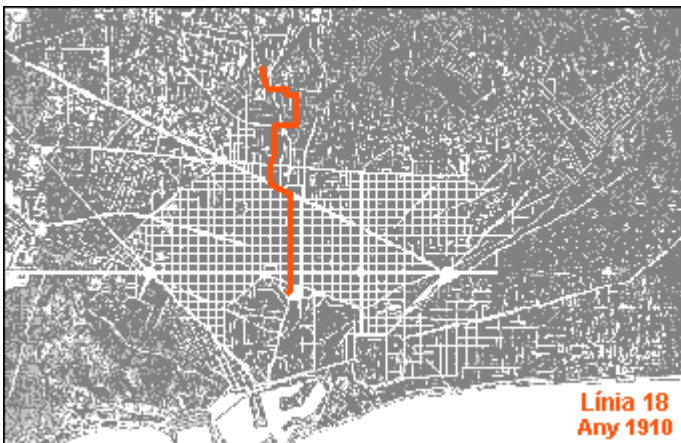
Aquesta línia també té uns antecedents històrics lligats als de les línies 16 i 17, vistes anteriorment.

Distintius:



L'any 1910 feia el recorregut:

Plaça Catalunya, Rambla de Catalunya, Avinguda Diagonal, Carrer de Tuset, Carrer d'Alfons XII, Plaça Molina, Carrer de Guillem Tell, Carrer Saragossa, Carrer de Jules Verne, Ronda del General Mitre, Carrer Sant Gervasi de Cassoles, Plaça Frederic Soler (Sant Gervasi).



Tarifes l'any 1911:

Plaça Catalunya a Plaça Molina..... 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Jules Verne..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Frederic Soler 20 cèntims
 Avinguda Diagonal Plaça Frederic Soler 10 cèntims

Hi havia també uns preus establerts per utilitzar aquests mateixos cotxes al entrar o sortir de servei i anar fins a la Plaça de la Bonanova, tal com hem vist a la línia 17:

Avinguda Diagonal a Plaça Bonanova.... 15 cèntims
 Plaça Frederic Soler a Plaça Bonanova. 10 cèntims

Aquest trajecte especial es feia seguint des de la Plaça de Frederic Soler pel Carrer d'Arimon fins a trobar el carrer Muntaner per on continuava fins l'esmentada Plaça Bonanova.

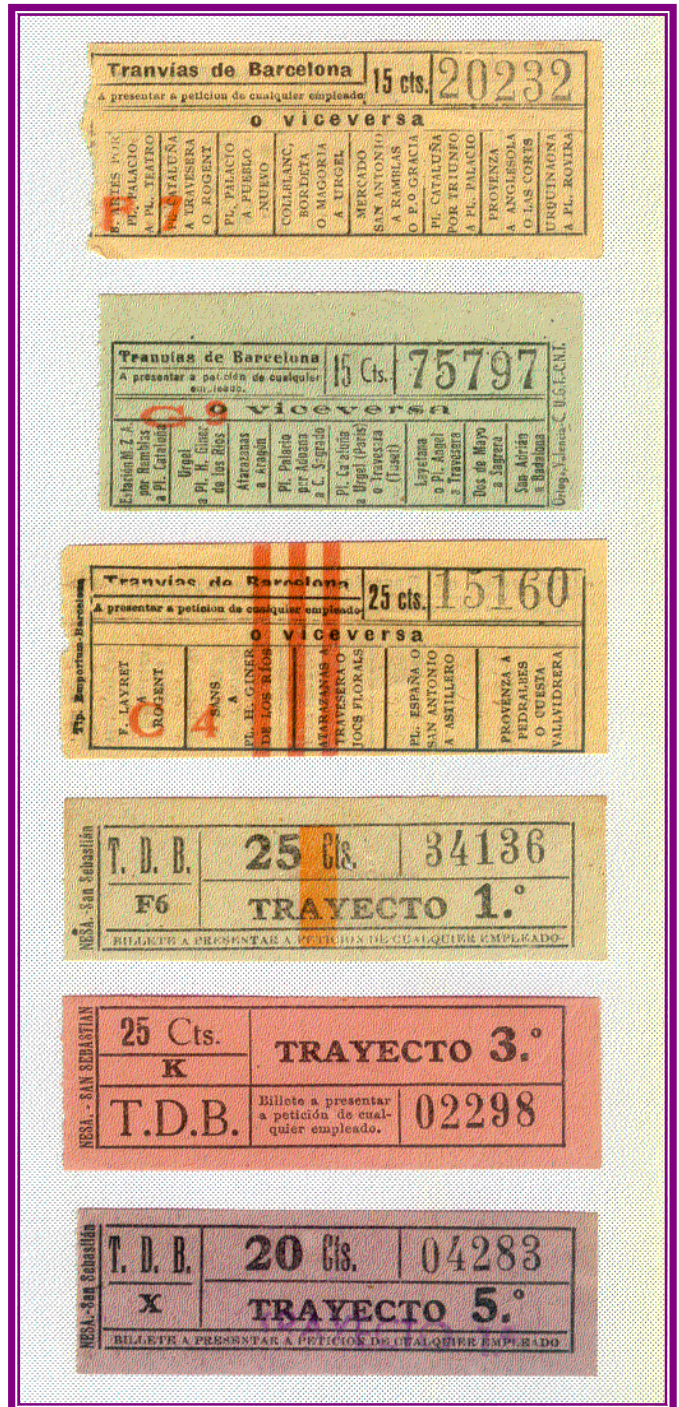
L'any 1915 aquesta línia era nocturna. La primera sortida de Plaça Catalunya la feia a les 22,07 hs. i la darrera a les 1,30 hs. Uns anys més tard tornà a ser diürna. Llavors la primera sortida de Plaça Catalunya era a les 6,00 hs. i la darrera a les 1,35 hs.

L'any 1929 les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Provença-Rambla Cat. 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Frederic Soler 25 cèntims
 Provença-Rambla Catalunya Plaça Molina 10 cèntims
 Travessera Gràcia Plaça Frederic Soler 15 cèntims
 Plaça Molina a Plaça Frederic Soler... 10 cèntims

L'any 1930 va ser suprimida sense cap substitut, ja que el seu recorregut restava atès per les línies 16 i 17 que hem vist anteriorment.

En aquesta línia van circular cotxes de les sèries "300" en general, sempre sense remolc.



Alguns bitllets utilitzats per la companyia de tramvies una vegada unificada la xarxa i abans de la guerra.

Línia 19

Any 1919

L'any 1915 aquesta línia ja estava en projecte, però no es va establir fins els anys vint, amb l'itinerari:

Plaça de Sarrià, Passeig de la Reina Elisenda de Montcada, Carrer del Bisbe Català, Plaça de Pedralbes.

El distintiu era:



La tarifa era única:

Sarrià a Pedralbes..... 10 cèntims.

El servei es feia cada mitja hora. Els tramvies circulaven amb remolc els diumenges i festius, els dies laborables anaven sempre sense remolc.

L'any 1933 es va perllongar des de la Plaça de Sarrià pel Passeig de la Bonanova, fins a la Plaça de la Bonanova.



La línia 19 té el caràcter d'històrica degut al curiós cotxe 391, únic en molts aspectes i que fou pràcticament exclusiu d'ella. Aquest tramvia era un prototipus, és a dir, no hi havia cap d'altre construït com ell. Tenia un atípic sistema d'eixos articulats, que tombaven a l'inscriures en una corba, del tipus denominat "Delmez".

A diferència dels altres tramvies de Barcelona (que llavors, als anys vint, eren grocs) aquest estava pintat de color blanc. Segons sembla, inicialment va ser fabricat o va circular per la ciutat belga d'Antwerpen (Anvers), la qual cosa justifica el seu color blanc, ja que era el dels tramvies de la xarxa de l'esmentada ciutat.

Encara i així continua essent curiós que en aquella ciutat no coneguin aquest model, perquè no hi ha cap de condicions similars i no recorden ni tenen antecedents d'haver vist circular aquest prototipus per la xarxa de la seva ciutat.

Va entrar en servei l'any 1921, aproximadament, i es va retirar cap als anys trenta. Pràcticament tota la seva vida va circular en aquesta línia i no es tenen antecedents que n'hagués fet servei en cap altra.

Línia 19

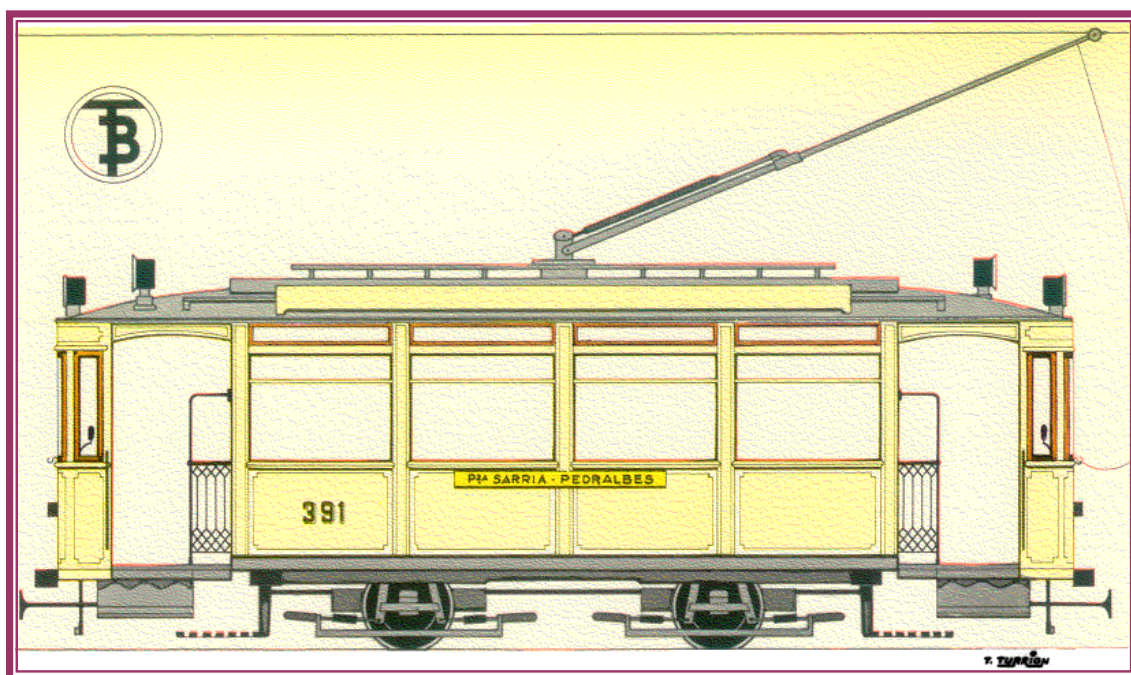
Any 1935

Amb motiu de les obres de substitució de l'amplada de via l'11 d'agost de 1935 el seu recorregut s'estableix entre la Plaça de Sarrià i la Plaça Bonanova.

El servei a Pedralbes queda atès per la línia 13 que es perllonga aquest mateix dia i aquesta passa a circular pel nou ramal de via ampla que encara no era enllestit del tot.

El servei es fa (generalment ?) amb el cotxe 91 "Cadenero".

El febrer de 1936 es va inaugurar la nova línia 64 de via ampla utilitzant el nou ramal entre ambdues places (amb les obres totalment enllestides) i per tant aquesta altre línia es va suprimir definitivament.



Línia 20

Any 1872

La inauguració de la primera línia de tramvies de Barcelona es produí el 27 de juny de 1872, tal com es pot veure al retall d'un dels diaris de l'època que reproduïm a continuació, on es pot comprovar també l'ambient d'aquells moments.

canalització de les aigües per l'ús públic i s'havien acabat de construir les clavegueres en molts punts de la geografia urbana, concretament en la part per on discorria la nostra línia.

El naixement d'aquest mitjà de transport a la nostra ciutat però, no revesteix cap novetat respecte a d'altres llocs del món, ja que en altres ciutats ja comptaven amb aquest mitjà de locomoció des de feia alguns anys. Tal era el cas, per exemple, de París, Londres i Ginebra. També cal tenir present que el tràfic de viatgers entre ambdues poblacions (Ilavors Gràcia era una vila) ja estava atès per Ripperts i Diligències.

El trajecte sencer Ilavors era:

La Rambla (des del Pla de la Boqueria), Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Passeig Gràcia, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps (al costat de l'església dels Josepets).

En realitat la successora d'aquesta primera línia de tramvies de Barcelona és un col·lectiu d'altres, ja que d'ella van derivar tota la resta, amb motiu de les prolongacions experimentades tant per un extrem (des de les Rambles va continuar cap a les Drassanes i després cap a la Barceloneta) com per l'altre (des de la Plaça Lesseps es va estendre cap a la Bonanova, Pedralbes i el Carmel). Aquestes línies són la 20, 21, 22, 23, 24, 25 i 26. Més endavant, continuà l'extensió de la xarxa tramviària, amb absorcions d'altres companyies (veure línies 29, 37 i 38) i creació del nou ramal cap al Barri de Sants (veure línies 27 i 28). A continuació es varen aprofitar tots aquest ramals per a establir serveis entrelaçats i combinats formant una gran xarxa (veure línies 30, 31, 32, 33, 34, 35 i 39).

A continuació intercalem el quadre esquemàtic i demostratiu dels inicis d'aquestes línies abans de la seva numeració convencional l'any 1911. Aquest quadre es una reproducció del que hi figura al capítol *Les línies abans de la seva numeració* (pàg. 18).

Cal ressenyar que la numeració de les línies es va començar a produir com a conseqüència de la unificació de les xarxes de tramvies de Barcelona en una sola administració (pràcticament), fet que ja era en marxa des de feia uns anys, havent estat el fet més significatiu l'absorció de la "Compañía General de Tranvías" (de via estreta) l'any 1908. Malgrat aquesta unificació, sembla no haver estat decidit concretament en aquell moment com s'identificarien les línies, ja que les procedents de la C.G.T. duien números i a les restants li van ser assignades lletres d'una manera progressiva i començant des de l'any 1908.

Després de materialitzar-se la unificació total l'any 1911 per "Los Tranvías de Barcelona", algunes línies encara llueïen lletres com a distintiu.

NUM. 418 MIERCOLES 26 DE JUNIO DE 1872. 6543

DIARIO DE BARCELONA,

DE AVISOS

Y NOTICIAS.



Susc., 12 rs. al mes. EDICION DE LA TARDE. Ns. sueltos, 2 cts.

Barcelona.

Mañana, á las cuatro de la tarde, tendrá lugar la inauguracion oficial de la tram-via que se ensayó ayer en toda la seccion que ha de abrirse. Las autoridades y corporaciones invitadas al efecto subirán á los elegantes coches de la empresa en el llano de la Boqueria y serán conducidas á la estacion construida junto á la Iglesia de San José, al extremo de la villa de Gracia. Asistirá á la funcion una música. Es digna de encomio la prevision del Alcalde 1.º, señor Rius y Taulat, recordando al público y á los dueños de carruajes la responsabilidad en que incurrirá cualquiera que entorpezca el libre paso de los coches de la empresa por la via, ó ponga obstáculos en los rails. Como estas disposiciones no tienen solo carácter local, sino general para todas las poblaciones donde se establece esta clase de locomocion, conviene que el señor Alcalde de Gracia las recuerde á sus administrados para evitar los perjuicios que su ignorancia pudiera irrogarles.

—Segun se nos ha manifestado, en la próxima semana tendrá lugar el beneficio de la señorita D.ª Dolores Cortés, inteligente primera tiple de la compañía de zarzuela que actúa en el Teatro Español, la cual, con un desprendimiento digno de todo elogio, cede dicha funcion á las Salas de Asilo. Completa seguridad puede tener dicha señorita de que el resultado de su beneficio contribuirá á facilitar los caritativos fines de la institucion á que la dedica, pues sin duda aquella noche el Teatro Español será centro de reunion de lo mas escogido y elegante de nuestra sociedad.

—Ha sido nombrado juez municipal de la ciudad de Tortosa el letrado D. Cándido Andrés y Sorolla.

—Hemos recibido las Memorias publicadas por los Ayuntamientos de Mataró y Reus sobre las respectivas administraciones municipales, desde 1.º de enero de 1870 á 31 de diciembre de 1871. En ambas se enumeran detalladamente los diversos asuntos de interés general para aquellas poblaciones que se hallan en curso de ejecucion ó preparados para resolverse. Ambas insertan tambien estados con los necesarios apéndices para dar á conocer claramente la situacion económica de los municipios, y de estos documentos de contabilidad lo propio que de las consideraciones que se hacen en el cuerpo de las Memorias se desprende una vez mas la situacion dificil y angustiosa en que se han encontrado los Ayuntamientos por consecuencia de disposiciones dictadas y del estado de cosas creado por la revolucion de Setiembre. Elogio merece el proceder de los Cabildos municipales de Mataró y Reus al disponer la impresion de los citados opúsculos y el circularlos para que pueda formarse cabal idea de las cuestiones que interesan á sus distritos, de la bondad de la administracion municipal y de las condiciones económicas en que se encuentran. Si los Ayuntamientos de todas las poblaciones importantes imitaran aquel ejemplo, con los datos entresacados de sus Memorias se podría formar juicio exacto ó por lo menos muy aproximado de la situacion general de cada una de nuestras principales poblaciones, juicio que se podría estender á cada una de nuestras provin-

En el temps de la inauguració, Barcelona estava en un procés d'expansió i urbanització. El Passeig de Gràcia acabava de ser remodelat i ajardinat. Es treballava en la

Malgrat aquesta circumstància, les línies (amb lletres o números) ja es poden catalogar des d'aquest moment, ja que les lletres (tard o d'hora) es convertiren totes en números.

Cal recordar també que les lletres que hem fet constar al nostre quadre no tenen res a veure amb les que duïen els tramvies. Les lletres del quadre son purament d'ordre intern per a poder catalogar-les.

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
A	28-06-1872	Boqueria - Travessera	Nova creació
B	18-09-1872	Boqueria - Barceloneta	Nova creació
C	06-12-1872	Boqueria - Travessera	Nova creació
B	21-06-1873	Boqueria - Astillero	Prolongació
D	22-06-1874	Boqueria - Pueblo Nuevo	Nova creació
E	22-06-1874	Portal del Mar - Pueblo Nuevo	Nova creació
F	28-11-1876	Boqueria - Provenza	Nova creació
A	05-10-1878	Atarazanas - Josepets	Variació
C	05-10-1878	Atarazanas - Travessera	Variació
F	05-10-1878	Atarazanas - Provenza	Variació
D	05-10-1878	Pl.Cataluña - Pueblo Nuevo	Variació
B	05-10-1878	Pl.Cataluña - Astillero	Variació
G	10-01-1879	Astillero - Josepets	Nova creació
D	14-08-1880	(Pl.Cataluña - Pueblo Nuevo)	Supressió
E	14-08-1880	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	Variació
H	08-1883	Pl.Cataluña - Orientales	Nova creació
E	10-11-1885	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	Supressió
E	02-12-1885	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	En servei
I	any 1888	Rda S.Pablo-Aduana (Futura circumval.lació)	Absorció Cia
J	27-08-1888	Atarazanas - Gracia	Nova creació
K	27-08-1888	Gracia - Rda.San Pablo	Nova creació
L	27-08-1888	Gracia - Pl.Palacio	Nova creació
M	17-10-1889	Atarazanas - Arco Triunfo (por Ramblas)	Nova creació
N	any 1891	Pl.Santa Ana - Pl.Rovira	Control Acc
N	21-10-1891	Atarazanas - Pl.Santa Ana	Nova creació
I	13-08-1892	Circumval.lació	Prolongació
O	13-08-1892	Mdo. San Antº - Paralelo - Barceloneta	Nova creació
P	09-09-1892	Ramblas-Arco Triunfo-Parque-Atarazanas	Nova creació
O	17-12-1892	Mdo.S.Antº-Barceloneta/Circumval.lació	Variació
M	any 1892	(Atarazanas - Arco Triunfo)	Supressió
Q	20-06-1900	Pl.Tetuan - Ramblas	Nova creació
R	12-07-1900	Pl.Tetuan - Ramblas - Barceloneta	Nova creació
Q	any 1900 ?	(Pl.Tetuan - Ramblas)	Supressió
R	any 1900	(Pl.Tetuan - Ramblas - Barceloneta)	Supressió
S	20-12-1901	Pl.Cataluña - Casa Gomis	Control Acc
T	19-11-1902	Pl.Cataluña - Bonanova	Control Acc
U	23-09-1904	Mdo.S.Antonio - Ramblas - Barceloneta	Nova creació
O	any 1904 ?	(Mdo.S.Antº-Barceloneta/Circumval.lació)	Supressió
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	
V	26-12-1908	"Cortes - Paralelo" (Gran Via i Paral.lel)	Control Acc
W	09-06-1909	Atarazanas - Trav. de Dalt	Nova creació
X	18-07-1911	Atarazanas - Nª Sª Coll	Nova creació
	ANY 1911	(Unificació de la xarxa urbana de tramvies)	

Tornant a la línia que estem tractant, el resum del quadre assenyalat anteriorment respecte a aquesta línia és:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
A	28-06-1872	Boqueria - Travessera	Nova creació
A	05-10-1878	Atarazanas - Josepets	Variació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

La línia 20, de fet i com a tal, es creà entre els anys 1912 a 1915 com a reforç de les que anirem veient a continuació, sobretot de les 22 i 23, amb les que anava combinada.

Distintius:



L'any 1911 el seu itinerari era el següent:

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps.

Tarifes any 1911:

Plaça Catalunya a Plaça Lesseps..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 10 cèntims
 Travessera de Gràcia a Plaça Lesseps.. 5 cèntims

El servei nocturn era 5 cèntims més car en cada trajecte.

L'any 1925 les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Plaça Lesseps..... 20 cèntims
 Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Provença..... 10 cèntims
 Aragó a Travessera de Gràcia..... 10 cèntims
 Aragó a Plaça Lesseps..... 15 cèntims
 Provença a Plaça Lesseps..... 10 cèntims

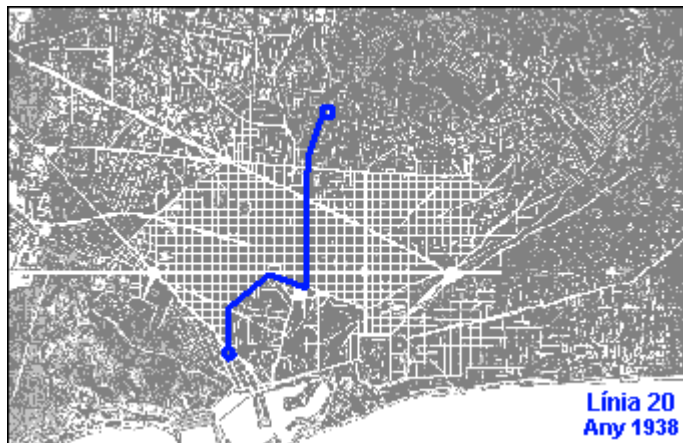
Fins aquesta època, els cotxes típics d'aquesta línia foren els "Imperials".

El 8 d'agost de 1937, amb les reestructuracions imposades per la Guerra, modificà el seu final de la plaça Catalunya, perllongant-se de forma circular per les Rondes, Paral.lel, Drassanes i Rambles de forma inversa a com ho feia la línia 21 que veurem a continuació.

El 23 d'abril de 1938 se suspengué el servei.

L'abril de 1939 es tornà a posar en servei amb un altre itinerari:

Avinguda del Paral.lel (tornada pel carrer Vila i Vilà i Carrer Nou de la Rambla), Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Plaça Universitat, Ronda Universitat, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps.



El 1946 les tarifes eren :

Avinguda Paral.lel a Plaça Lesseps.... 40 cèntims
 Avinguda Paral.lel a Travessera Gràcia 30 cèntims

Se suprimí la línia el dia 5 de març de 1963.

Els seus vehicles típics després de la guerra van continuar essent els "imperials", llavors ja reformats i coberts. També hi van circular cotxes "500" amb remolc i, els darrers anys, els "1200".

Línia 21

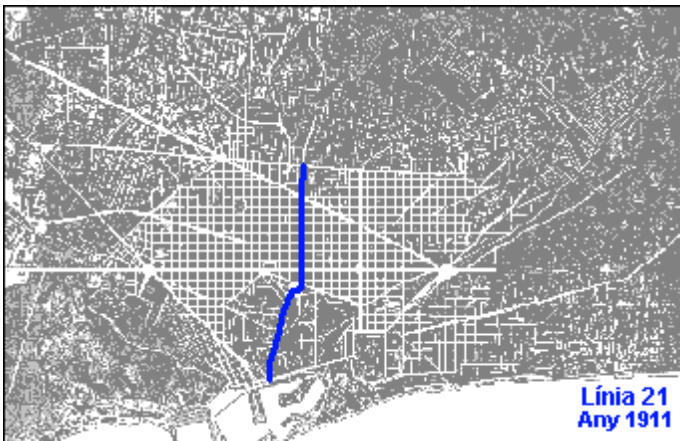
Any 1872

Ja des de començaments de segle, hi havia un seguit de línies de tramvies que unien la Plaça Lesseps amb la Plaça de Catalunya, -a més d'altres indrets- totes elles derivades de la primera que va tenir la nostra ciutat (que anava des del Pla de la Boqueria fins a la Plaça Lesseps i que hem detallat àmpliament a la línia 20 anterior) així com de les seves següents ampliacions i modificacions.

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
C	06-12-1872	Boqueria - Travesera	Nova creació
C	05-10-1878	Atarazanas - Travesera	Variació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

La 21 és, pràcticament, la continuadora de la primera que es va inaugurar a la ciutat de Barcelona, perquè és la que manté l'itinerari més fidel als inicis, lluint el seu característic rètol "**GRACIA - RAMBLAS**".



Distintius:



El 24 de juny de 1899 s'inaugurà la tracció elèctrica a la línia inicial (general), arribant l'electrificació des de les Drassanes a la Plaça Lesseps.

Tarifes any 1911:

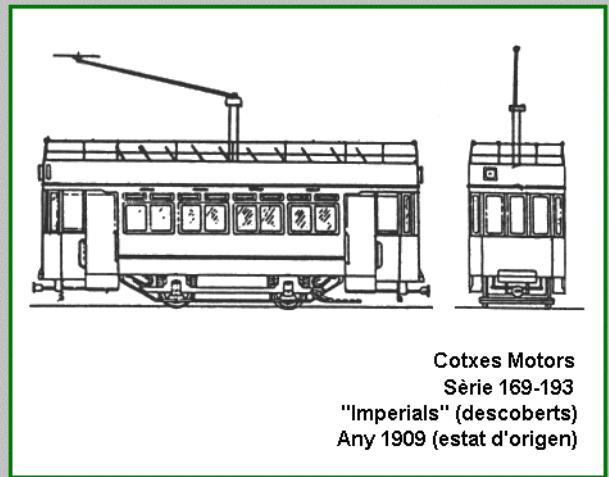
Drassanes a Provença..... 10 cèntims
 Drassanes a Travessera de Gràcia..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims

Aquesta línia té la característica de ser un servei permanentment, per la qual cosa els bitllets són 5 cèntims més cars a la nit.

L'any 1929 els trajectes i preus dels bitllets són:

Drassanes a Aragó..... 10 cèntims
 Aragó a Travessera de Gràcia..... 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Provença..... 10 cèntims
 Drassanes a Travessera de Gràcia..... 20 cèntims

El servei nocturn continua essent de 5 cèntims més per trajecte.



Cotxes Motors
Sèrie 169-193
"Imperials" (descoberts)
Any 1909 (estat d'origen)

El 8 d'agost de 1937, amb les reestructuracions imposades per la Guerra, modificà el seu final de Drassanes, perllongant-se de forma circular pel Paral·lel, Rondes i plaça Catalunya de forma inversa a com ho feia la línia 20 que acabem de veurem.

El 23 d'abril de 1938 se suspengué el servei.

L'11 d'agost de 1942 es tornà a posar en servei amb un canvi substancial del seu recorregut, que quedà establert de la següent forma:

(Barceloneta) Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda del Tibidabo).

Deixa per tant d'ésser el típic "GRACIA - RAMBLAS".

El 5 d'agost de 1943 es perllonga fins a la Plaça de la Bonanova.

L'11 de setembre de 1944 se suprimeix provisionalment el servei degut a les restriccions d'electricitat.

L'1 de juny de 1945 es torna a normalitzar el servei, però el seu recorregut es de Circumval·lació, havent-hi un itinerari interior i un altre exterior de la següent forma :

LÍNIA EXTERIOR:

(Barceloneta) Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda del Tibidabo), Passeig de Sant Gervasi, Plaça de la Bonanova, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai, Plaça Catalunya, La Rambla ... i el mateix itinerari de tornada fins a la Barceloneta.

LÍNIA INTERIOR:

(Barceloneta) Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner,

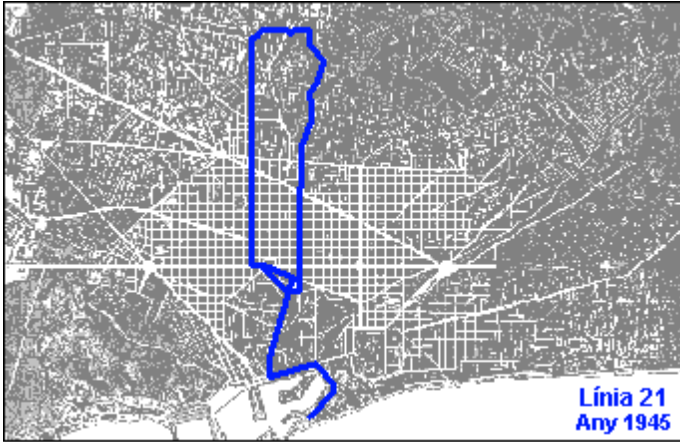
Plaça Bonanova, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda del Tibidabo), Passeig de Sant Gervasi, Carrer de Craywinckel, Avinguda República Argentina, Plaça Lesseps, Carrer Gran de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Passeig de Gràcia, Plaça Catalunya, La Rambla ... i el mateix itinerari de tornada fins a la Barceloneta.



Línia 21
Any 1946

Les tarifes son llavors:

Barceloneta a Avinguda Diagonal.....	35 cèntims
Barceloneta a Plaça Lesseps.....	40 cèntims
Barceloneta a Plaça Bonanova.....	55 cèntims
Plaça Palau a Plaça Bonanova.....	55 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Pedralbes.....	60 cèntims
Avinguda Diagonal a Plaça Bonanova....	30 cèntims
Avinguda Diagonal a Plaça Pedralbes...	25 cèntims



Línia 21
Any 1945

A partir de l'1 de setembre de 1945 només circula els dissabtes i dies festius.

L'1 d'octubre de 1945 es torna a eliminar provisionalment per manca d'electricitat.

El 8 de juny de 1946 es restableix però amb les variacions següents:

(Barceloneta) Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda del Tibidabo), Passeig de Sant Gervasi, Plaça de la Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià, Passeig de la Reina Elisenda de Montcada, Carrer del Bisbe Català, Plaça de Pedralbes.

El 23 de novembre de 1947 quedà limitat a les Drassanes. L'1 de gener de 1948 es perllonga de nou fins a la Barceloneta.

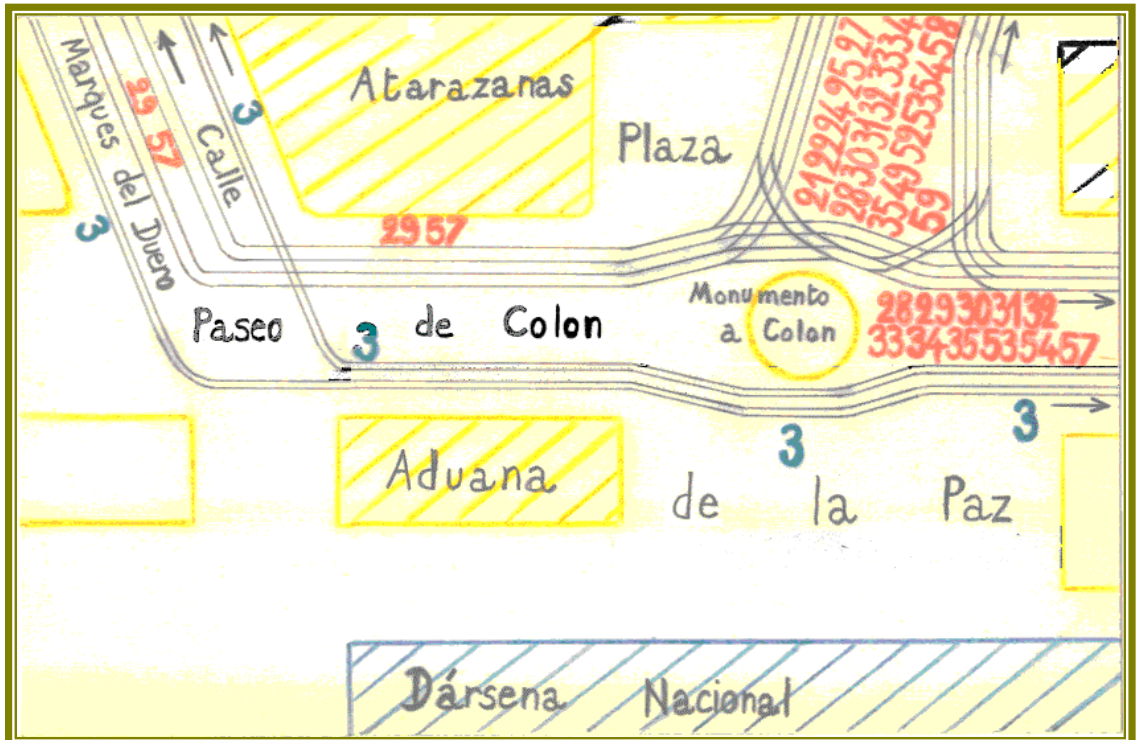
El 20 de setembre de 1948 es torna a limitar a les Drassanes.

El 24 de novembre de 1948 se suprimeix definitivament, per motiu de les restriccions del subministrament elèctric.

Aquesta línia va estar servida per cotxes "Cadeners", "Convertibles", "Imperials", "200" i "500".

El cotxes més típics de l'època del "GRACIA - RAMBLAS" foren els "cadeners" i els "200".

Esquema del traçat de les vies a les Drassanes l'any 1929 aproximadament



Aquesta zona de la ciutat també va patir diferents reformes, respecte al traçat de les vies dels tramvies.

Aquest esquema recull la situació que presentava l'any 1929, quan es celebrava l'Exposició Universal.

Línia 22

Any 1902

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
A	28-06-1872	Boqueria - Travessera	Nova creació
A	05-10-1878	Atarazanas - Josepets	Variació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	COMPAÑIA NACIONAL DE TRANVIAS	
B	19-11-1902	Pl.Cataluña - Bonanova	Nova creació
T	ANY 1902	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Acci.
T	19-11-1902	Pl.Cataluña - Bonanova	Control Acci.
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Com es pot veure als dos quadres anteriors, aquesta línia neix, d'una banda per nova creació del ramal que arribà fins a la Bonanova, del qual la "Compañia Nacional de Tranvias" (CNT) posseeix la concessió i, per altra banda, de la prolongació de la xarxa de "The Barcelona Tramways Co.Ltd." (BT). Cal recordar que la CNT era una Companyia controlada accionariament per la BT per la qual cosa no hi havia competència de cap mena, es més, per a poder fer el servei sencer d'una forma més racional la CNT utilitza el ramal ja existent de la BT fins a la Plaça Catalunya.

Distintius:



L'any 1911 el seu itinerari era:

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de la Bonanova.

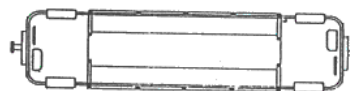
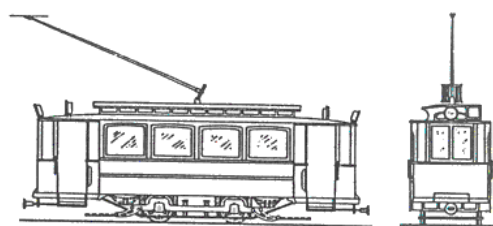


Línia 22
Any 1911

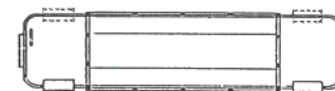
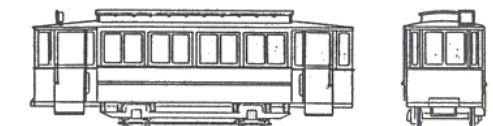
Tarifes any 1911:

Drassanes a Provença.....	10 cèntims
Drassanes a Travessera de Gràcia.....	15 cèntims
Drassanes a Plaça Bonanova.....	30 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia	10 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Lesseps.....	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	25 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Lesseps..	5 cèntims

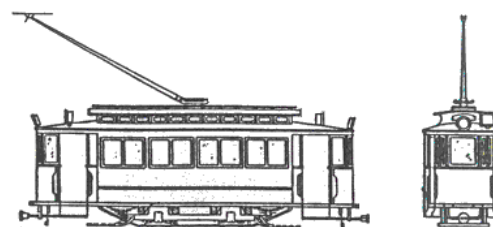
Travessera de Gràcia a Craywinckel.... 10 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Bonanova. 15 cèntims
Plaça Lesseps a Plaça Bonanova..... 10 cèntims



Cotxes Motors
Sèrie 1- 124
"Cadeneros"
Any 1898-1901



Cotxes Remolcs
Sèrie 1-124
"Cadeneros"
(Reconstrucció i desmotorització d'alguns cotxes)
Any 1940 aproximadament



Cotxes Motors
Sèrie 1-124
"Cadeneros"
Ex-sèrie 601-619
(Alguns cotxes que s'havien adaptat per a via estreta van tornar a adaptar-se a via ampla)

L'any 1929 els preus dels bitllets eren:

Drassanes a Plaça Bonanova.....	35 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Lesseps.....	20 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	30 cèntims
Travessera de Gràcia a Craywinckel....	15 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Bonanova.	20 cèntims
Plaça Lesseps a Plaça Bonanova.....	15 cèntims
Provença a Plaça Lesseps.....	10 cèntims

L'any 1937 es va limitar a plaça Catalunya, tornant a restablir-se a Drassanes el mes de març de 1938.

El 23 d'abril de 1938 es tornà a limitar a plaça Catalunya, restablint-se a Drassanes abans de l'abril de 1939.

El 3 de febrer de 1945 queda escurçada a Plaça Catalunya motivat per les restriccions de llum.

El 31 de març de 1945 torna a Drassanes.

L'1 de juliol de 1945 es perllonga el seu final des de la Plaça de la Bonanova fins a la Plaça de Sarrià.

L'1 d'octubre de 1945 escurçà entre la Plaça Lesseps i la Plaça de Sarrià, també per manca d'energia elèctrica.

El 9 de desembre de 1945 fa el recorregut sencer, és a dir, des de Drassanes fins a la Plaça de Sarrià.

El 8 de juny de 1946 torna a escurçar-se la línia des de les Drassanes a la Plaça de la Bonanova.

Les tarifes i trajectes eren llavors:

Plaça Catalunya a Plaça Lesseps.....	30 cèntims
Drassanes a Travessera de Gràcia.....	30 cèntims
Drassanes a Plaça Lesseps.....	40 cèntims
Drassanes a Plaça Bonanova.....	45 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	40 cèntims
Aragó a Craywinckel.....	35 cèntims
Provença a Plaça Bonanova.....	35 cèntims
Travessera de Gràcia a Craywinckel....	25 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Bonanova.	30 cèntims
Plaça Lesseps a Plaça Bonanova.....	25 cèntims
Pont de Vallcarca a Plaça Bonanova....	20 cèntims

L'1 de març de 1949 tornà a escurçar-se a Pl. Bonanova, altre vegada per manca de subministrament elèctric.

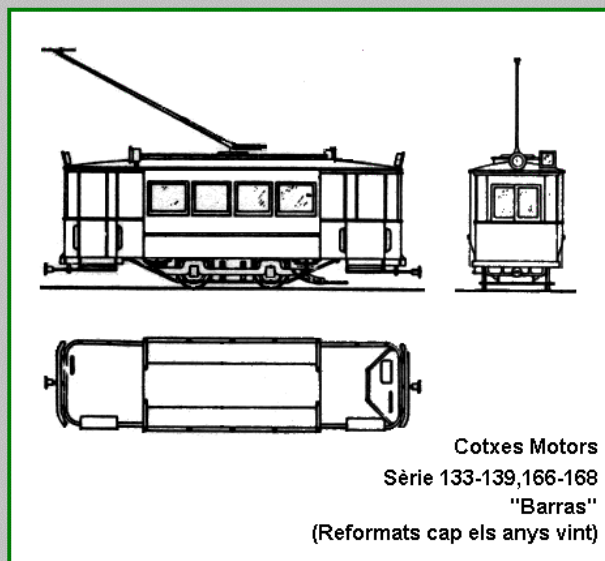
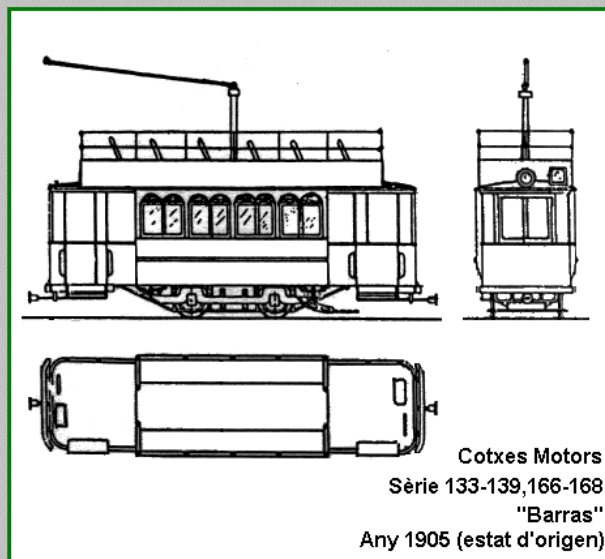
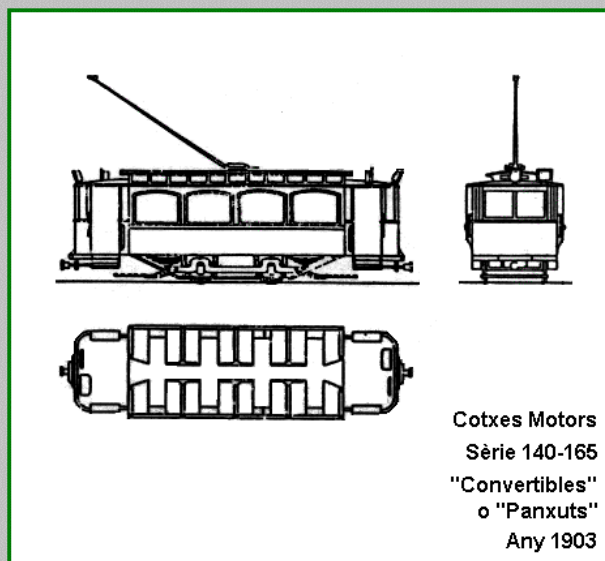
El 28 de juny de 1949 reprèn el recorregut des de Drassanes fins a la Plaça de la Bonanova.

El 18 d'octubre de 1950 es limità a Plaça Catalunya.

El 3 d'abril de 1951 es normalitza el servei, anant des de Drassanes a la Plaça de la Bonanova.

El 27 de Juny de 1951 es perllonga des de la Plaça de la Bonanova fins a la Plaça de Pedralbes.

En aquesta línia van fer servei cotxes "Imperials", després ho van fer "200", més tard "500", durant un curt període van circular "200 MT" i finalment, els darrers anys, "1200".



Així restaria definitivament fins a la seva supressió, que es produí el dia 15 de gener de 1961.

Línia 23

Any 1902

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
A	28-06-1872	Boqueria - Travesera	Nova creació
A	05-10-1878	Atarazanas - Josepets	Variació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	COMPANIA NACIONAL DE TRANVIAS	
B	19-11-1902	Pl.Cataluña - Bonanova	Nova creació
	ANY 1902	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Acci.
T	19-11-1902	Pl.Cataluña - Bonanova	Control Acci.
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Els antecedents històrics d'aquesta línia son exactament els mateixos de la 22 que hem vist anteriorment. De fet la més "veterana" es aquesta que conserva l'itinerari inicial.

Distintius:



L'any 1911 el seu trajecte era:

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda Tibidabo), Passeig de Sant Gervasi, Plaça de la Bonanova.



Tarifes any 1911 :

Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 10 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Lesseps..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Bonanova..... 25 cèntims
 Travessera de Gràcia a Plaça Lesseps.. 5 cèntims
 Travessera de Gràcia a Craywinckel.... 10 cèntims
 Travessera de Gràcia a Plaça Bonanova. 15 cèntims
 Plaça Lesseps a Plaça Bonanova..... 10 cèntims

L'any 1929 els preus dels bitllets eren :

Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Lesseps..... 20 cèntims
 Plaça Catalunya a Plaça Bonanova..... 30 cèntims
 Travessera de Gràcia a Craywinckel.... 15 cèntims

Travessera de Gràcia a Plaça Bonanova. 20 cèntims
 Plaça Lesseps a Plaça Bonanova..... 15 cèntims
 Provença a Plaça Lesseps..... 10 cèntims

Als voltants del 1930 s'escurçà fins a l'Avinguda Tibidabo.

L'any 1932 es perllonga per les Rambles fins a les Drassanes.

L'any 1933 tornà a finalitzar a la Plaça Catalunya.

L'any 1938, (abans del mes de març) se suspèn el servei.

El 31 d'agost de 1941 torna a funcionar amb caràcter regular.

L'11 d'agost de 1942 se suprimeix amb motiu de la reinstauració i perllongació de la línia 21, ja que el recorregut d'aquesta resta inclòs.

El 31 de març de 1945 es restableix, però el seu recorregut és de Circumval·lació, havent-hi un itinerari interior i un altre exterior de la següent forma :

LÍNIA EXTERIOR:

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda del Tibidabo), Passeig de Sant Gervasi, Plaça de la Bonanova, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai, Plaça Catalunya.

LÍNIA INTERIOR:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova, Passeig de Sant Gervasi, Plaça de John F. Kennedy (Avinguda del Tibidabo), Passeig de Sant Gervasi, Carrer de Craywinckel, Avinguda República Argentina, Plaça Lesseps, Carrer Gran de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Passeig de Gràcia, Plaça Catalunya.

En aquest servei llavors la tarifa era diferent, en sistema i preus, a la resta de línies :

TRAJECTES :

-Plaça Catalunya a Avinguda Tibidabo (pel Passeig de Gràcia o pel Carrer Muntaner).

-Avinguda Diagonal a Avinguda Diagonal (pel Passeig de Gràcia, Avinguda Tibidabo i Carrer Muntaner o bé pel Carrer Muntaner, Avinguda Tibidabo i Passeig de Gràcia).

1 Trajecte 35 cèntims.
 2 Trajectes 50 cèntims.

A aquesta línia no es despatxaven bitllets d'anada i tornada.

Per fer recorreguts curts es recomanava la utilització d'altres línies que servien els mateixos llocs, ja que resultaven més econòmics que aquesta, però per a trajectes sencers, resultava millor de preu.

Així la 23 es convertí en una de les línies força conegudes dels barcelonins, ja que era la que tothom coneixia per anar al Tibidabo, amb els altres dos companys: El Tramvia Blau i el Funicular.

Poc després de la seva inauguració, el mateix any 1945, se li van assignar els nous cotxes "1200" que només havien fet servei abans a les línies 20 i 37.

En principi van anar intercalats amb els "500" que corrien fins llavors, però ràpidament es va disposar de prou cotxes per cobrir totalment el servei i van passar a ser els més coneguts en aquesta línia, fins a l'extrem d'identificar la línia amb els cotxes de la sèrie "1200" i d'arribar a donar-los el malnom de "Manoletes", per allò que feien "la vuelta al ruedo" en aquesta línia.

L'1 d'abril de 1946 deixa de pujar pel Carrer Muntaner, des de la Gran Via fins a l'Avinguda Diagonal, passant a fer-ho pel Carrer Aribau, amb motiu de la supressió total del ramal de via estreta d'aquest últim carrer.

Poc temps després continuaria la via per Aribau fins a la Via Augusta.

L'any 1946 les tarifes es mantenen.

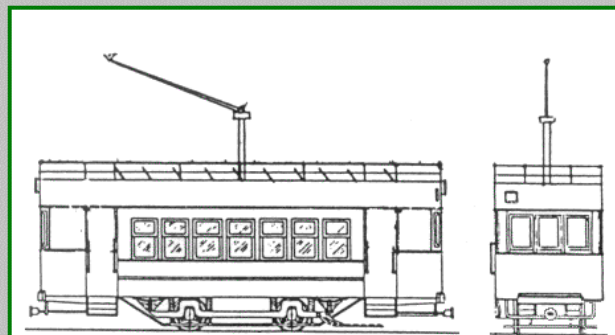


El 7 de gener de 1965 circulà per darrera vegada, essent substituïda per la 58 al trajecte de Plaça Catalunya a Plaça Bonanova pel Carrer Muntaner i per la línia d'autobusos 23 al recorregut des de la Plaça Catalunya a Plaça Bonanova pel Passeig de Gràcia, Plaça Lesseps i Avinguda Tibidabo. Ambdues van començar a funcionar l'endemà.

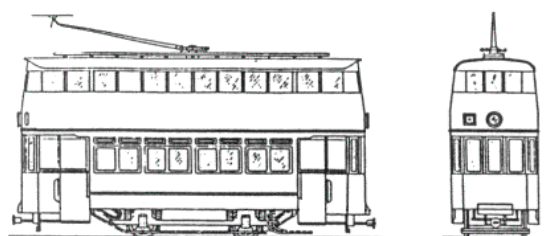
Pel comiat d'aquesta línia es varen col·locar rètols a tots els tramvies que deien "último dia". A més es va fer circular el cotxe número 58 "Cadenero".

La matinada del 8 de gener de 1965 deixà de circular definitivament l'últim cotxe, que fou el 1307.

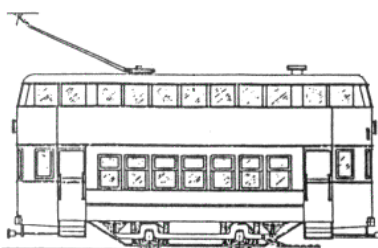
Els cotxes que hi van circular foren els "Imperials", més tard els "500" i des de l'any 1945 els populars "1200" o "Manoletes".



Cotxes Motors
Sèrie 194-208
"Imperials" (descoberts)
(estat d'origen)
Any 1915



Cotxes Motors
Sèrie 171-181
"Imperials" (coberts)
Reconstruïts alguns cotxes des del 1933



Cotxes Motors
Sèrie 194-208
"Imperials" (coberts)
Reconstruïts des del 1936

Línia 24

Any 1909

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1909	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	
W	09-06-1909	Atarazanas - Trav. de Dalt	Nova creació

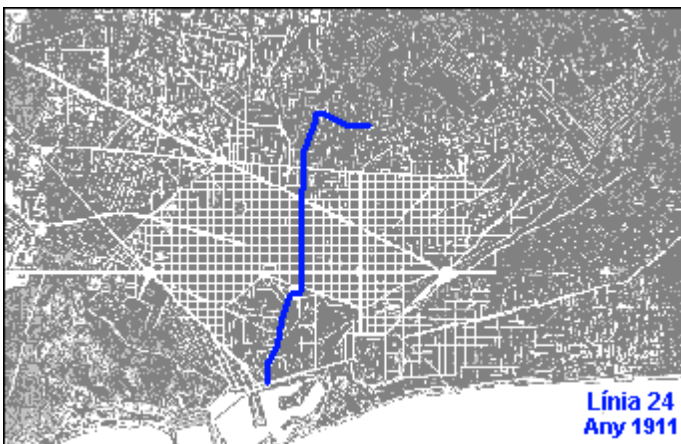
Distintius:



Any 1909 1912 i següents

El dia 9 de juny del 1909 s'inaugurà aquesta línia, amb el recorregut:

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Passeig de Gràcia, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Travessera de Dalt (fins al Carrer Escorial).



Tarifes any 1911:

Drassanes a Provença.....	10 cèntims
Drassanes a Travessera de Gràcia.....	15 cèntims
Drassanes a Escorial	25 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia	10 cèntims
Plaça Catalunya a Escorial.....	15 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Lesseps..	5 cèntims
Travessera de Gràcia a Escorial.....	10 cèntims

L'any 1929 els preus dels trajectes eren :

Drassanes a Escorial.....	30 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Lesseps.....	20 cèntims
Travessera de Gràcia a Escorial.....	10 cèntims
Provença a Escorial.....	15 cèntims

Cap el 1930 es construeix una prolongació pel carrer Escorial que tombava pel carrer Cardener i després tornava a tornar pel carrer Torrent de les Flors, fins arribar a la Plaça Rovira i Trias.

En aquest lloc hi mancaven uns metres de via per a connectar-se amb la que ja hi havia des de sempre, però mai es va finalitzar el treball, es més, els tramvies mai van circular per aquest ramal.

Segons sembla, el veïns del carrer Torrent de les Flors van exercir fortes pressions per a que els tramvies no passessin per aquell carrer ja que era molt estret i havia molt perill pels vianants.

En els anys cinquanta es van aixecar aquestes vies.

L'any 1932 es limità a plaça Catalunya.

L'any 1933 es tornà a restablir a les Drassanes.

El 23 d'abril de 1938 es limità provisionalment a Plaça Catalunya, en suprimir per raons de la Guerra el pas per Les Rambles.

L'11 de setembre de 1944 queda escurçada la línia des de la Plaça Catalunya fins a la Avinguda del Santuari de Sant Josep de la Muntanya, per problemes de restriccions de subministrament elèctric.

El 31 de Març de 1945 torna a arribar a les Drassanes i al Carrer Escorial.

L'1 d'octubre es torna a escurçar a Plaça Catalunya.

El 14 d'octubre es suprimeix el servei, amb motiu de les fortes restriccions de llum. Malgrat això, segueix circulant un servei entre Plaça Lesseps i Carrer Escorial, amb un sol cotxe i amb bitllets combinats amb el Metro.

El 10 de gener de 1946 es restableix el servei normal des de les Drassanes fins al Carrer Escorial.

Les tarifes són llavors :

Drassanes a Escorial.....	40 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Lesseps.....	30 cèntims
Plaça Catalunya a Escorial.....	35 cèntims
Aragó a Escorial.....	30 cèntims
Provença a Escorial.....	25 cèntims

Continua existint el bitllet combinat amb el Metro:

Escorial a GRAN METRO (Plaça Lesseps) 40 cèntims.

El 15 de febrer de 1955 es limità a Sant Josep de la Muntanya

El 22 de gener de 1961, degut a la política Municipal de suprimir els tramvies a Les Rambles, la línia quedà escurçada a la Plaça Catalunya.

El 10 d'abril de 1962 es torna a escurçar el seu recorregut, que va des de la Plaça Catalunya fins a la Plaça Lesseps únicament.

El 17 de maig de 1962 se suprimeix, essent substituïda per la línia d'autobusos J que anava des de les Drassanes a la Plaça Sanllehy.

Amb motiu de la supressió d'aquesta línia, poc després es van desballestar els cotxes 211, 214, 216, 218, 225, 227, 229, 252, 272 i 278.

Els vehicles habituals d'aquesta línia van ser els "200" pràcticament sempre.

Als voltants del 1953 van circular-hi uns pocs dies dos cotxes de la sèrie "500".

Línia 25

Any 1911

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1909	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	
X	18-07-1911	Atarazanas - N ^a S ^a Coll	Nova creació

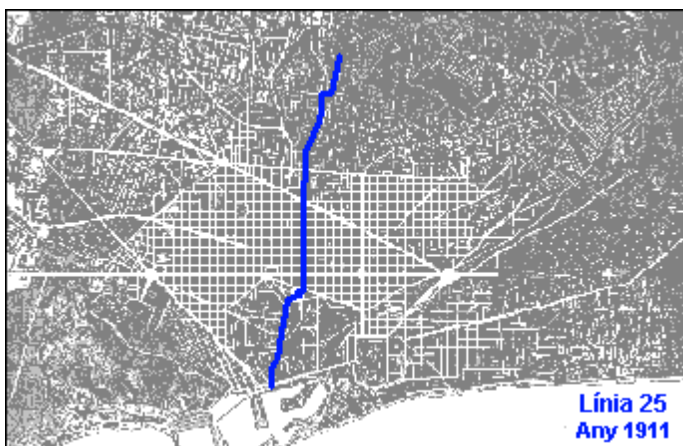
Distintius:



Any 1911 1912 i següents

El juliol del 1911 s'establí aquesta línia, amb el recorregut :

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Passeig de Gràcia, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Carrer de la Mare de Déu del Coll (fins la Baixada de Briz).



Línia 25
Any 1911

Tarifes any 1911:

Drassanes a Provença.....	10 cèntims
Drassanes a Travessera de Gràcia.....	15 cèntims
Drassanes a Mare de Déu del Coll.....	25 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia	10 cèntims
Plaça Catalunya a Mare de Deu del Coll	15 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Lesseps..	5 cèntims
Travessera de Gràcia Mare Déu del Coll	10 cèntims

L'any 1919 s'escurçà a plaça Catalunya.

L'any 1921 torna a perllongar-se a Les Drassanes.

L'any 1929 els preus dels trajectes eren :

Drassanes a Mare de Déu del Coll.....	30 cèntims
Aragó a Mare de Déu del Coll.....	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Lesseps.....	20 cèntims
Travessera de Gràcia Mare Deu del Coll	10 cèntims
Provença a Mare de Déu del Coll.....	15 cèntims

Al final de la línia, al carrer de la Mare de Déu del Coll, hi havia un apartador amb dos agulles.

A començaments dels anys trenta, un bon dia varen desaparèixer uns metres de via, arribant a la conclusió de que havia estat un robatori ja que la Companyia no havia donat ordre de que s'aixequés, a més a més de que el fet es va produir de nit.

L'any 1932 es limità a plaça Catalunya.

L'any 1933 es tornà a restablir a les Drassanes.

Abans d'abril de 1939 se suspèn el servei provisionalment, tornant-se a restablir pocs mesos després.

L'11 de setembre de 1944 es escurçada a la Pl. Catalunya, per problemes de restriccions de subministrament elèctric.

El 31 de març de 1945 tornà a arribar a les Drassanes.

El 14 d'octubre se suprimeix el servei, amb motiu de les fortes restriccions de llum.

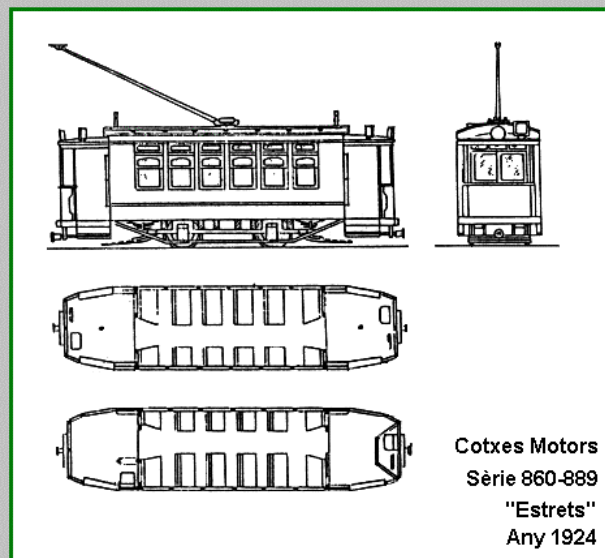
Quan torna a normalitzar-se una mica el servei, aquesta línia continua sense funcionar, donat que la línia 38 des del 21 d'Abril del 1946 arriba al Carrer de la Mare de Déu del Coll, això si, sortint de l'Avinguda Portal de l'Àngel i passant pel carrer Menéndez y Pelayo.

El 4 de maig de 1950 es torna a restablir, però amb el seu final a la Plaça Catalunya, quedant ja definitivament així fins a la seva supressió.

El 23 de novembre de 1962 se suprimeix definitivament.

Els vehicles habituals van ser els "200" i els "Estrets", aquests últims foren els més típics.

En els seus bons temps, la línia estava atesa per dos o tres cotxes, però als darrers anys només feia servei un sol cotxe.



Línia 26

Any 1901

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	COMPANIA NACIONAL DE TRANVIAS	
A	20-12-1901	Pl.Cataluña - Casa Gomis	Nova creació
	ANY 1902	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Acci.
S	20-12-1901	Pl.Cataluña - Casa Gomis	Control Acci.
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Aquesta línia neix, d'una banda per nova creació del ramal que arribà fins a "Casa Gomis", del qual la "Compañia Nacional de Tranvias" (C.N.T.) posseeix la concessió i, per altra banda, de la prolongació de la xarxa de "The Barcelona Tramways Co.Ltd." (B.T.).

Cal recordar que la C.N.T. era una Companyia controlada accionariament per la B.T. per la qual cosa no hi havia competència de cap mena, es més, per a poder fer el servei sencer d'una forma més racional la C.N.T. utilitza el ramal ja existent de la B.T. a la Plaça Catalunya.

Distintius:



El seu recorregut era:

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Passeig de la Vall d'Hebron (on actualment hi el Camp de Futbol Vallcarca, que coincideix on abans hi havia la "Casa Gomis").



Tarifes any 1911:

Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 10 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Lesseps..... 15 cèntims
Plaça Catalunya a Passeig Vall Hebrón. 20 cèntims
Travessera de Gràcia a Plaça Lesseps.. 5 cèntims
Travessera de Gràcia a Craywinckel.... 10 cèntims
Travessera de Gràcia a Pg. Vall Hebrón 15 cèntims
Plaça Lesseps a Passeig Vall Hebrón... 10 cèntims

L'any 1929 els preus dels trajectes eren:

Plaça Catalunya a Passeig Vall Hebron. 30 cèntims
Travessera de Gràcia a Pg. Vall Hebrón 15 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera de Gràcia 15 cèntims

Aragó a Plaça Lesseps..... 20 cèntims
Provença a Passeig Vall Hebrón..... 20 cèntims
Provença a Plaça Lesseps..... 10 cèntims

Els rails d'aquesta línia estaven connectats amb els del de l'Arrabassada, encara que aquesta darrera pertanyia a una altra companyia: "Tranvías de Montaña S.A."

Durant la Guerra, al ser incautades ambdós companyies (la llavors "Compañía de Tranvías de Barcelona" -"T.B."- i l'esmentada anteriorment) pels Comitès de la C.N.T., per tal de col·lectivitzar-la, s'unificà el servei i es creà la línia 28, que anava des de l'Arrabassada a la Plaça Catalunya.

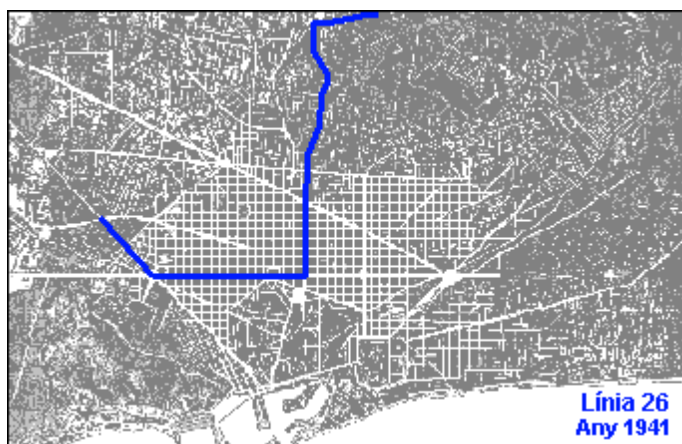
La nostra línia 26 es convertí en un reforç de la línia 28.

En acabar la Guerra, es procedí a suprimir el servei a l'Arrabassada, que ja no tornaria a circular mai més.

El tram de rails que anava des de l'Avinguda de la República Argentina fins al davant d'on eren les cotxeres del tramvia de la Rabassada (al costat de la confluència del Passeig de la Vall d'Hebrón amb la carretera de Sant Cugat, en la Barriada anomenada "Els Penitents") va estar adquirit per T.B. per a perllongar la seva línia 26 fins aquell indret.

El 3 de febrer de 1941 es perllongà de la següent forma:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Passeig de la Vall d'Hebrón (fins a la Carretera de Sant Cugat).



El 14 d'octubre de 1945 quedà escurçada la línia pels problemes de restriccions de llum, circulant únicament en el tram des de la Plaça Lesseps a la Carretera de Sant Cugat.

L'1 de gener de 1948 torna a fer el recorregut més típic, el de Plaça Catalunya a Passeig de la Vall d'Hebrón (Carretera de Sant Cugat). Aquest itinerari resta definitiu fins a la supressió de la línia.

El 23 de novembre de 1962 se suprimeix definitivament.

Amb motiu de la supressió d'aquesta línia, poc després es van desballestar els cotxes 221, 222, 223, 228, 255, 256, 280, 281 i 282.

Es tramvies més tradicionals d'aquesta línia varen ser els "200" encara que en alguna època hi van circular també cotxes "500".

Línia 27

Any 1908

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1908	COMPANHIA NACIONAL DE TRANVIAS	
C	26-12-1908	"Cortes - Paralelo"	Nova creació
	ANY 1908	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	Control Acci.
V	26-12-1908	"Cortes - Paralelo"	Control Acci.

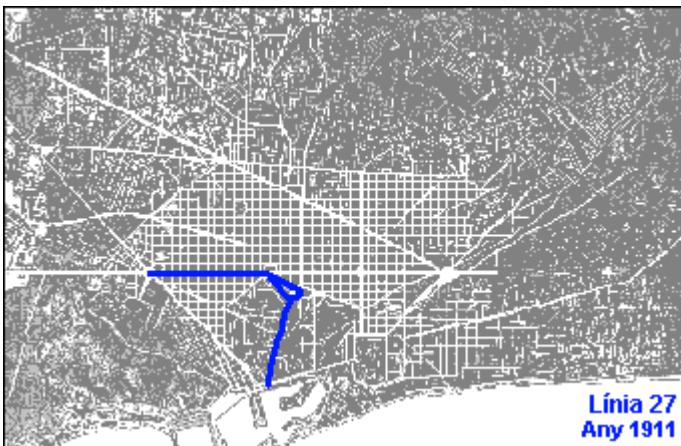
Distintius:



Any 1908 1912 i següents

L'any 1911 el seu recorregut era:

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Llança (al costat de la Plaça de Braus de Les Arenes).



Línia 27
Any 1911

L'tarifa era única:

Drassanes a "Arenes"..... 10 cèntims.

Aquesta línia, amb el temps, es convertí de fet en suplementària de les línies 28 i 33, ja que ambdues feien un recorregut semblant i més llarg que aquesta, tal com veurem. A més, a la temporada d'estiu la línia es perllongava fins a la Barceloneta, amb la qual cosa feia exactament el mateix recorregut que la línia 33.

Normalment els tramvies circulaven sense remolc, però a l'estiu sí acostumava a portar-ho.

L'any 1929 els preus dels trajectes eren :

Drassanes a Llança..... 15 cèntims.

Drassanes a Compte d'Urgell..... 10 cèntims.

Plaça Catalunya a Llança..... 10 cèntims.

Cap el 1930 es prolongà des de la Plaça Espanya, pel Carrer Creu Coberta, Carrer de Sants, fins la Plaça de Sants.

L'any 1938 (a començaments) es perllongà fins a Collblanch.

El 23 d'abril de 1938 el limità a plaça Catalunya.

El 1939 (abans d'abril) es tornà a restablir a Les Drassanes.

L'11 de setembre de 1944, degut a la manca de subministrament elèctric, la línia passà a fer el recorregut Plaça Catalunya a Collblanch.

Les tarifes eren llavors:

Plaça Catalunya a Collblanch..... 20 cèntims.

El 21 d'octubre de 1944, altre vegada per les restriccions de llum, se suprimeix el servei, que ja no es tornà a restablir.

Els vehicles habituals d'aquesta línia van ser els "Cadeneros" i els "200".



Alguns bitllets utilitzats per la companyia de tramvies poc abans d'unificar-se la xarxa.





Línia 28

Any 1883

Antecedents:

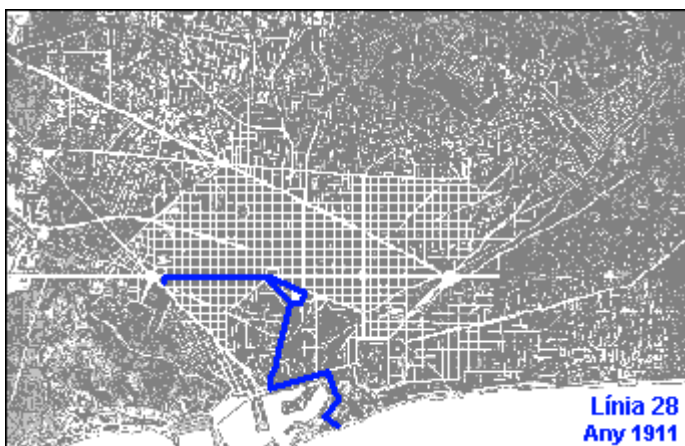
Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1883	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
H	08-1883	Pl.Cataluña - Orientales	Nova creació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Aquest quadre correspon en realitat a la línia 35 que veurem més endavant i que conserva l'itinerari original. L'any 1908, s'obrí el servei en el tram de la Gran Via fins a la Plaça Espanya, que hem vist a la línia anterior 27, i en una data indeterminada es creà aquesta línia, que no es més que una prolongació de l'esmentada 35.

Distintius:  Inicialment  Any 1908  1912 i següents 

L'any 1911 el seu recorregut era:

Carrer Almirall Cervera (des del Passeig Marítim, on hi havien els Banys "Orientals"), Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Llançà (Plaça de Braus de Les Arenes).



Línia 28
Any 1911

Tarifes any 1911:

"Orientals" a "Arenes"..... 15 cèntims
 "Orientals" a Plaça Universitat..... 10 cèntims
 Drassanes a "Arenes"..... 10 cèntims

Aquesta línia anava combinada amb la 33, que feia un recorregut molt semblant. Normalment els tramvies circulaven amb remolc.

L'any 1929 els preus dels trajectes eren:

Llançà a Plaça Catalunya..... 10 cèntims
 Llançà a Drassanes..... 15 cèntims
 Llançà a Barceloneta ("Orientals").... 20 cèntims
 Compte d'Urgell a Drassanes..... 10 cèntims
 Compte d'Urgell a Plaça del Palau..... 15 cèntims
 Plaça Universitat a Barceloneta..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Barceloneta..... 10 cèntims

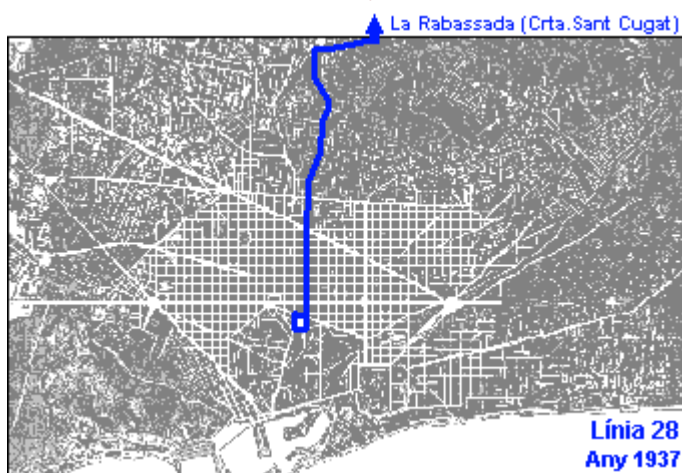
L'any 1933 se suprimí. L'Ajuntament signà un decret prohibint donar servei al ramal dels Banys Orientals, amb la qual cosa les línies 28, 32 i 35 ja no circulen mai més.

Línia 28

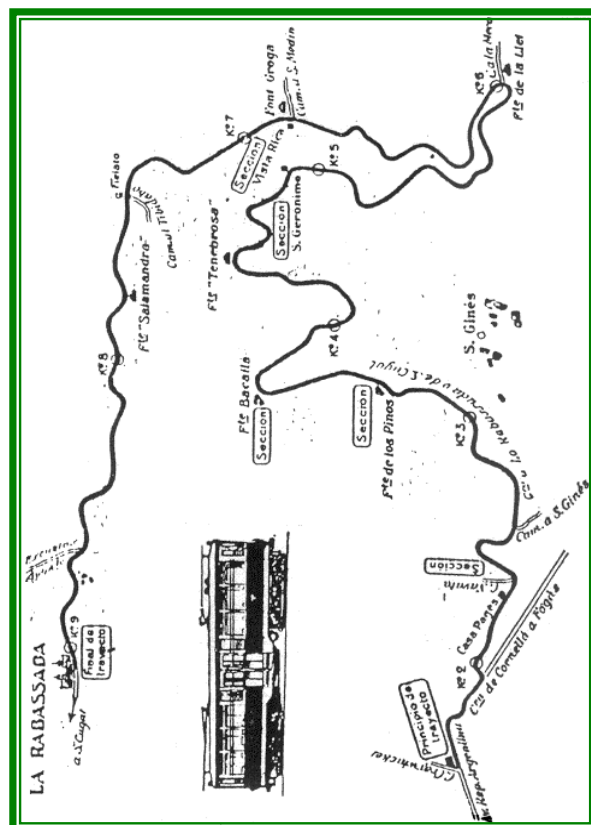
Any 1937

Durant la Guerra, al ésser incautades totes les companyies pels Comitès de la C.N.T., per tal de col·lectivitzar el transport de viatgers, s'unificà el servei que pertanyia a "Tranvías de Montaña S.A." i que feia el recorregut des del Passeig de la Vall d'Hebron fins a l'Arrabassada. Amb la fi d'unificar-lo a la resta de la xarxa barcelonina, el 18 d'abril de 1937 es creà la línia 28, fent el següent recorregut:

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Passeig Vall d'Hebron, (Penitents), Carretera de Sant Cugat (fins on hi havia el "Casino de la Rabassada", a dalt de la muntanya del Tibidabo).



Línia 28
Any 1937



Reproducció d'un opuscle editat per l'Empresa de La Rabassada l'any 1929, on es pot veure el recorregut de la línia.

La línia 26 (Plaça Catalunya a Passeig Vall Hebrón) es convertí en un reforç d'aquesta línia 28.

El 22 de gener de 1938 es limità de Penitents a la Rabassada.

L'1 de març de 1938 fa l'itinerari de Craywinckel a Rabassada

La tarifa d'aquesta línia era **especial** de **75 cèntims** (les altres línies tenien com a tarifa 40 cèntims l'any 1938).

El mes d'abril de 1939 es va suprimir el servei a la Rabassada, que ja no tornaria a circular mai més. El tram de rails que anava des de l'Avinguda de la República Argentina fins al davant d'on eren les cotxeres del tramvia de la Rabassada (al costat de la confluència del Passeig de la Vall d'Hebron amb la carretera de Sant Cugat, en la Barriada anomenada "Els Penitents") va estar adquirit per T.B. per a perllongar la seva xarxa fins aquell indret.

Els cotxes típics van ser els propis de la Companyia "tranvías de Montaña S.A." que anaven intercalats amb cotxes "500".

A mitjans del mes de setembre de 1940 s'estableix novament el servei entre Plaça Catalunya i Penitents però com a línia auxiliar, en funcionament reservat a hores de màxima afluència de públic.

El 9 d'agost de 1941 s'estableix el servei permanent entre Les Drassanes i Penitents.

L'11 d'agost de 1942 se suprimeix definitivament, amb motiu de la creació de la línia 21 (el tram des de Craywinckel a Penitents ja restava atès per la línia 26).

El 31 de maig de 1952 es torna a restablir el servei des de la Plaça Catalunya a Collblanch.

El 8 de desembre de 1964 varià una mica el seu final a la Plaça Catalunya, ja que en aquesta es van suprimir els rails de la part dels carrers Pelai i Fontanella, així com les de la seva part central.

L'itinerari des de la Plaça Universitat quedà com segueix:

...Plaça Universitat, Gran Via, Passeig de Gràcia tornada per Ronda Universitat), Plaça Catalunya.

Aquesta línia, juntament amb la 58, varen ésser les dues darreres en circular pel Passeig de Gràcia, entre la Gran Via i la Plaça Catalunya.

Poc abans de la seva supressió, a la Plaça Universitat es van col·locar algunes agulles i rails per tal de fer possible als tramvies acabar-hi el seu recorregut, malgrat això, mai es van fer servir i es va optar per la supressió definitiva.

Aquesta es produí el 20 de desembre de 1965.

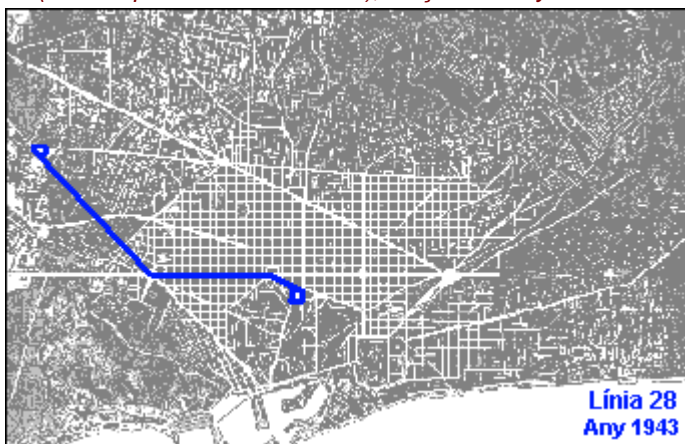
En aquesta darrera època, el vehicles més habituals van ésser els "200" i "800", quasi sempre amb remolc tipus "Saragossa" i a l'estiu les famoses "Jardineres". En aquesta línia cal ressenyar que es van estrenar els "200 MT" acoblats, dels quals, el primer comboi en circular va estar el dels cotxes 273 i 233. Els darrers anys d'existència, la línia va estar atesa per "Washingtons".

Línia 28

Any 1943

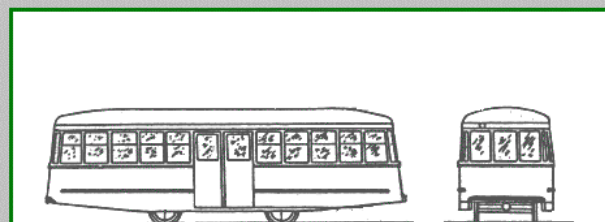
L'1 d'agost del 1943 es tornà a restablir aquest número de línia, amb el recorregut:

Carrer de Collblanch (a l'Hospitalet), Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai (tornada per Ronda Universitat), Plaça Catalunya.

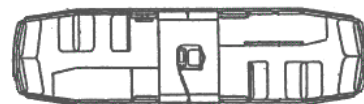


La tarifa llavors era única:
Plaça Catalunya a Collblanch..... 20 cèntims

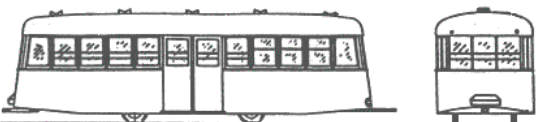
El 24 de febrer de 1946, degut a les ja conegudes restriccions de llum, se suprimeix el servei.



Cotxes Remolcs
Sèrie 1401-1480
"Saragossa"
Any 1945-1947



Cotxes Remolcs
Sèrie 1501-1520
"Saragossa"
Any 1943-1944



Línia 29

Any 1877

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1877	SOCIEDAD CATALANA DE TRANVIAS	
A	28-02-1877	Rda.San Pablo - Aduana	Nova creació
	ANY 1888	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Absorció Cia
A	08-1883	Rda.San Pablo - Aduana	Absorció Cia
A	13-08-1892	Circumval.lació (sencera)	Prolongació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

L'Ajuntament de Barcelona lliurà el 8 de maig del 1876 la concessió d'una línia que, des de les Drassanes (Paral·lel), anava fins l'Estació de França, passant per les diferents Rondes i vorejant l'antic casc urbà. Per això va rebre el nom de circumval·lació. Fou construïda per la "Sociedad Catalana de Tranvías" sota la direcció d'En Joaquim Henrich.

El recorregut de la concessió original va ésser:

Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Plaça Universitat, Ronda Universitat, Plaça de Catalunya, Ronda de Sant Pere, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Carrer del Comerç, Passeig de Picasso, Avinguda Marquès de l'Argentera, Plaça del Palau, Passeig de Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes).

Llavors encara no feia la circumval·lació sencera ja que mancava fer l'enllaç per on avui es l'Avinguda Paral·lel, tram que no es completà fins uns anys després, per la qual cosa els tramvies anaven i tornaven pel mateix recorregut.

Va inaugurar-se oficialment el 28 de febrer de 1877, partint la comitiva des de les cotxeres de la companyia que es trobaven al carrer Comte de Borrell, a l'esquerra de l'eixample. Les quadres -donat que es tractava d'un tramvia de tracció animal- eren molt espaioses, amb capacitat per a 80 cavalls, encara que la companyia només en disposava de 25 inicialment. Els cotxes eren baixos, sense imperial, però duïen les plataformes molt amples. Anaven pintats de color blau i portaven l'escut de Catalunya daurat i vermell així com un rètol amb el nom de la companyia "Sociedad Catalana de Tranvías".

La línia ofería l'avantatge de passar per alguns punts neuràlgics de la ciutat, com per exemple el Mercat del Born.

El projecte inicialment establert va tenir prous problemes (a més de l'esmentat tram del Paral·lel) amb altres companyies de tramvies ja que el seu traçat coincidia amb el d'aquestes en diversos trams. Especialment conflictius varen ser els trams de la Ronda Sant Pere, el del Pla del Palau i el de la Plaça Universitat.

Al poc temps de posar-se en servei la línia, l'1 de maig del 1877, s'hi van afegir quatre cotxes jardineria, especials per a la temporada d'estiu, força ventilats, amb unes cortines que impedièn que el sol molestés als passatgers. Els seients eren transversals i permetien contemplar còmodament el paisatge, la qual cosa també era una novetat, ja que tots els anteriors cotxes disposaven dels seients en la clàssica forma longitudinal amb el passadís al mig.

La circumval·lació sencera es va inaugurar el 31 de gener de 1893, encara que la premsa l'anunciava ja el 12 d'agost de 1892. En aquests moments la companyia explotadora d'aquesta línia es la "Barcelone Tramways Co. Ltd."

Després de diverses proves efectuades l'any 1898, s'inaugurà la tracció elèctrica el 26 de gener del 1899. Els primers cotxes van ser construïts per la firma "Material para Ferrocarriles y Construcciones" (Macosa) de Barcelona durant els anys 1898 a 1900, formant part de la sèrie 1 a 124 ("Cadeneros") que fou la sèrie de cotxes més nombrosa del parc mòbil de Barcelona.

Aquesta va ser la primera línia en electrificar-se de tota la xarxa barcelonina.

Els primers dies el servei fou gratuït ja que la gent tenia por a electrocutar-se'n, però mica a mica els passatgers es van anar adonant que no hi havia cap mena de perill i es normalitzà el servei.

Distintius:



Tarifes any 1911:

Rda.St.Antoni (per Arc Triomf) a Pl.Palau.. 10 ctms

Arc Triomf (per Pl.Palau) a Rda St.Antoni.. 10 ctms

Pl.Palau (per Rda.St.Antoni) a Arc Triomf... 10 ctms

Aquests preus romanen inalterables forces anys i l'itinerari continuà essent pràcticament el mateix:

Plaça de Catalunya, Ronda de Sant Pere, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Carrer del Comerç (tornada pel Passeig de Pujades), Passeig de Picasso, Avinguda Marquès de l'Argentera, Plaça del Palau, Passeig de Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Avinguda Paral·lel, Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Plaça Universitat, Ronda Universitat, Plaça de Catalunya.



El seu distintiu número 29, que va lluir ja sense més canvis la resta de la seva existència, va fer força popular aquesta línia, fins el punt de ser molt conegut, inclòs avui en dia, el dit: "dones més voltes que el vint-i-nou", per a referir-nos a una persona que va sovint d'una banda a altra.

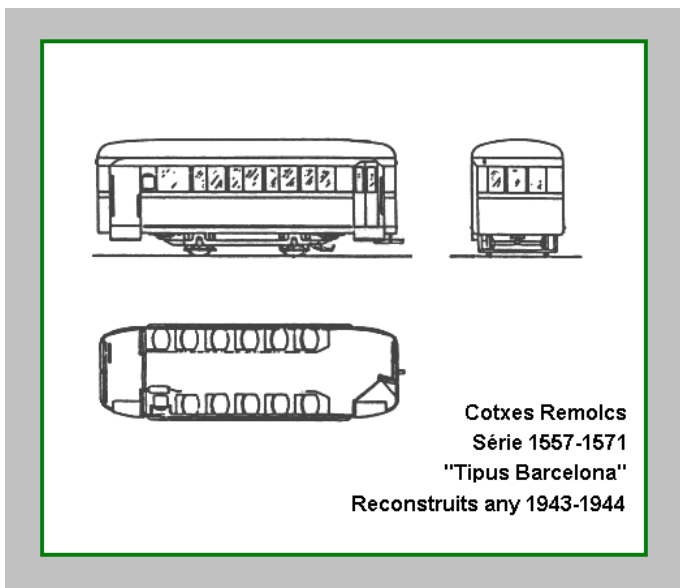
Un fet curiós dels vehicles d'aquesta línia es el de dur, durant molts anys, bústies de Correus a les seves plataformes davanteres, que es buidaven pels empleats d'aquest servei a la Plaça d'Urquinaona, on era la central de Correus. A determinades hores aquesta recollida es feia

a l'Estació de França, per a enllestir abans la distribució. Qualsevol persona que volgués fer arribar una missiva ben ràpidament, podia utilitzar aquest sistema que li assegurava la seva remissió el més aviat possible.

"Cadeneros" fins als "Washington", que van clausurar la línia.

En ella es van començar a fer les proves d'entrada pel davant als cotxes "1200" que inicialment es feia per la porta del mig.

Curiosament va electrificar-se amb els tramvies més moderns de Barcelona i va morir també amb els més moderns que circulaven a la seva època.



L'any 1925 (a l'estiu) el seu itinerari es perllongà *des de la plaça Palau a la Barceloneta*. Amb aquest canvi el temps del recorregut augmenta considerablement per la qual cosa l'experiment no prosperà en anys posteriors.

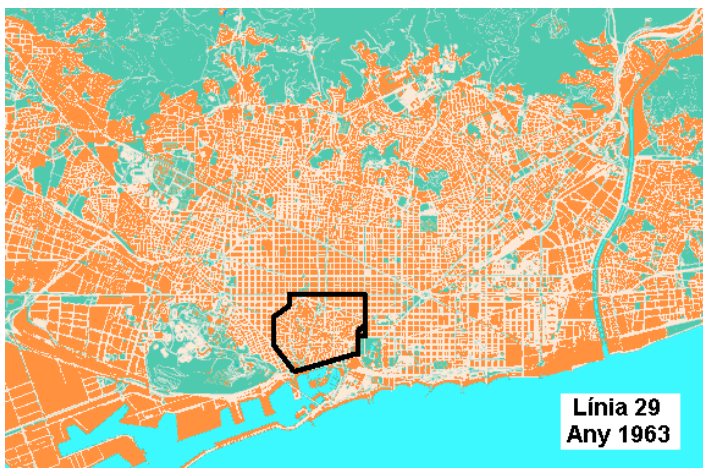
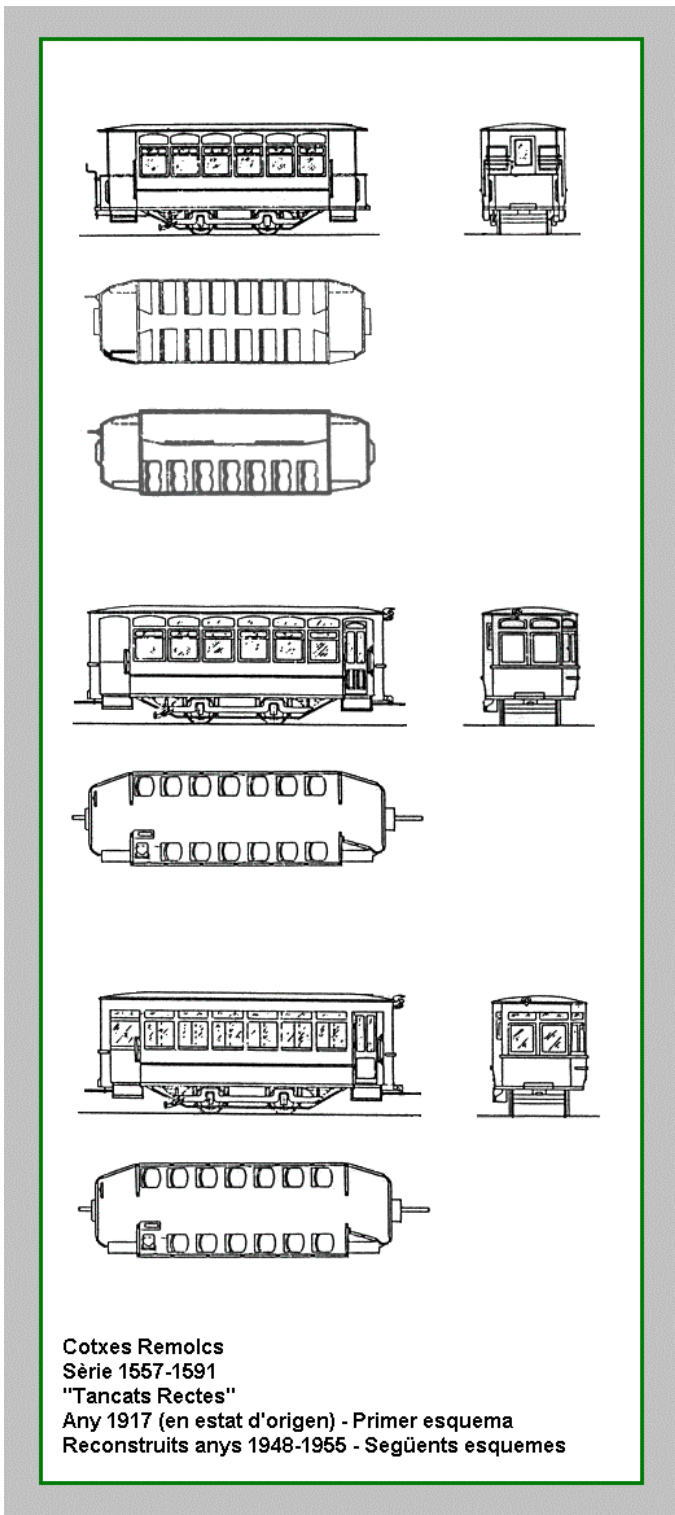
Durant la Guerra aquesta línia es mantingué pràcticament sense variacions.

L'any 1946 la **tarifa** era **única** per a qualsevol recorregut al preu de **25 cèntims**.

El 9 de setembre de 1962 l'itinerari interior pateix una variació:

...Ronda Sant Antoni, Carrer Muntaner, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf, ... i la resta del recorregut normal.

El 3 de juny de 1963 també varià l'itinerari exterior de la mateixa forma.



El 17 de novembre de 1967 se suprimeix definitivament.

A aquesta línia hi van circular al decurs de la seva existència pràcticament tots els tipus de vehicles (excepte els "tancs" i els de via estreta) des dels esmentats

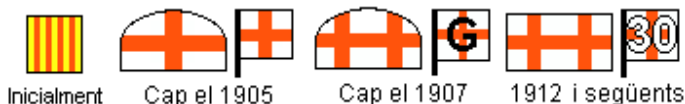
Línia 30

Any 1892

Antecedents:

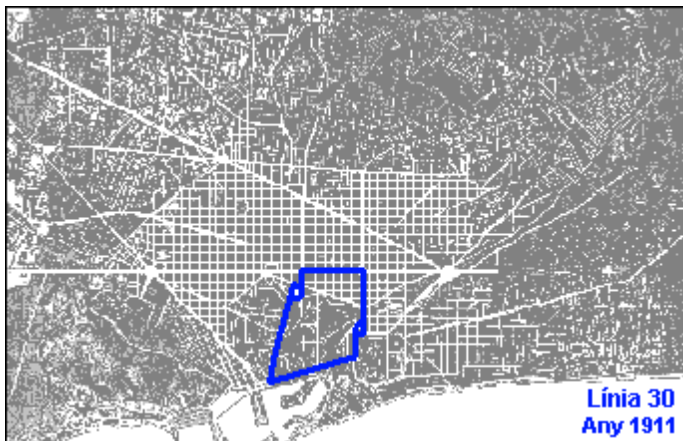
Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1892	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
P	09-09-1892	Ramblas-Arco Triunfo-Parque-Atarazanas	Nova creació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Distintius:



Itinerari l'any 1911:

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Carrer del Comerç, Passeig de Picasso, Avinguda Marquès de l'Argentera, Plaça del Palau, Passeig de Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça Portal la Pau (Drassanes), Les Rambles, Plaça Catalunya.



Tarifes any 1911:

Pl.Catalunya (per Arc Triomf) a Pl.Palau... 10 ctms
 Arc de Triomf (per Pl.Palau) a Pl.Catalunya 10 ctms
 Pl.Palau (per Pl.Catalunya) a Arc de Triomf 10 ctms

L'any 1929 els preus dels trajectes eren:

Pl.Catalunya (per Gran Via) a P.L.Companys. 10 ctms
 Pl.Catalunya (per Gran Via) a Pl.Palau 15 ctms
 Pl.Tetuan a Pl.Palau 10 ctms
 Pl.Palau (per Rambles) a Pl.Catalunya 10 ctms
 Rambles (per Pl.Catalunya) a Pl.Tetuan 10 ctms

Aquests tarifes corresponen a línia interior, que també s'aplicaven a la que feia el recorregut exterior.

El 23 d'abril de 1938 se suprímí el servei.

El 28 de Novembre de 1940 es restableix amb l'itinerari:

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), Les Rambles, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella (tornada per la Ronda de Sant Pere), Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de Llúria, Gran Via, Carrer del Bruc, Carrer del Roselló, Carrer Bailèn, Travessera de Gràcia.

El 3 de febrer de 1941 es perllonga des de la Travessera de Gràcia, per Torrente de las Flores, fins a plaça Rovira.

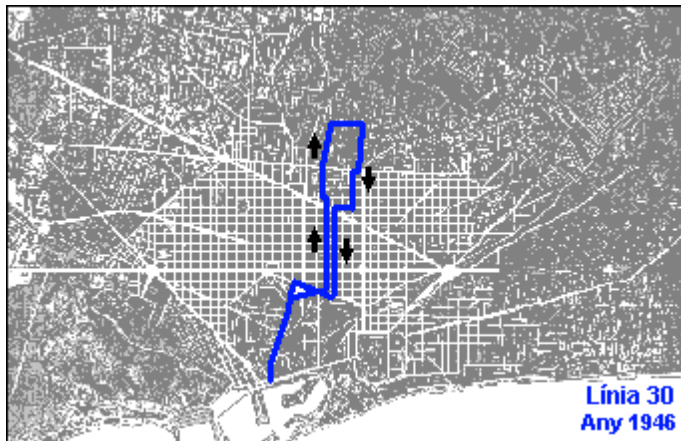
El 3 de febrer de 1945, el servei es fa des de Pl.Catalunya a Pl.Rovira com a conseqüència de les restriccions de llum.

El 31 de Març de 1945 es normalitzà fins a Drassanes.

L'1 d'octubre de 1945 s'escurça a Pl.Catalunya, però fa circumval·lació pel barri de Gràcia per tal de compensar la supressió de la línia 38 que es portà a terme el mateix dia.

El 10 de gener de 1946 es normalitzà el servei, però el seu recorregut es consolidà amb la circumval·lació pel barri de Gràcia. El seu itinerari complet queda establert:

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de Llúria, Carrer Còrsega, Carrer Menéndez y Pelayo, Carrer Viada, Carrer de la Providencia, Plaça Rovira i Trias (tornada pel Carrer Torrente de las Flores, Travessera de Gràcia, Carrer Bailèn, Carrer Roselló, Carrer del Bruc, Ronda de Sant Pere, Plaça Urquinaona, Ronda de Sant Pere, Plaça Catalunya, i la resta del recorregut d'anada).



Les tarifes son les següents:

Drassanes a València 25 cèntims.
 Drassanes a Roselló 30 cèntims.
 Drassanes a Plaça Rovira 40 cèntims.
 Plaça Urquinaona a Plaça Rovira 30 cèntims.
 Provença a Plaça Rovira 20 cèntims.

El 24 de novembre de 1948 es limità a Plaça Catalunya.

El 2 de gener de 1950 es restableix fins a les Drassanes.

El 18 d'octubre de 1950 tornà a limitar-se a la Pl.Catalunya.

Finalment, el 27 de maig de 1951 es restableix l'itinerari sencer fins a les Drassanes, restant d'aquesta forma fins a la supressió dels tramvies a Les Rambles.

Així doncs, el 10 de juliol de 1961 varià el seu recorregut des de Plaça de Catalunya (deixant de circular per Les Rambles), de la següent forma: *...(recorregut anterior), Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Ronda de Sant Antoni, Ronda de Sant Pau, Carrer Vila i Vià, Carrer Nou de la Rambla, Avinguda del Paral·lel.*

L'1 de gener de 1962 la tornada la fà pels carrers Muntaner i Consell de Cent.

El 3 de juny de 1963 el seu itinerari quedà escurçat a la Gran Via (entre els carrers Roger de Llúria i Bruc).

El 31 de gener de 1965 se suprimeix definitivament.

A aquesta línia hi van circular tota mena de cotxes, encara que els més típics van ser, en els orígens, els "Cadeners" i darrerament els "Estrets". Aquests últims, als anys cinquanta acostumaven a portar remolc, generalment del tipus "Convertible" o bé "Cadeneros" desmotoritzats. Amb motiu de la supressió de les línies 24, 25 i 26, es van assignar a aquesta alguns cotxes "200", concretament els 215, 251. El 215 -en primer lloc- i el 251 -més tard- van fer servei com a tractors de maniobres a les cotxeres, una vegada suprimida aquesta línia.

Línia 31

Any 1892

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1892	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
o	13-08-1892	Mdo. San Ant ^o - Paralelo - Barceloneta	Nova creació
o	17-12-1892	Mdo.S.Ant ^o -Barceloneta/Circumval.lació	Variació
o	any 1904 ?	(Mdo.S.Ant ^o -Barceloneta/Circumval.lació)	Supressió
U	23-09-1904	Mdo.S.Antonio - Ramblas - Barceloneta	Nova creació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Ja a finals del segle passat (concretament des del 18 de setembre del 1872) hi havia una línia de tramvies de cavalls que anava fins al Barri de la Barceloneta (veure quadre a la línia 34 detallada més endavant), de la qual hi havien dos ramals, un que anava fins al carrer Drassana, i que els tramvies diferenciaven amb el nom de "Astillero", i un altre que discorria fins al Passeig Marítim, on hi havien els populars Banys "Orientales", nom amb el qual es coneixien els tramvies que anaven fins aquest indret.

Aquesta que estem veient correspon al ramal de "Astillero".

Distintius:



L'any 1911 feia el recorregut següent:

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana -que vol dir "Astillero" en castellà- a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Ronda de Sant Antoni (fins al costat del Mercat de Sant Antoni).



Tarifes any 1911:

"Astillero" a Ronda Sant Antoni..... 10 cèntims.

L'any 1929 les tarifes eren:

Rda. Sant Antoni a Drassanes..... 15 cèntims
 Rda. Sant Antoni a Plaça del Palau.... 15 cèntims
 Plaça Universitat a Barceloneta..... 15 cèntims
 Plaça Catalunya a Barceloneta..... 10 cèntims

Durant aquests anys, aquesta línia, junt amb la 32, feien recorreguts molt semblants al de les línies 28 i 33, i a la 34 i 35 que, per parelles (una al "Astillero" i l'altre als "Orientales"), anaven combinades quasi sempre, ja que totes ells anaven a la Platja.

El 23 d'abril de 1938 modificà el seu final de Mercat de Sant Antoni pel de Via Laietana (sense que es pugui confirmar si realment va ser així o bé es va suspendre temporalment).

L'any 1939 (abans d'abril) se suprimeix el servei.

El 21 de juliol de 1941 tornà a circular, deixant de ser una línia per anar a la platja ja que (seguint la mateixa tònica que hem vist a l'anterior línia 30) modifica el seu recorregut que queda establert:

Ronda Sant Antoni, Plaça Universitat, Carrer Pelai (tornada per Ronda Universitat), Plaça Catalunya, Carrer Fontanella (tornada per la Ronda Sant Pere) Plaça Urquinaona, Carrer de Roger de Llúria (tornada pel Carrer Bruc) Carrer Rosello, Carrer Bailen, Travessera de Gràcia.



L'1 de juny de 1945 es perllonga des de la Ronda Sant Antoni fins a l'Avinguda Paral·lel, per la Ronda de Sant Pau.

Les tarifes eren llavors:

Av. Paral·lel a Provença..... 30 cèntims
 Av. Paral·lel a Travessera..... 40 cèntims
 Mercat Sant Antoni a Provença..... 25 cèntims
 Mercat Sant Antoni a Travessera..... 35 cèntims
 Plaça Universitat a Travessera..... 25 cèntims

L'any 1946 es van pujar 5 cèntims més cada trajecte:

Av. Paral·lel a Provença..... 35 cèntims
 Av. Paral·lel a Travessera..... 45 cèntims
 Mercat Sant Antoni a Provença..... 30 cèntims
 Mercat Sant Antoni a Travessera..... 40 cèntims
 Plaça Universitat a Travessera..... 30 cèntims

L'1 de juliol de 1948 varià el seu recorregut una mica, des del Carrer Bruc, gira per la Gran Via i després pel Passeig de Gràcia fins a la Plaça de Catalunya, per on segueix pel seu itinerari normal.

L'1 de març de 1949 es va suprimir degut a les restriccions de subministrament elèctric, però ja no torna a posar-se mai més en servei.

Els vehicles que van circular, van ser de molts tipus, els més normals van ser "Cadeneros", "Imperials" i "200", quasi sempre sense remolc.

Línia 32

Any 1892

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1892	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
O	13-08-1892	Mdo. San Ant ^o - Paralelo - Barceloneta	Nova creació
O	17-12-1892	Mdo.S.Ant ^o -Barceloneta/Circumval.lació	Variació
O	any 1904 ?	(Mdo.S.Ant ^o -Barceloneta/Circumval.lació)	Supressió
U	23-09-1904	Mdo.S.Antonio - Ramblas - Barceloneta	Nova creació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Els antecedents d'aquesta línia, com es pot veure, són els mateixos de l'anterior línia 31.

Aquesta altra correspon al ramal dels "Orientales".

Distintius:



L'any 1911 feia el recorregut següent :

Carrer Almira Cervera (des del Passeig Marítim), Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Ronda de Sant Antoni (fins al costat del Mercat de Sant Antoni).



Tarifes any 1911:

"Astillero" a Ronda Sant Antoni..... 10 cèntims

L'any 1929 les tarifes eren :

Rda. Sant Antoni a Drassanes..... 15 cèntims

Rda. Sant Antoni a Plaça del Palau.... 15 cèntims

Plaça Universitat a Barceloneta..... 15 cèntims

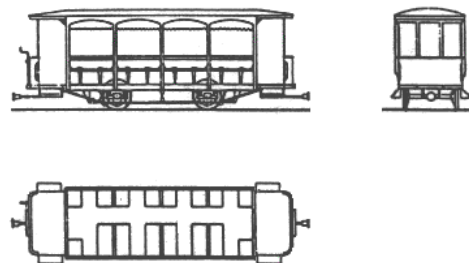
Plaça Catalunya a Barceloneta..... 10 cèntims

Durant aquests anys, aquesta línia, junt amb la 33, feien recorreguts molt semblants als de les línies 28 i 33, i als 34 i 35 que, per parelles (una al "Astillero" i l'altre als "Orientales"), anaven combinades quasi sempre, ja que totes anaven a la Platja.

L'any 1933 es va suprimir. L'Ajuntament signà un acord prohibint donar servei al ramal dels "Baños Orientales",

amb la qual cosa queden afectades les línies 28, 32 i 35, que ja no tornarien a circular mai més.

Els vehicles més habituals van ser els "Cadeneros".



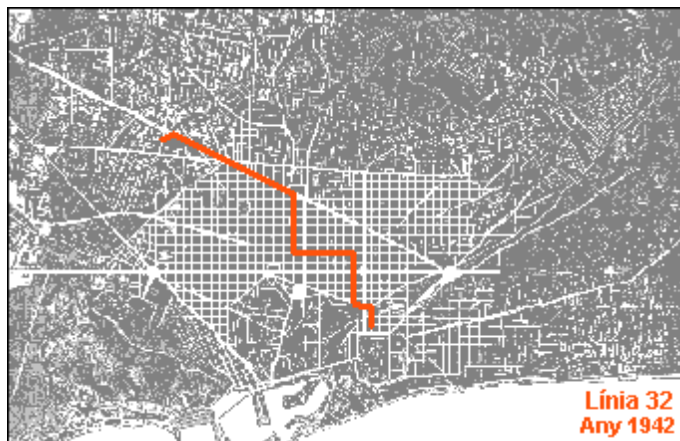
Cotxes Remolcs
Sèrie 1501-1516
"Jardinera" (ex-cavalls)
Any 1888

Línia 32

Any 1942

El 15 de març de 1942 s'establí una línia de via estreta, coincidint amb la reestructuració de la 16 i la supressió de la 7, amb el següent recorregut:

Carrer d'Anglesola (a Les Corts), Avinguda Diagonal, Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Rambla de Catalunya, Carrer del Consell de Cent, Carrer Girona, Carrer Trafalgar, (Arc de Triomf), Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor.



El 25 de setembre de 1943 es va suprimir.

Línia 33

Any 1872

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
B	18-09-1872	Boqueria - Barceloneta	Nova creació
B	21-06-1873	Boqueria - Astillero	Prolongació
B	05-10-1878	Pl.Cataluña - Astillero	Variació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Aquest quadre correspon en realitat a la línia 34 que veurem més endavant i que conserva l'itinerari original.

L'any 1908, s'obrí el servei en el tram de la Gran Via fins a la Plaça Espanya, emmarcat dins del projecte "Cortes - Paralelo" de la "Compañía Nacional de Tranvías" (veure línia 27), i en una data indeterminada es creà aquesta línia, que no es més que una prolongació de l'esmentada 34.

Distintius:



L'any 1911 el seu recorregut era:

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Llançà (al costat de la Plaça de Braus de Les Arenes).



Tarifes any 1911:

"Astillero" a "Arenes"..... 15 cèntims.
"Astillero" a Plaça Universitat..... 10 cèntims.
Drassanes a "Arenes"..... 10 cèntims.

Aquesta línia anava combinada amb la 28, que feia un recorregut molt semblant. La línia 27, tal com hem vist abans, era de fet una suplementària d'aquesta, es més, a la temporada d'estiu la 27 es prolongava fins a la Barceloneta, amb la qual cosa feia exactament el mateix recorregut d'aquesta 33. Normalment els tramvies circulaven amb remolc.

L'any 1929 els preus dels trajectes eren:

Llançà ("Arenas") a Plaça Catalunya... 10 cèntims

Llançà a Drassanes..... 15 cèntims
Llançà a Barceloneta ("Astillero").... 20 cèntims
Compte d'Urgell a Drassanes..... 10 cèntims
Compte d'Urgell a Plaça del Palau..... 15 cèntims
Plaça Universitat a Barceloneta..... 15 cèntims
Plaça Catalunya a Barceloneta..... 10 cèntims

El 23 d'abril de 1938 modificà el seu final de Plaça Espanya pel de Via Laietana (sense que es pugui confirmar si realment va ser així o bé es va suspendre temporalment).

El 24 d'abril de 1939, varià el seu final del carrer Llançà, per arribar fins a la Plaça d'Espanya.

L'11 de setembre de 1944 se suprimí per manca de llum.

L'1 de juny de 1945 es torna a restablir.

L'1 d'octubre de 1945 s'escurçà a Drassanes.

El 24 de febrer de 1946, es perllonga la línia per l'altre extrem, arribant fins a Collblanch.

El 8 de juny de 1946 es perllonga també des de Drassanes a la Barceloneta, passant a tenir complet l'itinerari normal.

Les tarifes eren llavors:

Barceloneta a Plaça Universitat..... 25 cèntims.
Barceloneta a Plaça Espanya..... 30 cèntims.
Plaça Espanya a Collblanch..... 25 cèntims.

En aquesta època era habitual que alguns cotxes circuïssin amb el seu recorregut limitat des de la Barceloneta a la Plaça Espanya, per atendre millor l'itinerari més concorregut.

El 24 de novembre de 1948, altre vegada degut a les restriccions, s'escurçà pels seus dos extrems, passant a fer el trajecte des de Drassanes a Plaça Espanya.

El 28 de juny de 1949 es torna a restablir el servei fins a la Barceloneta i 11 de juliol del mateix any, fins a Collblanch, quedant ja definitiu el seu recorregut.

Durant molts anys a l'hivern la línia es limità a Drassanes i a l'estiu es perllongà fins a la Barceloneta:

19 de setembre de 1949 Drassanes
1 de juliol de 1950 Barceloneta
18 de setembre de 1950 Drassanes
1 de juliol de 1951 Barceloneta
17 de setembre de 1951 Drassanes
1 de juliol de 1952 Barceloneta
17 de setembre de 1952 Drassanes
1 de juliol de 1953 Barceloneta
21 de setembre de 1953 Drassanes
1 de juliol de 1954 Barceloneta
20 de setembre de 1954 Drassanes
1 de juliol de 1955 Barceloneta
26 de setembre de 1955 Drassanes
1 de juliol de 1956 Barceloneta
25 de setembre de 1956 Drassanes
1 de juliol de 1957 Barceloneta
25 de setembre de 1957 Drassanes

El 10 de Juliol de 1961 se suprimí definitivament, amb motiu de l'eliminació de tramvies a Les Rambles.

Aquesta i la 30, varen estar les dues darreres línies en circular per Les Rambles, la segona va tenir més sort ja que va continuar funcionant amb un altre recorregut.

Els vehicles que hi circularen van estar de moltes classes, "Cadeneros", "Imperials", "Barres", "Jardineros", "200" i "800". Segons les èpoques duïen remolc o no. Els darrers anys circulaven quasi sempre amb remolc tipus "Sargossa".

Línia 34

Any 1872

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1872	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
B	18-09-1872	Boqueria - Barceloneta	Nova creació
B	21-06-1873	Boqueria - Astillero	Prolongació
B	05-10-1878	Pl.Cataluña - Astillero	Variació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Tal i com hem assenyalat anteriorment, ja a finals del segle passat (concretament des del 18 de setembre del 1872) hi havia una línia de tramvies de cavalls que anava fins al Barri de la Barceloneta, de la qual hi havien dos ramals, un que anava fins al carrer Drassana, i que els tramvies diferenciaven amb el nom de "Astillero", i un altre que discorria fins al Passeig Marítim, on hi havien els populars Banys "Orientales", nom amb el qual es coneixien els tramvies que anaven fins aquest indret.

Aquesta línia que tractem a continuació, correspon al ramal del "Astillero".

Distintius:



L'any 1911 feia el recorregut següent:

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana -que vol dir "Astillero" en castellà- a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya.



Línia 34
Any 1911

Tarifes any 1911:

"Astillero" a Plaça Catalunya..... 10 cèntims

L'any 1929 les tarifes eren les mateixes:

"Astillero" a Plaça Catalunya..... 10 cèntims

El 23 d'abril de 1938 se suspèn el servei.

El 6 d'abril de 1944 es tornà a posar en funcionament.

El 31 de gener se suprimí altre vegada.

El 31 de març de 1945 torna a circular, però fent servei discrecional, es a dir només circulava quan hi havia necessitat o possibilitat.

Les tarifes son llavors:

"Astillero" a Plaça Catalunya..... 40 cèntims

L'1 de gener de 1948 se suprimeix.

L'1 de juliol de 1950 es tornà a posar en servei (normal, no nocturn) amb el recorregut següent:

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel carrer Pelai), Plaça Universitat, Granvia, Plaça d'Espanya.

El 18 d'octubre de 1950 se suprimeix altre vegada degut a les restriccions del subministrament elèctric.

A començaments dels anys seixanta es torna posar en circulació com a servei nocturn amb el següent itinerari:

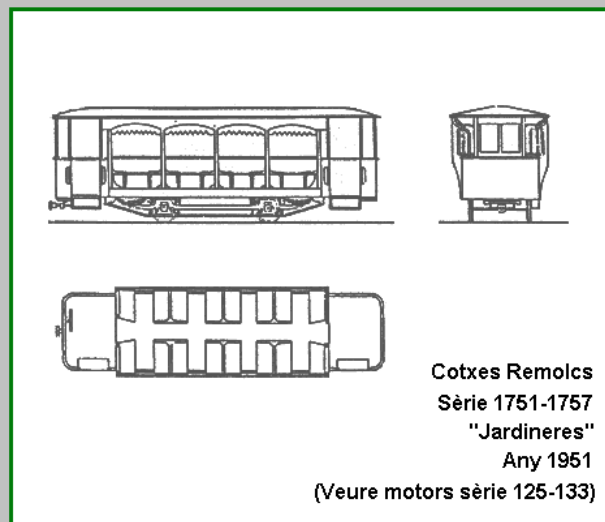
Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Avinguda del Paral·lel, Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Plaça Universitat, Ronda universitat, Plaça Catalunya.



Línia 34
Any 1963

El 20 de desembre de 1965 la línia queda limitada des del Pla del Palau fins a la Barceloneta únicament.

El 4 de febrer de 1968 se suprimeix definitivament.



Línia 35

Any 1883

Antecedents:

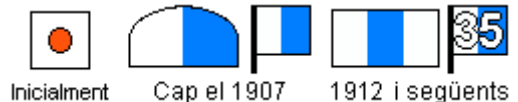
Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1883	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
H	08-1883	Pl.Cataluña - Orientales	Nova creació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Tal com hem vist a l'anterior línia 34, tan aquella com aquesta 35 eren pràcticament les complementaries de les línies 31 i 32 des de la Plaça de Catalunya fins al seu corresponen final al Barri de la Barceloneta ("Astillero" o "Orientales") i només circulaven a la temporada d'estiu.

Malgrat això, cal tenir també en compte allò que hem assenyalat a la línia 28 ja que, en aquest moment, aquesta conserva el trajecte original i d'aquella no es tenen antecedents sobre la seva creació.

Aquesta línia que tractem a continuació, correspon al ramal de "Orientales".

Distintius:



L'any 1911 feia el recorregut:

Carrer Almirall Cervera (des del Passeig Marítim), Passeig Nacional, Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya.



La tarifa llavors era única:

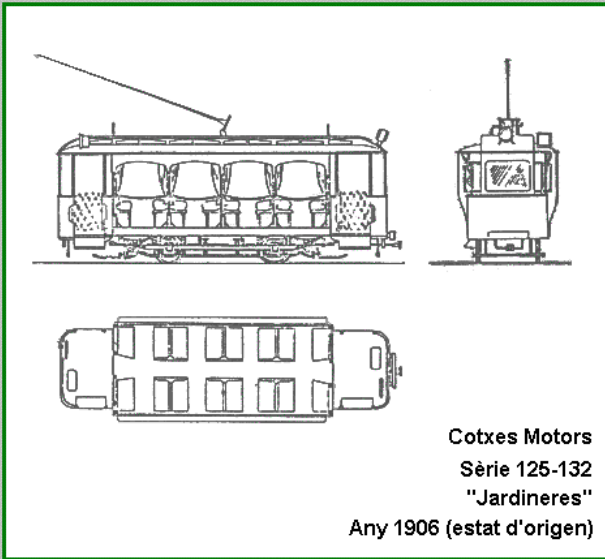
"Orientales" a Plaça Catalunya..... 10 cèntims

L'any 1929 les tarifes eren les mateixes:

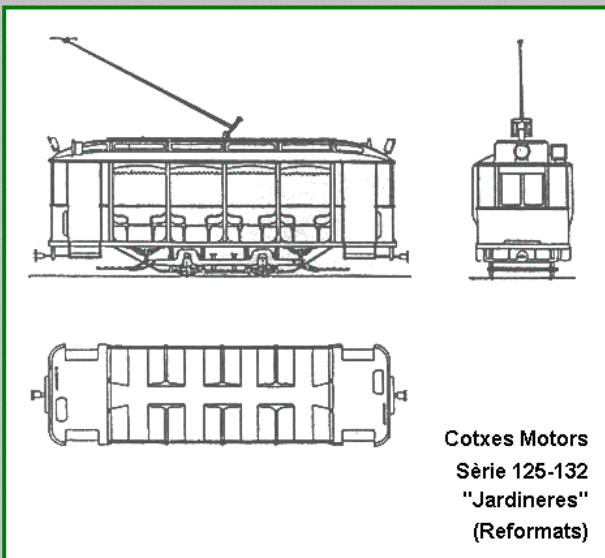
"Orientales" a Plaça Catalunya..... 10 cèntims

L'any 1933 es va suprimir. L'Ajuntament signà un acord prohibint donar servei al ramal dels "Baños Orientales", amb la qual cosa queden afectades les línies 28, 32 i 35, que ja no tornarien a circular mai més.

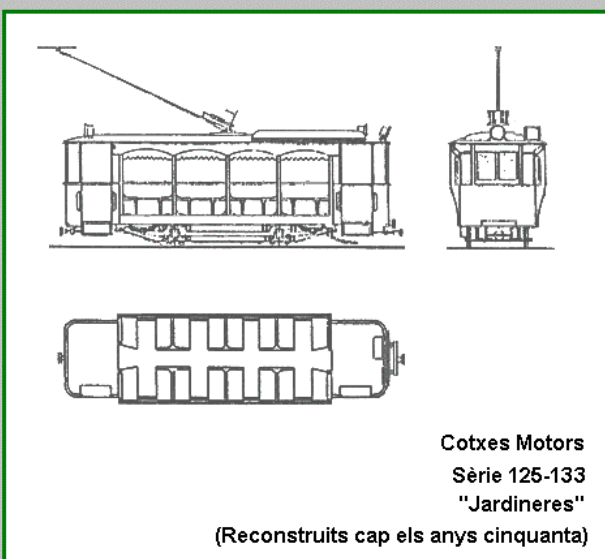
Els vehicles d'aquesta línia, en les temporades d'estiu, acostumaven a anar sense remolc, donat el seu caire de reforç o complement de les altres línies que anaven als banys.



Cotxes Motors
Sèrie 125-132
"Jardineres"
Any 1906 (estat d'origen)



Cotxes Motors
Sèrie 125-132
"Jardineres"
(Reformats)



Cotxes Motors
Sèrie 125-133
"Jardineres"
(Reconstruïts cap els anys cinquanta)

Línia 36

Any 1874

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1874	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
D	22-06-1874	Boqueria - Pueblo Nuevo	Nova creació
E	22-06-1874	Portal del Mar - Pueblo Nuevo	Nova creació
D	05-10-1878	Pl.Cataluña - Pueblo Nuevo	Prolongació
D	14-08-1880	(Pl.Cataluña - Pueblo Nuevo)	Supresió
E	14-08-1880	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	Variació
E	10-11-1885	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	Supresió
E	02-12-1885	Pl.Palacio - Pueblo Nuevo	En servei
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

El dilluns 22 de juny de 1874 s'inaugurà la Línia del Poble Nou, amb tracció animal i com un ramal de la línia que anava al port des del Pla de la Boqueria. Pertanyia a la mateixa companyia del Tramvia de Barcelona a Gràcia.

El recorregut era de via única amb apartadors. Tenia una longitud de dos quilòmetres i mig i la via era del sistema Loubat millorat, ja que els rails estaven agafats per dos faixes de llambordes, una a cada banda, que asseguraven la neteja de les caixetes.

A les 16,30 hores de l'esmentat 22 de Juny del 1874, la comissió de l'Ajuntament, els jutges i promotors fiscals d'aquest partit judicial, l'enginyer en cap, senyor Faniqueto, el Cònsol de Sa Majestat Britànica, senyor Joan Prat, els representants de la premsa i altres persones invitades, varen pujar als nous cotxes, que només es diferenciaven dels de les demés línies en que el seu rètol deia únicament "Compañía de los Tranvías de Barcelona".

La banda de música de l'Ajuntament es va instal·lar a l'imperial dels dos primers cotxes i entonant un "paso doble" el comboi es posà en marxa, precedit de dos municipals a cavall. En una mica més de mitja hora arribà la comitiva al final, on la esperava una Comissió de l'Ajuntament de Sant Martí de Provençals.

El representant de l'empresa, senyor Gerardo M. Uthoff, el director facultatiu, senyor Luna, i altres empleats de la Companyia que havien acompanyat als expedicionaris des del Pla de la Boqueria, els varen mostrar les dependències de l'estació final de trajecte.



El dia següent començà el servei normal, que tenia com a recorregut:

Plaça del Palau, Plaça de Pau Vila, Avinguda Icària, Cementiri Vell, Carrer Taulat (fins al Carrer de Galceran Marquet).

Distintius:



El 1885 les tarifes eren:

Plaça Palau a Bogatell..... 15 cèntims.
Bogatell a Poble Nou..... 15 cèntims.
Plaça Palau a Poble Nou..... 20 cèntims.

A primers de segle es va electrificar la línia.

La seva tarifa l'any 1910 era única per tot el seu recorregut:
Plaça Palau a Poble Nou..... 10 cèntims.

Aquesta línia estava servida normalment per cinc cotxes, que quasi sempre eren "Cadeneros".

Els dies de Tots Sants i havien serveis especials des de la Plaça del Palau fins al Cementiri. Davant del Cementiri (al final de l'Avinguda Icària) i havia un apartador que era el que utilitzaven aquest serveis especials.

L'agost del 1934, degut a una reparació important en el pont de San Carlos (avui desaparegut), que estava situat al damunt del pas nivell, es va tenir que tallar la línia, quedant un sol cotxe en la part de la Plaça del Palau que feia de llançadora i altres tres cotxes a l'altre banda del recorregut, que completaven la línia.

En certa ocasió, el cotxe 73, per una falla en els frens, es va encastar en el Bar que hi havia al final del carrer Taulat, sense que hi haguessin greus conseqüències.

En els anys trenta van haver-hi dos empleats que es van fer famosos per el seu bon caràcter i tracte amb els usuaris, es deien Bautista el conductor i València el Cobrador. Mai s'enfadaven i mai tenien problemes amb el canvi. Quan els hi faltava aquest, li deien al passatger "ja m'ho donarà demà", encara que a vegades la cosa anava al contrari i era el passatger qui li deia "València ja m'ho tornaràs demà".

Aquesta línia es veia molt afectada en el seu horari per les interminables esperes en el pas nivell, en el qual, a més a més, va haver-hi algun accident.

La 36, que passava per davant d'un cementiri i d'una zona industrial força trista i solitària, era -contràriament al que hom podria creure- una línia molt alegre. Els habitants del Poble Nou agafaven altres línies per anar a treballar o a les seves obligacions, però per anar al banys a l'estiu, per anar al teatre o a les atraccions de nit, la línia més utilitzada era aquesta, ja que des de la Plaça Palau podien fer transbordament a qualsevol altre línia de Tramvia, que anaven arreu de la ciutat.

L'any 1940, al dia de tots sants, es posà un servei especial al Cementiri en el que hi anaven cotxes "panxuts" amb remolcs de la sèrie 1537 a 1556. Només varen circular dos dies, ja que en el carrer Taulat topaven els estreps dels remolcs, degut a la poca distància existent en la entrevia.

El 3 de febrer de 1941, queda absorbit el seu recorregut per un altre línia, la 52 que fa el recorregut des de Poble Nou a la Bordeta.

Les dues línies queden així vinculades i aquest vincle durarà fins la supressió definitiva dels tramvies i substitució per una línia d'autobusos.

L'1 d'octubre de 1945 es tornà a restablir el servei (ja que el mateix dia la línia 52 es limità de la Bordeta a la Plaça d'Espanya).

L'any 1946 les seves tarifes eren:

Plaça Palau a Poble Nou..... 20 cèntims.

Hi havia també un bitllet d'anada i tornada més econòmic al preu de 30 cèntims.

L'1 de gener de 1948 es perllongà el seu recorregut:

Plaça d'Espanya, Avinguda del Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau, Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Plaça de Pau Vila, Avinguda Icaria, Cementiri Vell, Carrer Taulat (fins al Carrer de Galceran Marquet).



L'1 de desembre de 1952 queda escurçada fins davant de l'edifici de la duana, al Passeig de Colom.

Amb aquest últim recorregut durà uns anys, fins el 16 de Desembre de 1963, data a la qual se suprimeix definitivament.

En el moment de ser suprimida, la línia 52 estava fent el servei des de la Plaça Espanya al Poble Nou, per la qual cosa, la 36 va morir sense substitució.

Malgrat això, la línia 52 es va anar escurçant mica a mica, fins arribar a tenir el mateix recorregut que havia tingut la 36 inicialment, Plaça Palau - Poble Nou, línia que va ésser també suprimida, el 17 de Desembre de 1967, però essent substituïda per altre d'autobusos amb el número 36, curiosament.

El material típic d'aquesta línia van ésser els "cadeneros", com ja s'ha assenyalat anteriorment, però en els darrers anys van circular també els "estrets".



Bitllets de tramvies posteriors a la unificació de la Xarxa i d'abans de la guerra (anys vint).

Línia 37

Any 1880

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1880	SOCIEDAD DEL TRANVIA DE BARCELONA, ENSANCHE Y GRACIA	
A	14-08-1880	Pl. Santa Ana - Travesera	Nova creació
B	14-08-1880	Travesera - Pl. Rovira	Nova creació
A	14-04-1883	Pl. Santa Ana - Pl. Rovira	Fusió A+B
B	14-04-1883	(Travesera - Pl. Rovira)	Fusió A+B
	ANY 1891	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Ac.
N	any 1891	Pl. Santa Ana - Pl. Rovira	Control Ac.
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

El 14 d'Agost de 1880 s'inaugurà la línia que anava des del Portal de l'Àngel a la Plaça Rovira.

La concessió inicial la va obtenir en Antoni Puig Rovira, començant les obres el 19 de Febrer de 1880 per part de l'entitat "Sociedad del Tranvía de Barcelona, Ensanche y Gracia", empresa que més tard l'explotaria. La tracció era animal i els cotxes no tenien imperial. Després de l'exposició del 1888 van circular per aquesta línia alguns cotxes americans que havien estat exposats.

Distintius:



El recorregut inicialment era el següent:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Gran Via, Carrer del Bruc, Carrer Provença (Avinguda Diagonal), Carrer Girona, Carrer Mila i Fontanals, Travessera de Gràcia, Carrer Torrijos, Carrer Terol, Carrer Verdi, Carrer Providència, Plaça Rovira i Trias.



La línia anava combinada amb la que veurem tot seguit i que més tard es convertí en la 38.

En els seus inicis l'explotació es feia en dos trams, fins a la Travessera, per la qual cosa calia fer transbordament per anar des de l'Avinguda Portal de l'Àngel fins a la Plaça Rovira. Les cotxeres es trobaven a la illa formada pels carrers Torrent de les Flors, Bruniquer, Joan Blanques i Sant Lluís, per la qual cosa existia un ramal de via per la Travessera de Gràcia i Torrent de les Flors.

El 1885 les tarifes eren:

Portal de l'Àngel a Travessera..... 15 cèntims.
Travessera a Plaça Rovira..... 15 cèntims.
Portal de l'Àngel a Plaça Rovira..... 25 cèntims.

L'any 1891 la companyia esmentada anteriorment "Sociedad del Tranvía de Barcelona, Ensanche y Gracia" va quedar controlada accionariament per "The Barcelona Tramways Co. Ltd." (B.T.), encara i així l'explotació d'aquesta línia (així com de la 38 que veurem tot seguit i que, es pot dir que son germanes) es fa d'una forma independent a la resta de línies de la xarxa B.T.

Malgrat això, alguns enllaços i parts del seu recorregut son aprofitats per altres línies de la B.T.

Quan es va electrificar la línia, l'any 1902 aproximadament, es varià el seu itinerari deixant de circular pel Carrer Verdi i passant a fer-ho pel carrer Torrent de les Flors.

L'any 1905 aquesta línia tenia una altre de reforç, la 51.

El 1911, les tarifes eren:

Portal de l'Àngel a Travessera..... 10 cèntims.
Portal de l'Àngel a Plaça Rovira..... 15 cèntims.
Travessera a Plaça Rovira..... 5 cèntims.

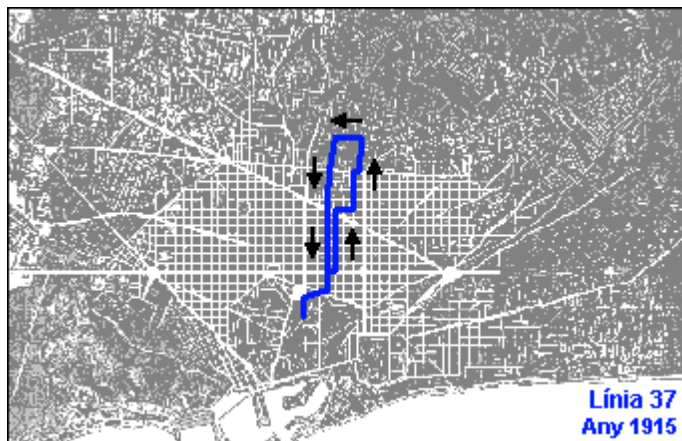
Cal fer notar que en aquesta època, els tramvies que pujaven pel Carrer del Bruc (línia 37), baixaven pel Carrer de Roger de LLúria i els que pujaven per aquest últim (línia 38), baixaven pel primer esmentat, fent circumval·lació pel barri de Gràcia i complementant-se ambdues línies.

Des de la Travessera de Gràcia fins a la plaça Rovira, per tot el Carrer Torrent de les Flors, hi havia via única, amb tres apartadors i sis agulles. Des de la Travessera de Gràcia fins a la plaça Rovira, pels carrers Menéndez y Pelayo, Viada i Providencia, hi havia via única, amb set apartadors.

Cap el 1915 es varià el tram de via que sortia del carrer Roger de LLúria a l'alçada del carrer Provença i seguia pel carrer Pau Clarís fins al carrer Còrsega, fent seguir els rails directament pel carrer de Roger de LLúria fins al carrer Còrsega, per a continuar pel carrer Menéndez y Pelayo.

L'itinerari aleshores era el següent:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Gran Via, Carrer del Bruc, Carrer del Roselló, Carrer de Bailèn, Travessera de Gràcia, Carrer Torrent de les Flors, Plaça Rovira i Trias (tornada pel Carrer de la Providencia, Carrer Viada, Carrer Menéndez y Pelayo, Carrer de Còrsega, Carrer de Roger de LLúria, i la resta del recorregut d'anada).



Cap el 1925, les tarifes es van pujar 5 cèntims per secció, quedant establertes com segueix:

Portal de l'Àngel a Plaça Rovira..... 20 cèntims.
Portal de l'Àngel a Provença..... 10 cèntims.
Plaça Urquinaona a Travessera..... 15 cèntims.
Provença a Plaça Rovira..... 10 cèntims.

El 23 d'abril de 1938 es limità a Plaça Catalunya.

L'any 1939 (abans d'abril) tornà a arribar al Portal de l'àngel.

El 28 de novembre de 1940, s'escurçà a Plaça Catalunya.

El 3 de febrer de 1941 se suprimeix definitivament, absorbida per la línia 30.

Els cotxes habituals d'aquesta línia eren els "cadeneros", que anaven amb remolc, exceptuant els primers i últims serveis.

Línia 37

Any 1944

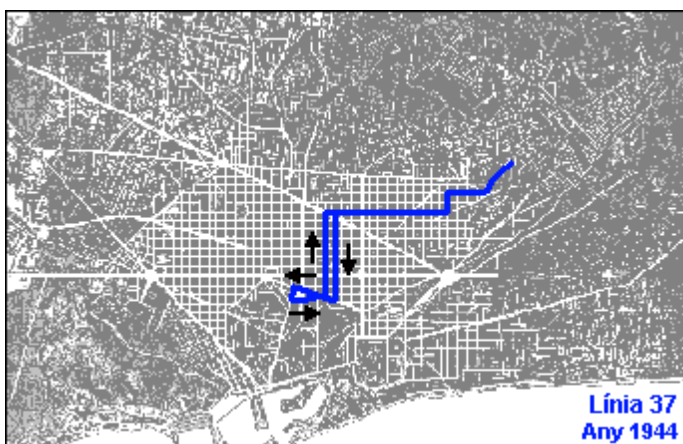
El 26 de juny de 1944 es restablí, amb el recorregut :

Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria (tornada pel Carrer del Bruc i Ronda de Sant Pere), Carrer del Rosselló, Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria (fins la cruïlla amb el Carrer de la Independència).

Les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Independència..... 35 cèntims.
Provença a Independència..... 25 cèntims.

El 3 de novembre es prolonga la línia pel Passeig de Maragall fins a la Plaça de Maragall.



El 6 de gener de 1948 s'escurça per l'altre extrem, restant el final a la Plaça d'Urquinaona.

El 23 de juliol de 1959 varià el seu itinerari quedant establert com segueix:

Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer del Consell de Cent (tornada per la Gran Via), Carrer de Roger de LLúria (tornada pel Carrer del Bruc), Carrer del Rosselló, Carrer

del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig de Maragall, Plaça de Maragall.

El 20 de desembre de 1965 es tornà a perllongar des de la Plaça de Maragall, pel Passeig Maragall i l'Avinguda de Borbó, fins la Plaça Virrei Amat.

El 19 de novembre de 1967, degut a problemes en les obres del Metro, es va tenir de tallar el Carrer de l'Indústria entre els de Conca i Sant Quintí, la qual cosa motivà que el servei d'aquesta línia es fes amb autobusos tot el dia.

Malgrat això a l'endemà tot va tornar a la seva normalitat circulant altre cop els tramvies.

El 22 de juliol de 1968 se suprimeix.

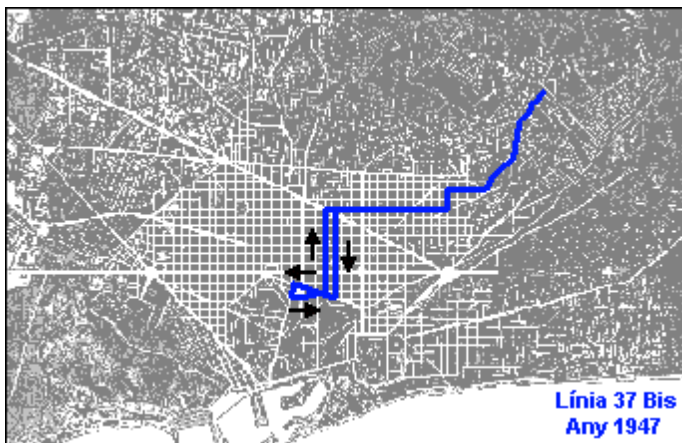
Els cotxes habituals d'aquesta línia van ésser els "1200" amb remolc tipus "Saragossa" fins l'any 1964 aproximadament, en que es van anar substituint per "Washingtons".

Línia 37 bis

Any 1947

Dins d'aquest número de línia, cal esmentar la línia 37-bis, que es creà el 23 de Novembre de 1947 com a reforç i complement de l'altre 37, fent el recorregut:

Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria (tornada pel Carrer del Bruc i Ronda de Sant Pere), Carrer del Rosselló, Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig Maragall, Plaça Maragall, Passeig Maragall, Avinguda Borbó.



L'1 de juliol de 1948 s'escurça el seu final a la plaça d'Urquinaona.

Amb aquest recorregut i amb aquest curiós distintiu romangué fins l'1 de gener de 1950, en que es transformà en la línia 47, (que veurem més endavant), sense variar el seu itinerari.

Línia 38

Any 1880

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1880	SOCIEDAD DEL TRANVIA DE BARCELONA, ENSANCHE Y GRACIA	
A	14-08-1880	Pl. Santa Ana - Travesera	Nova creació
B	14-08-1880	Travesera - Pl. Rovira	Nova creació
A	14-04-1883	Pl. Santa Ana - Pl. Rovira	Fusió A+B
B	14-04-1883	(Travesera - Pl. Rovira)	Fusió A+B
	ANY 1891	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	Control Ac.
N	any 1891	Pl. Santa Ana - Pl. Rovira	Control Ac.
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

Tal com ja hem vist a l'anterior línia 37, el 14 d'Agost de 1880 s'inaugurà la línia que anava des del Portal de l'Àngel a la Plaça Rovira.

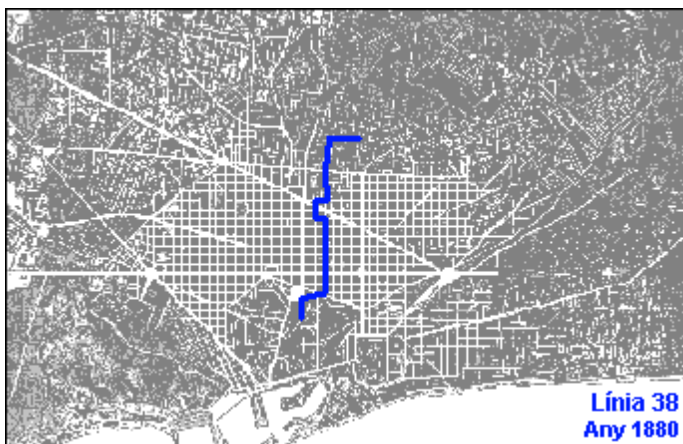
La concessió inicial la va obtenir en Antoni Puig Rovira, començant les obres el 19 de Febrer de 1880 per part de l'entitat "Sociedad del Tranvía de Barcelona, Ensanche y Gracia", empresa que més tard l'explotaria. La tracció era animal i els cotxes no tenien imperial.

Distintius:



El recorregut inicialment era el següent:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Carrer Provença, Carrer Pau Clarís, Carrer Còrsega, Carrer Menéndez y Pelayo, Carrer Viada, Carrer de la Providència, Plaça Rovira i Trias.



La línia anava combinada amb la que hem vist anteriorment i que més tard es convertí en la 37.

En els seus inicis l'explotació es feia en dos trams, fins a la Travesera, per la qual cosa calia fer transbordament per anar des de l'Avinguda Portal de l'Àngel fins a la Plaça Rovira.

Les cotxeres es trobaven a la illa formada pels carrers Torrent de les Flors, Bruniquer, Joan Blanques i Sant Lluís,

per la qual cosa existia un ramal de via per la Travesera de Gràcia i Torrent de les Flors.

El 1885 les tarifes eren:

Portal de l'Àngel a Travesera..... 15 cèntims.
Travesera a Plaça Rovira..... 15 cèntims.
Portal de l'Àngel a Plaça Rovira..... 25 cèntims.

L'any 1891 la companyia esmentada anteriorment "Sociedad del Tranvía de Barcelona, Ensanche y Gracia" va quedar controlada accionariament per "The Barcelona Tramways Co. Ltd." (B.T.), encara i així l'explotació d'aquesta línia (així com de la 37) es fa d'una forma independent a la resta de línies de la xarxa B.T.

Malgrat això, alguns enllaços i parts del seu recorregut son aprofitats per altres línies de la B.T.

L'any 1902 aproximadament es va electrificar la línia.

L'any 1905 aquesta línia tenia una altre de reforç, la 50.

En el 1911, les tarifes eren:

Portal de l'Àngel a Travesera..... 10 cèntims.
Portal de l'Àngel a Plaça Rovira..... 15 cèntims.
Travesera a Plaça Rovira..... 5 cèntims.

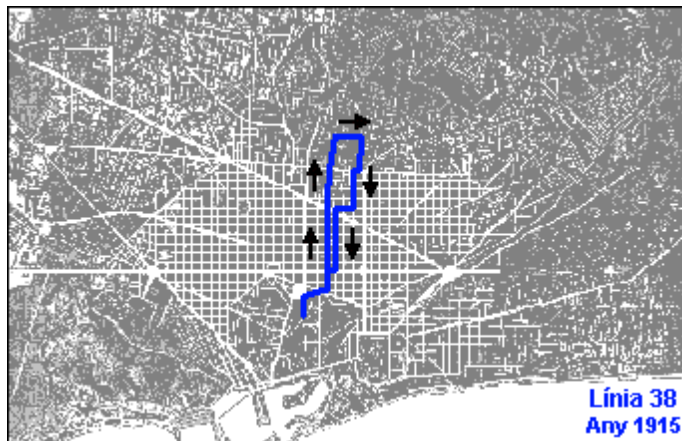
Tal com ja hem vist, en aquesta època els tramvies que pujaven pel Carrer del Bruc (línia 37), baixaven pel Carrer de Roger de LLúria i els que pujaven per aquest últim (línia 38), baixaven pel primer esmentat, fent circumval·lació pel barri de Gràcia i complementant-se ambdues línies.

Des de la Travesera de Gràcia fins a la plaça Rovira, per tot el Carrer Torrent de les Flors, hi havia via única, amb tres apartadors i sis agulles. Des de la Travesera de Gràcia fins a la plaça Rovira, pels carrers Menéndez y Pelayo, Viada i Providència, hi havia via única, amb set apartadors.

Cap el 1915 es varià el tram de via que sortia del carrer Roger de LLúria a l'alçada del carrer Provença i seguia pel carrer Pau Clarís fins al carrer Còrsega, fent seguir els rails directament pel carrer de Roger de LLúria fins al carrer Còrsega, per a continuar pel carrer Menéndez y Pelayo.

L'itinerari aleshores era el següent:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Carrer Còrsega, Carrer Menéndez y Pelayo, Carrer Viada, Carrer de la Providència, Plaça Rovira i Trias (tornada pel Carrer Torrente de las Flores, Travesera de Gràcia, Carrer Bailèn, Carrer Roselló, Carrer del Bruc, Gran Via, Carrer de Roger de LLúria, i la resta del recorregut d'anada).



Cap el 1925, les tarifes es van pujar 5 cèntims per secció, quedant establertes com segueix:

Portal de l'Àngel a Plaça Rovira..... 20 cèntims.
Portal de l'Àngel a Provença..... 10 cèntims.
Plaça Urquinaona a Travessera..... 15 cèntims.
Provença a Plaça Rovira..... 10 cèntims.

Els cotxes habituals d'aquesta línia eren els "cadeneros", que anaven amb remolc, exceptuant els primers i últims serveis.

El 23 d'abril de 1938 es limità a Plaça Catalunya.

L'any 1939 (abans d'abril) tornà a arribar al Portal de l'àngel.

El 3 de maig de 1939, es modificà una mica el seu itinerari:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, (tornada per la Ronda de Sant Pere), Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Carrer Menéndez y Pelayo, Carrer Viada, Carrer de la Providència, Plaça Rovira i Trias.

L'11 de setembre de 1944 s'escurçà a Plaça Catalunya, per restriccions de llum.

El 19 d'octubre de 1944 tornà a fer el recorregut normal des del Portal de l'Àngel fins a la Plaça Rovira.

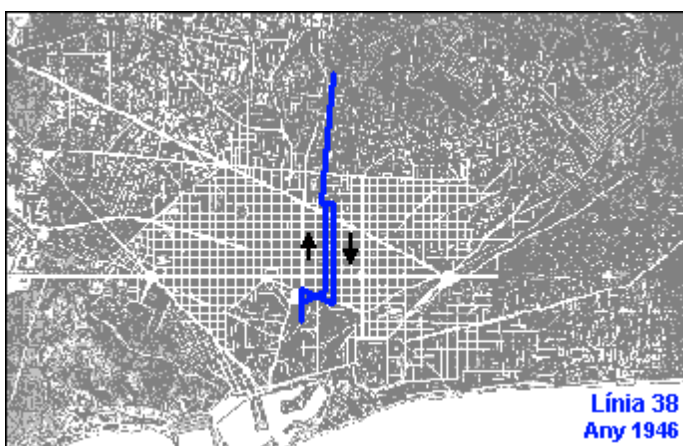
El 31 de gener de 1945 es tornà limitar a Plaça Catalunya altre vegada per manca d'electricitat.

El 31 de març del 1945 es normalitzà el servei i fa el recorregut sencer.

L'1 d'octubre de 1945 se suprimeix el servei.

El 21 d'abril de 1946 es posà altre vegada en servei però absorbint la línia 25, amb una variació en el seu recorregut que resta de la següent manera:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella (tornada per Ronda de Sant Pere), Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria (tornada pel Carrer Bruc), Carrer Menéndez y Pelayo, Plaça Lesseps, Carrer de la Mare de Deu del Coll (fins la Baixada de Briz).



En aquest moment les tarifes són:

Portal de l'Àngel a Roselló..... 25 cèntims.
Portal de l'Àngel a Viada..... 30 cèntims.
Portal de l'Àngel a Mare Deu del Coll 35 cèntims.
Plaça Urquinaona a Travessera Gràcia. 20 cèntims.
Consell de Cent a Viada..... 25 cèntims.
Consell de Cent a Mare Deu del Coll.. 30 cèntims.
Provença a Mare de Deu del Coll..... 25 cèntims.

Hi havia també un bitllet econòmic d'anada i tornada:

Portal de l'Àngel a Roselló..... 40 cèntims.
Portal de l'Àngel a Viada..... 50 cèntims.
Portal de l'Àngel a Mare Deu del Coll 60 cèntims.
Consell de Cent a Viada..... 40 cèntims.
Consell de Cent a Mare Deu del Coll.. 50 cèntims.
Provença a Mare de Deu del Coll..... 40 cèntims.

El 24 de novembre de 1948 es tornà a suprimir el servei per problemes de fluid elèctric.

L'1 de juny de 1950 tornà a posar-se en servei, però fent el recorregut antic a Plaça Rovira.

El 18 d'octubre de 1950 se suprimeix altre vegada pel mateix motiu de sempre, les restriccions de llum (li substitueix en part la línia 39).

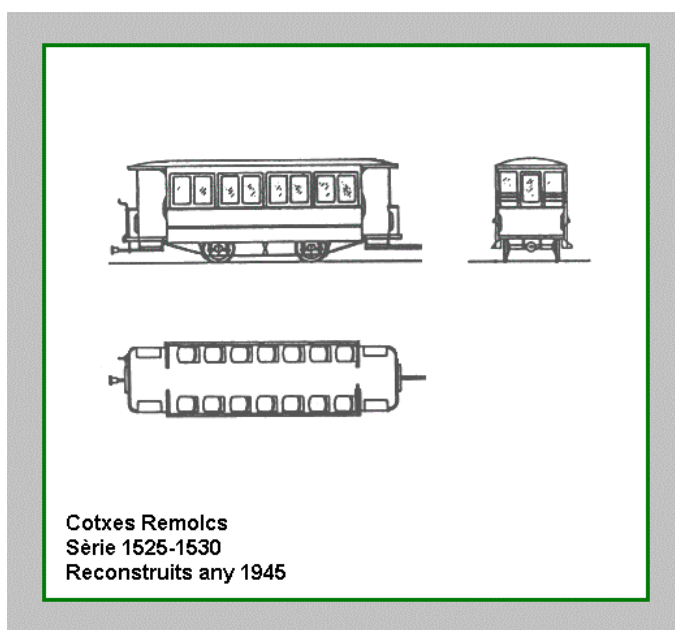
El 3 d'abril de 1951 s'estableix altre cop el servei des de Portal de l'Àngel a la Plaça Rovira, però fet circumval·lació pel Barri de Gràcia, de forma similar a la línia 39 (que veurem tot seguit).

El 25 de maig de 1953 es retalla una mica el seu recorregut i passà a tenir el seu final a la Ronda de Sant Pere.

El 22 d'abril de 1956 se suprimeix definitivament.

El cotxes que circulaven normalment en aquesta línia eren els "Cadeneros" o els "estrets", amb o sense remolc, segons l'època.

Normalment els cotxes de la 38 tancaven a la cotxera "La Auxiliar", situada en la Plaça Lesseps, per la qual cosa els tramvies que tornaven de la Plaça Rovira per anar a retirar, tombaven pel carrer Viada fins agafar Menéndez Pelayo, on paraven per tombar el trolei i pujar per aquest últim esmentat carrer fins les cotxeres, però en aquesta cantonada hi havia un fanal que estava situat justament a l'alçada de la línia aèria i estrany era el dia que no anaven per terra els cristalls i la bombeta.



Línia 39

Any 1908

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1908	COMPANIA NACIONAL DE TRANVIAS	
C	26-12-1908	"Cortes - Paralelo"	Nova creació
	ANY 1908	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	Control Ac.
V	26-12-1908	"Cortes - Paralelo"	Control Acci.

Distintius:



Inicialment Cap el 1907 1912 i següents

Aquesta línia feia el recorregut:

(Plaça de Braus Les Arenes), Carrer Llançà, Avinguda del Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça Palau.

El 1911 les seves tarifes eren:

Plaça Palau a Arenas..... 10 cèntims.

L'any 1921 es va suprimir.

Línia 39

Any 1923

L'any 1923 es creà aquesta nova línia:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Avinguda del Paral·lel (fins a la Ronda de Sant Pau).



Línia 39
Any 1923

Distintiu:



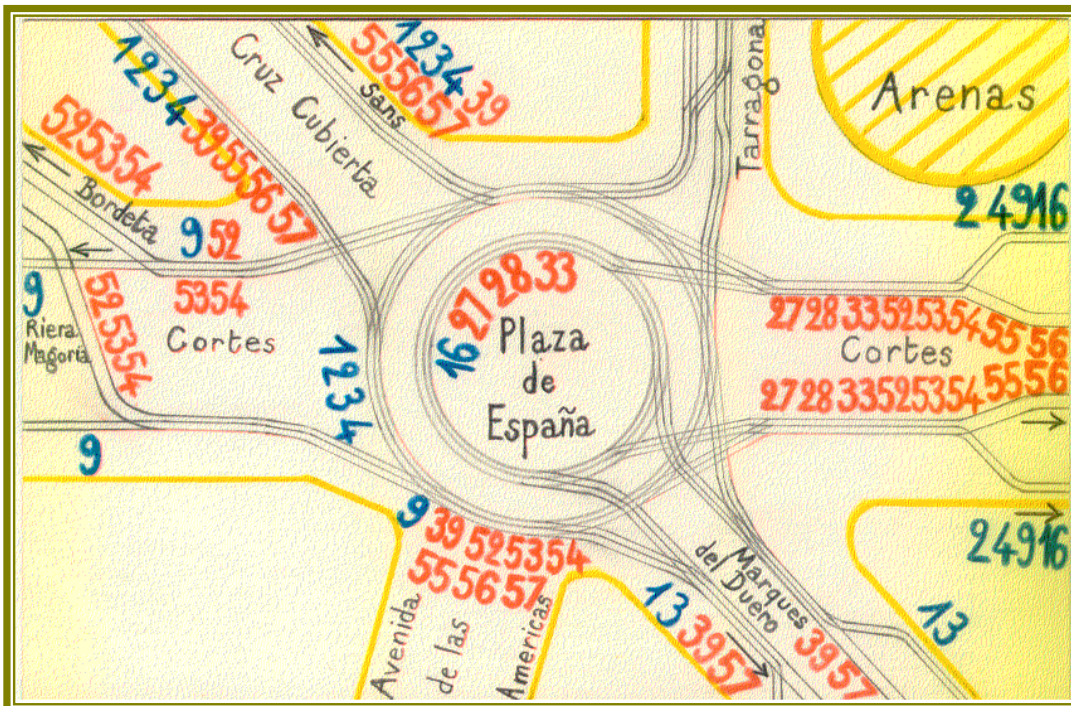
L'any 1927 es perllongà fins a la plaça Palau.

L'any 1929 la tarifa es única i de 10 cèntims.

L'any 1938 se suprimeix definitivament.



Línia 39
Any 1911



Esquema del traçat de les vies a la Plaça d'Espanya l'any 1929 (aprox.)

La plaça d'Espanya es un altre indret que va partir prou reformes. L'esquema recull la situació de vies que presentava l'any 1929, quan es va celebrar l'Exposició Universal. Com a curiositat més evident, es pot veure el ramal de vies del carrer Tarragona, fet amb els dos amplex de via existents, que no continuaven més amunt per aquest carrer i que no servien com a final de cap de les línies que acabaven en aquesta plaça (les 16,27,28 i 33) ja que pel fet d'arribar des de la Gran Via, no podien anar a aquest indret. Aquest ramal es va utilitzar només per serveis especials (amb motiu de l'Exposició) i per vehicles de reserva o avariats.

Línia 39

Any 1944

El 20 de març de 1944 es tornà a posar en servei amb un altre recorregut :

Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via, Carrer de Roger de LLúria (tornada pel Carrer del Bruc), Carrer del Roselló, Carrer Bailèn, Travessera de Gràcia, Carrer Torrente de las Flores, Plaça Rovira i Trias.

Prèviament, l'any 1940 se li donà aquest número a una línia auxiliar que només hauria de circular a les hores de màxima aflluència i que faria el trajecte de Plaça Palau a Travessera. El resultat però va estar de dubtosa utilitat i només va fer servei uns pocs dies.

Al Carrer del Bruc, des del Carrer Diputació fins a la Gran Via hi havia doble via -a la dreta i a la esquerra del carrer- i els cotxes de la 39 agafaven el tram de l'esquerra per poder tornar a la Gran Via cap a la Plaça de Tetuan.

A partir del 1945 i fins el 1956, a l'època d'estiu es perllonga fins a la Barceloneta. El detall d'aquests canvis es el següent:

1 de juny de 1945	Barceloneta
1 d'octubre de 1945	Plaça Palau
15 de juny de 1947	Barceloneta
1 d'octubre de 1947	Plaça Palau
1 de juliol de 1948	Barceloneta
20 de setembre de 1948	Plaça Palau
28 de juny de 1949	Barceloneta
12 de setembre de 1949	Plaça Palau
1 de juliol de 1950	Barceloneta
18 de setembre de 1950	Plaça Palau
1 de juliol de 1951	Barceloneta
17 de setembre de 1951	Plaça Palau
1 de juliol de 1952	Barceloneta
17 de setembre de 1952	Plaça Palau
1 de juliol de 1953	Barceloneta
21 de setembre de 1953	Plaça Palau
1 de juliol de 1954	Barceloneta
20 de setembre de 1954	Plaça Palau
1 de juliol de 1955	Barceloneta
26 de setembre de 1955	Plaça Palau
1 de juliol de 1956	Barceloneta

El 1946 les tarifes eren:

Plaça Palau a Diagonal.....	30 cèntims.
Plaça Palau a Plaça Rovira.....	40 cèntims.
Gran Via a Plaça Rovira.....	30 cèntims.

També hi havia bitllets d'anada i tornada, amb els preus:

Plaça Palau a Diagonal.....	50 cèntims.
Plaça Palau a Plaça Rovira.....	70 cèntims.
Gran Via a Plaça Rovira.....	50 cèntims.

El 24 de novembre de 1948, com a conseqüència de les restriccions d'energia elèctrica, queda escurçat el seu recorregut, passant a tenir el seu final al Carrer Bailèn (confluència amb Travessera de Gràcia).

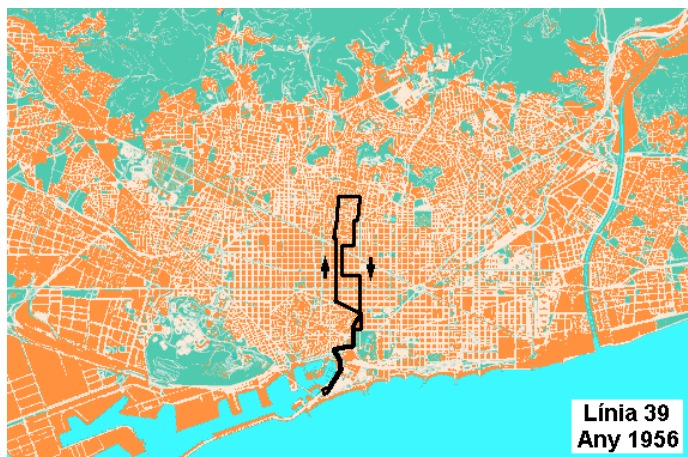
El 18 d'octubre de 1950 es tornà a normalitzar el servei fins a la Plaça Rovira però el recorregut el fa com a circumval·lació.

El 21 d'agost de 1953 deixa de circular per la Gran Via, tan a l'anada com a la tornada, passant a fer-ho pel Carrer Consell de Cent i Passeig de Sant Joan (a l'anada) i per la Ronda de Sant Pere, Plaça Urquinaona i Carrer Roger de LLúria (a la tornada).

El recorregut sencer aleshores es:

Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Ronda de Sant Pere, Plaça Urquinaona, Carrer Roger de LLúria, Carrer de Còrsega, Carrer de Menéndez y Pelayo, Carrer Viada, Carrer de la Providència, Plaça Rovira i Trias. (Tornada per Carrer Torrente de las Flores, Travessera de Gràcia, Carrer Bailèn, Carrer Rosselló, Carrer del Bruc, Carrer del Consell de Cent, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf i la resta del recorregut d'anada).

A l'estiu del 1956 es perllongà la línia fins a la Barceloneta i amb aquest final de línia resta ja fins a la seva supressió.



Això el va convertir en un dels típics tramvies per anar als banys a l'estiu i va ésser l'últim en passejar-se pel Barri de la Barceloneta.

L'any 1963 deixa de circular per la Ronda de Sant Pere i torna a fer-ho per la Gran Via, passant pel Passeig de Sant Joan (des de l'Arc de Triomf), Plaça Tetuan i Gran Via, per a seguir pel Carrer de Roger de LLúria i la resta del seu itinerari normal.

Aquesta variació provoca un fet curiós, qual es que a la Plaça de Tetuan hagi un tros de via per la qual circulen els tramvies dues vegades, (al anar i al tornar). Sortosament aquest tram es molt curt i no hi ha cap parada en ell, per la qual cosa no hi han problemes pels usuaris.

El 5 de febrer de 1968 se suprimeix.

Els veïns de Gràcia el varen acomiadar amb cava.

Al decurs de la seva existència va estar servida per cotxes "Cadeneros", "Estrets", "Barres", "200", "800" i "500", sempre sense remolc.

Línia 40

Any 1877

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1877	SOCIEDAD ANONIMA DEL TRANVIA DE BARCELONA AL CLOT Y SAN ANDRÉS	
A	20-12-1877	Barcelona (Pl.Urquinaona) - San Andrés	Nova creació
	ANY 1882	COMPANIA ANONIMA DE TRANVIAS Y FERROCARRILES ECONOMICOS	
	ANY 1899	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRÉS ET EXTENSIONS	
A	13-03-1907	Pl. Comercio - San Andrés	Variació

A finals d'octubre de 1877 es va fer la prova oficial del "Tranvia de Barcelona al Clot y San Andrés", amb tracció a vapor.

Varen assistir a l'acte el senyor Cap d'enginyers de la província de Barcelona, l'enginyer Sr. Faniquetto, els diputats a Corts Srs. Maspons, Cabirol, Reig i Valentí, comissions dels Ajuntaments de Barcelona, Sant Martí de Provençals i Sant Andreu, un ajudant del General Blanco, els representants de la premsa Barcelonina i la de Sant Martí, alguns enginyers industrials i altres personalitats que varen ocupar quatre cotxes.

Els cotxes eren de procedència Belga i eren molt semblants als que utilitzava la "Sociedad Catalana de Tranvías" en la seva línia de circumval·lació. Anaven arrossegats per parelles per llurs locomotores i varen partir amb un interval de diferència entre un comboi i l'altre, de cinc minuts.

Els carrils s'havien posat a una i altre banda de la llavors-carretera de Ribes, quasi a les cunetes, a la fi de deixar la major quantitat d'espai possible per al pas dels demés vehicles.

En el "Fuerte Pio" la locomotora va minorar la marxa per a baixar la pendent del 2,5%, i va arribar al Clot sense cap contratemps.

La gent sortia als balcons per a veure aquell nou mitjà de transport.

En arribar a la Sagrera, l'enginyer va fer parar la locomotora i, en baixant-se la meitat dels convidats, la va fer retrocedir uns dos-cents metres per a que agafes una velocitat de divuit quilòmetres per hora i la va fer aturar, aturant-se dos o tres vegades a tres metres de feta la senyal.

Arribà després a la Riera d'Horta i més tard al carrer Major de Sant Andreu, anant fins davant del teatre on tenia el seu final la línia. En fer tot el recorregut es varen emprar 23 minuts únicament, tenint en compte que l'extensió de la línia es de cinc quilòmetres.

Molt prop d'aquest final es troben les cotxeres, on es varen examinar les petites locomotores.

Aquestes havien estat construïdes per "Merrywather" i segons sembla i havien 15, numerades des del 1 fins al 15. Anys més tard, cap el 1883, es varen afegir dues més, la 16 i la 17, construïdes per "La Maquinista Terrestre y Marítima". Com a dada curiosa cal dir que aquestes dos locomotores varen ser les primeres que en fabricà l'esmentada i coneguda Empresa, per la qual cosa duïen com a número de placa de fabricant l'1 i el 2.

El dia 19 o 20 de desembre de 1877 (no s'ha pogut aclarir amb exactitud el dia, perquè inclòs els diaris d'aquella època son confusos) es va obrir al públic el servei del tramvia, que va estar un èxit.

El recorregut sencer era :

Carrer Trafalgar (Plaça Urquinaona), Arc del Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Ribes, Plaça de les Glòries Catalanes, Carrer del Clot, Plaça Font i Sagué, Carrer del Clot, Carrer de la Sagrera, Carrer Gran de Sant Andreu (fins una mica més enllà del Passeig de Fabra i Puig).



Distintius:



Inicialment



1912 i següents

Les tarifes eren :

EN PRIMERA CLASSE :

Trafalgar a Clot..... 18 cèntims.
Clot a La Sagrera..... 24 cèntims.
Clot a Sant Andreu..... 30 cèntims.

EN SEGONA CLASSE :

Trafalgar a Clot..... 12 cèntims.
Clot a La Sagrera..... 18 cèntims.
Clot a Sant Andreu..... 24 cèntims.

El 23 d'Agost de 1902 va descarrilar un comboi a conseqüència d'un travesser de fusta, la qual cosa provocà que s'arribessin a reunir cinc trens prop de l'Estació del Nord.

A finals d'Agost de 1902 es varen fer proves amb tramvies elèctrics en aquesta línia.

El dia 30 d'Agost del mateix any, a les 11,15 hores del matí s'inaugurà la tracció elèctrica, per la qual cosa havia estat necessari prèviament canviar tota la via en tot el seu recorregut.

Els convidats a aquests acte, entre els quals figuraven l'alcalde accidental senyor Fabra i Ledesma, alguns consellers, personal de l'Ajuntament, directius dels demés tramvies i F.C. de Sarrià i representants dels diaris, varen ocupar dos cotxes dels acabats de construir per "Federico H. Bagge y Cia." del Clot, per a fer servei en aquesta línia i que més tard formarien la sèrie 426 a 437, del tipus "màxima tracció".

Els dos cotxes van recórrer el trajecte des del carrer Trafalgar fins a La Sagrera, al decurs del qual es van fer algunes proves d'aturades, mitjançant un potent fre d'aire comprimit.

A La Sagrera, el primer cotxe va prendre el ramal que anava a Horta i va arribar fins a la fàbrica d'electricitat i

cotxeres de la Companyia, per a que els convidats poguessin visitar-les.

El segons cotxe va descarrilar al prendre la corba de l'esmentat ramal d'Horta, per la qual cosa els convidats van tenir que transbordar al primer dels cotxes, que havia tornat des de les cotxeres per aquest motiu.

A les cotxeres es va servir als convidats un delicat esmorzar encarregat a la Confiteria de La Palma.

Després del brindis, la comitiva va tornar al carrer d'Ausias Marc per la línia d'Horta i en arribar a Barcelona es van assabentar de que el cotxe que havia descarrilat en La Sagrera, al posar-lo damunt dels carrils altre cop, va reprendre la marxa per si sol i va anar a encastar-se contra la casa número 2 del carrer Major de La Sagrera. Malgrat això, no hi van haver víctimes, però podia haver estat una tragèdia si hagués passat l'incident quan eren els invitats al seu damunt.

El següent dia (31 d'agost de 1902) van circular els tramvies altre cop amb tracció a vapor i no hi han dades exactes de quan es van tornar a fer servir els cotxes elèctrics (encara que el més segur es que ja funcionessin des de l'1 de setembre).

L'any 1906 es perllongà la línia fins a la Plaça del Comerç a Sant Andreu.

L'any 1911 les tarifes eren :

Plaça Urquinaona a Clot..... 10 cèntims.
Plaça Urquinaona a Sant Andreu..... 20 cèntims.



L'any 1925 les tarifes havien variat de la següent manera :

Plaça Urquinaona a Plaça Font i Sagué 10 cèntims.
Plaça Urquinaona a Garcilaso..... 15 cèntims.
Plaça Urquinaona a Plaça del Comerç.. 25 cèntims.
Plaça Font i Sagué a Plaça del Comerç 15 cèntims.
Plaça Font i Sagué a Garcilaso..... 10 cèntims.
Garcilaso a Plaça del Comerç..... 10 cèntims.

Les tarifes nocturnes eren de 5 o 10 cèntims més per trajecte, segons la llargària del recorregut.

Des de l'any 1928 la línia va ser dotada totalment amb cotxes tipus "Tanc" de la sèrie "900" i remolcs de la sèrie "1716 a 1729", (concretament els cotxes motors assignats eren els números 900 a 915).

A les hores de més aflluència de viatgers, tenia assignats dotze cotxes motors i sis remolcs, un dels quals estava sempre de reserva al final de Sant Andreu, on es feien les maniobres, davant de la Plaça del Comerç.

Aquesta línia tenia l'inconvenient de haver de creuar dos pas a nivell, el de "M.Z.A." i el de "NORTE", ambdós a la Plaça de les Glòries, molt prop un de l'altre, raó per la que es produïen endarreriments molt sovint.

Degut als nombrosos atemptats que varen patir els cotxes d'aquest tipus (els 900 o tancs), al anar a restaurar-los es va tenir l'idea de dotar els remolcs amb una controla procedent del cotxe motor, convertint-lo amb un comboi inseparable, però amb la avantatge de ser reversible sense tenir de fer cap maniobra als finals de la línia. Així es van reconstruir quatre trens que van rebre un altre numeració M1 i R1 a M4 i R4. Els "M" eren motors i els "R" eren remolcs. Els primers "Tancs" així reformats i renumerats van circular per aquesta línia.

L'11 d'octubre de 1941 circulà per darrera vegada l'històric "Tramvia de Sant Andreu", essent substituït per la línia de Troleibusos "FC" que anava des del carrer Sepúlveda a Sant Andreu.

Com a curiositat cal esmentar que la línia 40 va ser la precursora i pionera de dos mitjans de transport diferents, el Tramvia de vapor i el Troleibús.

Aquesta línia va estar servida per cotxes del tipus "màxima tracció" de les sèries 426 a 437 i 452 a 454 regularment i esporàdicament i circulava algun altre cotxe de dos eixos de les altres sèries "400". Més tard, com hem vist, van ser substituïts per "tancs" a la seva totalitat.



El 21 de juny de 1943 s'inaugurà una altre línia que va lluir aquest mateix número, però aquesta vegada, de via ample.

El seu recorregut era :

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai (tornada per Ronda Universitat), Plaça de Catalunya.

El 25 de setembre de 1943 es perllongà fins a la Plaça Palau, passant per la *Ronda de Sant Pere, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Carrer del Comerç (tornada pel Passeig Pujades), Passeig de Picasso, Avinguda Marqués de l'Argentera i Plaça Palau.*



L'11 de setembre de 1944 se suprimí definitivament.

El material típic d'aquesta línia varen ser els cotxes "700".

Línia 41

Any 1910

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1910	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS	
G	29-10-1910	Vilanova - Wad-Ras (Pueblo Nuevo)	Nova creació

Distintius:



El 29 d'octubre de 1910 s'inaugurà aquesta línia, amb tracció elèctrica i via estreta, que feia el recorregut següent:

Plaça d'Urquinaona, Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Passeig de Pujades, Carrer de Pujades, Carrer de Pere IV, Carrer d'Àlaba, Carrer Doctor Trueta (fins la Rambla de Poble Nou).



La tarifa era única per tot el recorregut :

Urquinaona a Poble Nou..... 10 cèntims.

En un principi aquesta línia va estar servida per cotxes de les diverses sèries "400", tan els de dos eixos com els de "màxima tracció". Cap el 1928 van entrar en servei alguns cotxes de la sèrie "900", més coneguts com a "tancs", amb el seus corresponents remolcs de la sèrie "1700".

La dotació era de 7 cotxes i la quantitat de parades en el recorregut de la línia, era de 22.

Al final del Poble Nou, la via disposava d'un bucle, per la qual cosa no calia fer maniobres amb els remolcs. També hi havia una agulla amb un desviament cap el carrer Wad-Ras (de l'altre banda de la Rambla del Poble Nou), que s'utilitzava per apartar algun cotxe esporàdicament.

A l'altre final, el de la plaça Urquinaona, tampoc calia maniobrar amb els remolcs ja que utilitzaven el bucle format pels carrers dels voltants, havent-hi variat la distribució de les vies en diferents èpoques.

Inicialment arribaven per Trafalgar fins a la plaça Urquinaona, tombaven per la Ronda i baixaven per Bruc,

per a continuar altre vegada per Trafalgar amb el recorregut de tornada.

Més tard, (l'any 1945 com ja veurem), els tramvies arribaven per Trafalgar però només fins el carrer Bruc, per on tombaven cap a munt, seguint per la Ronda i baixant pel carrer Girona cap a Trafalgar de tornada.

La línia tenia força aflluència de públic i un inconvenient que la feia ser bastant irregular: el pas nivell del carrer Pere IV.

L'any 1929 les seves tarifes continuen essent les mateixes:
Urquinaona a Poble Nou..... 10 cèntims.

En certa ocasió, -a la primavera del 1930-, el cotxe 928 es va quedar aturat en el mig del pas nivell, havent-hi hagut de desallotjar-lo a tota presa al haver sonat les campanes que anunciaven la proximitat del pas d'un tren. Sortosament, una vegada buit el tramvia ja es va poder bellugar, a més el tren que s'acostava ja havia estat alertat hi anava a poc a poc, per la qual cosa tot va quedar en el ensurt.

En el carrer Wad-Ras, a la cruïlla amb una altre dels carrers, hi havia una font artística, per la qual cosa la via es corbava una mica. Malgrat això els conductors tenien que minorar la marxa ja que era força perillós pels usuaris (sobretot els nens) que anaven abocats a les finestres. Cap el 1932 es va suprimir l'esmentada font.

L'any 1938, durant la guerra, va caure una bomba als voltants del final de la línia al Poble Nou, destruint una casa i el cotxe número 449 que en aquells moments estava buit degut a que la gent s'havia amagat en sonar les alarmes aèries. Van haver-hi víctimes, però no entre els empleats i usuaris de la Companyia. El cotxe 449 es va arengar ràpidament i de seguida va prestar servei altre vegada.

Durant la guerra, esporàdicament van estar assignats a aquesta línia cotxes de les sèries "300" i "600", a més d'algun de la sèrie "401-412" que no era pas normal veure'ls fent aquest servei. Després de la guerra els cotxes més habituals van ser el 302 i el 319 entre d'altres de la sèrie 300 així com cotxes 400 ("Màxima tracció") amb remolcs de la sèrie 1695 ("Petits") i cotxes 900 amb remolc de la sèrie 1651 procedents de la línia d'Horta.

El 22 d'abril de 1945, s'escurça una mica la línia que deixa d'arribar a la Plaça Urquinaona per quedar-se en la confluència dels carrers Trafalgar i Bruc.

L'any 1946 les tarifes eren :

Trafalgar a Poble Nou..... 20 cèntims
Trafalgar a Poble Nou (anada i tornada)30 cèntims

El 14 d'abril de 1951 s'inaugurà el pont que sobrepassa la línia del Ferrocarril al carrer de Pallars, suprimint-se el pas nivell del carrer Pere IV. Amb aquesta millora, la línia varià el seu recorregut quedant de la següent manera :

Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Pallars, Carrer d'Àlaba, Carrer Doctor Trueta (fins la Rambla de Poble Nou).

El 3 de gener de 1955 se suprimí definitivament, al posar-se en servei la línia 53 de via ample, amb un recorregut bastant semblant encara que més llarg.

En els seus darrers vint anys, la línia va estar servida per "tancs" (sèrie "900") sempre amb remolcs de la seva mateixa sèrie.

Línia 42

Any 1883

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1883	COMPANIA ANONIMA DE LOS TRANVIAS DE VAPOR DE BARCELONA Y EL LITORAL	
A	05-07-1883	Salón San Juan (Pallars) - San Martín	Nova creació
A	16-05-1884	Comercio - San Martín Prolongació	Prolongació
A	12-09-1885	Barcelona (Comercio) - Badalona	Prolongació
	ANY 1891	COMPANIA CENTRAL DE FERROCARRILES Y TRANVIAS DE ESPAÑA	
	ANY 1905	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONES	Absorció Cia
D	Any 1905	Barcelona - Badalona (y ramales)	Absorció Cia

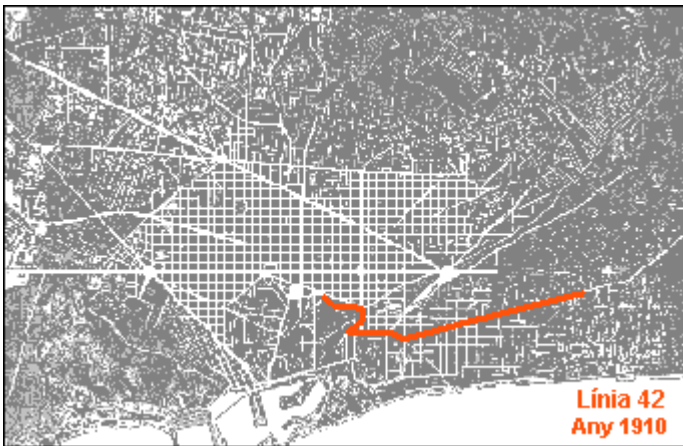
Amb uns antecedents totalment lligats a la línia 43 que veurem tot seguit, aquesta funcionava ja a començaments de segle i tenia com a objectiu descongestionar l'esmentada línia de Badalona en el tram en que l'utilitzaven el veïns del Poble Nou i Sant Martí.

Distintius:



El seu recorregut l'any 1910 era :

Plaça Urquinaona, Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Carrer Comerç, Passeig de Pujades, Carrer de Pujades, Carrer de Pere IV (fins davant de les cotxeres de Sant Martí -quasi al carrer Selva de Mar [c/.Pere IV, 400]).



Aquesta línia i la 43, anaven pel Passeig Lluís Companys i Carrer Comerç, mentre que la 41 anava per Roger de Flor.

La tarifa era única per tot el seu recorregut :

Urquinaona a Sant Martí 10 ctms
servei nocturn (des de les 23,30 a les 2) 15 ctms

El material utilitzat en aquesta línia era de tots tipus, cotxes "400" de dos eixos, "400" de màxima tracció i "tancs", amb o sense remolc, també depenent de l'època. Estava servida per 5 tramvies i tenia un total de 21 parades en el seu recorregut.

Les composicions que duïen remolc, aprofitaven l'entrada de les cotxeres per fer un triangle (circulant enrera i després endavant) i així donaven la volta a la composició sense tenir que desenganxar el remolc.

A l'altre final, el de la plaça Urquinaona, tampoc calia maniobrar amb els remolcs ja que utilitzaven el bucle format pels carrers dels voltants, havent-hi variat la distribució de les vies en diferents èpoques.

Inicialment arribaven per Trafalgar fins a la plaça Urquinaona, tombaven per la Ronda i baixaven per Bruc, per a continuar altre vegada per Trafalgar amb el recorregut de tornada.

Més tard, (l'any 1945 com ja veurem), els tramvies arribaven per Trafalgar però només fins el carrer Bruc, per on tombaven cap a munt, seguint per la Ronda i baixant pel carrer Girona cap a Trafalgar de tornada.

L'any 1931 el cotxe 422 va topar amb un camió, descarrilant i anant a xocar contra el "Bar Cañon". Malgrat l'aparatós de l'incident, no van haver-hi víctimes.

Des de l'any 1936 i durant la guerra, es van assignar al dipòsit de Sant Martí cotxes d'altres dipòsits, com per exemple els 333, 381, 388, 402, 410 i tots els de la sèrie 601-619. Aquest cotxes varen circular preferentment a la línia que estem veient.

L'any 1938 se suspengué provisionalment el servei que tornà a restablir-se abans d'abril de l'any 1940.

El 22 d'abril de 1945 deixa d'arribar fins a la Plaça Urquinaona, quedant la línia una mica escurçada fins al mateix carrer Trafalgar.

L'any 1946 la tarifa era :

Trafalgar a Sant Martí..... 30 cèntims.

El 14 d'abril de 1951 s'inaugurà el pont que sobrepassa la línia del Ferrocarril al carrer de Pallars, suprimint-se el pas nivell del carrer Pere IV. Amb aquesta millora, la línia varià el seu recorregut quedant de la següent manera:

Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Pallars, Carrer de Pere IV (fins davant de les cotxeres de Sant Martí, quasi al carrer Selva de Mar, [c/.Pere IV, 400]).

Al constituir-se l'empresa filial de T.B. "Urbanizaciones y Transportes" (coneguda com a "URBAS"), aquesta línia juntament amb les 41, 44, 70 i 71 van passar a dependre d'ella i els cotxes foren pintats de color verd fosc (on abans eren vermells) i crema. Una mica després, els testers dels cotxes es pintaren amb les típiques faixes blanques i negres amb forma de "bigotis", per a fer-los més visibles als trams de carretera per on circulaven en sentit contrari.

El 5 de Novembre de 1961 deixa d'arribar al carrer Trafalgar, passant a tenir el seu començament a la plaça que hi ha enfront de l'Estació del Nord, al carrer de Ribes, on es va construir un terminal expressament dissenyat per els darrers tramvies de via estreta que restaven a Barcelona, les línies 42, 70 i 71. Aquest terminal disposava de dos vies amb quatre agulles, distribuïdes de tal forma que permetia la parada dels cotxes de les dos línies esmentades, al temps que també podia haver-hi alguna altra composició apartada del servei provisionalment.

El 12 de juliol de 1964 es suprimeix definitivament.

Als darrers anys els cotxes que circulaven per aquesta línia eren "tancs" amb remolc i alguna vegada feia servei alguna composició de "M-R" així com algun dels pocs cotxes de dos eixos que encara restaven, els 446 i 455. Des de la inauguració de la terminal a l'Estació del Nord ja no van tornar a circular amb remolc, però si que alguna vegada feien servei composicions "M-R". Els cotxes típics d'aquesta darrera etapa van ser els cotxes 900, 921, 940 i M-4, aquest últim no tenia el corresponent R-4 acoblat i disposava de les dues controls i els dos tróleis.

Línia 43

Any 1883

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1883	COMPANIA ANONIMA DE LOS TRANVIAS DE VAPOR DE BARCELONA Y EL LITORAL	
A	05-07-1883	Salón San Juan (Pallars) - San Martín	Nova creació
A	16-05-1884	Comercio - San Martín Prolongació	Prolongació
A	12-09-1885	Barcelona (Comercio) - Badalona	Prolongació
	ANY 1891	COMPANIA CENTRAL DE FERROCARRILES Y TRANVIAS DE ESPAÑA	
	ANY 1905	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONES	Absorció Cia
D	Any 1905	Barcelona - Badalona (y ramales)	Absorció Cia

Distintius:



La concessió d'aquesta línia data de l'any 1876, però es van trigar molts anys en començar les obres i encara i així, es va anar fent per etapes. Després de diverses gestions i problemes, es va crear la "Compañía Anónima de los Tranvías de Vapor de Barcelona y el Litoral", per a dur a terme la concessió.

L'itinerari inicialment concedit era el següent:

Carrer del Comerç, Passeig Pujades, Carrer Pujades, Carrer Pere IV i Carretera de Mataró, creuant els Municipis de Sant Martí (llavors ho era) i Sant Adrià, fins arribar al de Badalona.

La concessió es va tenir de gestionar amb els quatre Municipis (els esmentats anteriorment, més el de Barcelona), la qual cosa va contribuir també al retard general en la seva execució i a tenir d'utilitzar dos tipus de tracció diferents ja que dins del terme de Barcelona no es va autoritzar la tracció a vapor, tenint de fer el servei amb tracció animal durant uns anys, fins que es va aprovar la utilització de locomotores com a la resta de la línia.

Les primeres locomotores van estar construïdes per Krauss els anys 1885 a 1886, amb números de fàbrica 1559 a 1562, numerades per la Companyia des de la 1 fins a la 4. Els trens portaven cotxes de primera i segona classe, alguns dels quals havien estat construïts per MACOSA. Uns anys més tard, el Sr. Van Capellen, de nacionalitat Holandesa, va ser anomenat gerent de la Companyia, aprofitant aquest fet per a encarregar a l'empresa del seu país, Backer en Rueb de Breda, les primeres locomotores construïdes el 1888, amb números de fàbrica 46 a 50 numerades per la companyia de la 5 a la 9, així com d'altres que es van construir l'any 1891, amb números de fàbrica 75 a 77 i numerades 10 a 12 per la companyia. Totes les locomotores (tan les Krauss com les Breda) tenien rodatge 020.

El seu itinerari complet l'any 1888 era :

BARCELONA Carrer del Comerç, Passeig Pujades, Carrer Pujades, Carrer Pere IV, Carretera de Mataró, **SANT ADRIÀ** Carretera de Mataró, (Pont sobre el Riu Besos), Avinguda Pi i Margall, **BADALONA** Avinguda Alfons XIII, Plaça Pep Ventura, Carrer Francesc Macià, Carrer de la Creu, Carrer Francesc Layret, Plaça de la Vila, Carrer Francesc Layret (fins el Carrer Sant Bru).



Les tarifes eren :

PRIMERA CLASSE:

Barcelona a Sant Martí (St.Joan Malta)	20 cèntims
Barcelona a Sant Martí (cotxeres)	25 cèntims
Barcelona a Sant Martí (Prim).....	30 cèntims
Barcelona a Sant Adrià	40 cèntims
Barcelona a Badalona	50 cèntims

SEGONA CLASSE:

Barcelona a Sant Martí (St.Joan Malta)	15 cèntims
Barcelona a Sant Martí (cotxeres)	20 cèntims
Barcelona a Sant Martí (Prim).....	25 cèntims
Barcelona a Sant Adrià	30 cèntims
Barcelona a Badalona	35 cèntims

A finals de segle la línia va ser adquirida per la "Sociedad del Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones" qui va continuar l'exploració conjuntament amb la línia 40 que hem vist anteriorment.

El 9 d'agost de 1903 per la tarda, s'inaugurà oficialment la tracció elèctrica a la línia.

A dos quarts de quatre va sortir la comitiva, entre la que anaven representants de la premsa, distribuïda en dos cotxes motors, que va recórrer la línia fins a les cotxeres de Sant Martí (carrer de Pere IV, 400) on es van aturar uns moments i de seguida van continuar el seu viatge fins a Badalona i després fins a Montgat, on varen canviar el trolei i van fer el mateix camí de tornada fins a les esmentades cotxeres de Sant Martí, on es va servir un lunch encarregat a la Confiteria de la Palma. Al decurs d'aquest acte van brindar per la prosperitat de l'empresa, per Barcelona i Badalona, els Srs. Guma (com a constructor d'un dels primers tramvies d'aquesta capital), el director de la companyia M. Albert Pirard i altres personalitats. Quan finalitzà, els convidats tornaren a Barcelona en els mateixos cotxes, arribant al final de la línia a dos quarts de set del vespre.

El servei al públic començà el dia 10. Els tramvies feien el recorregut sencer en 35 minuts. Els cotxes eren del tipus "màxima tracció" fabricats en els tallers de Federico H. Bagge (del Clot) i disposaven de dos compartiments, un de primera i un altre una mica més gran de segona. En aquest últim els seients eren transversals i en ells hi podien seure vint-i-quatre viatgers, a més dels altres vint que hi podien anar en les plataformes.

Pocs dies després de la inauguració, el 12 d'Agost, a dos quarts d'onze del matí va descarrillar sobre el Pont del Bogatell (avui Passeig de Carles I confluència amb Pere IV) una composició que anava abarrotada de gent que es dirigien als banys, quedant penjant d'una de les baranes del pont. Malgrat l'aparató de l'incident, no hi va haver cap víctima ni ferits greus, es més, amb l'ajut del mateixos viatgers es va poder encarrilar el tramvia i va prosseguir el seu recorregut.

Passats uns anys, es perllongà el seu final del carrer Comerç, passant pel *Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf i Carrer Trafalgar, fins a la Plaça d'Urquinaona*, quedant unificat els finals d'aquesta línia i la de Sant Andreu.

L'any 1911 la "Compañía del Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones" va ser absorbida per altre empresa també belga, la anomenada "Los Tranvías de Barcelona" amb la qual cosa tota la xarxa barcelonina quedava en mans d'una sola entitat.

Les tarifes llavors varen quedar establertes de la següent forma :

PRIMERA CLASSE:

Urquinaona a Sant Martí.....	15 cèntims
Sant Martí a Sant Adrià	15 cèntims
Sant Adrià a Badalona	15 cèntims
Barcelona a Sant Adrià	30 cèntims
Barcelona a Badalona	40 cèntims
Barcelona a Badalona (anada i tornada)	70 cèntims

SEGONA CLASSE:

Urquinaona a Sant Martí.....	10 cèntims
Sant Martí a Sant Adrià	10 cèntims
Sant Adrià a Badalona	10 cèntims
Barcelona a Sant Adrià	20 cèntims
Barcelona a Badalona	30 cèntims
Barcelona a Badalona (anada i tornada)	50 cèntims

La línia era amb doble via fins a Sant Martí (cotxeres) i a partir d'aquest punt era via única amb apartadors, en els quals existia un sistema propi de semàfors que, amb llums verda i vermella, regulaven el pas dels combois. Malgrat aquest sistema, a vegades i havia algun incident en trobar-se dos tramvies de front i en direcció contrària per haver-se espallat les llums o el dispositiu d'un dels semàfors.

Aquesta línia era força utilitzada a l'estiu per anar als banys, a les platges de Sant Adrià, Badalona i Montgat.

El servei disposava de 8 o 10 tramvies i tenia 34 parades en el decurs del seu recorregut.

Tal com hem esmentat, el servei es feia inicialment amb cotxes de les sèries "400" del tipus "màxima tracció" amb remolcs de les sèries 1651 a 1668, 1669 a 1680 i 1700, tots de dos eixos. Cap els anys trenta es van començar a substituir per "tancs", sèrie "900", fins arribar a totalitzar el parc mòbil. Durant els anys 1931 a 1936 alguns cotxes van rebre atemptats, incendiant-se alguns com per exemple el cotxe 925 el 19 de gener de 1934 o el 435 l'any 1935. Aquests atemptats es duien a terme en un lloc anomenat "carretera negra", on els sabotejadors feien baixar al viatgers del tramvia i prenién foc a aquest, fugin seguidament creuant els camps dels voltants.

Un inconvenient que tenia aquesta línia (com totes les altres que hem vist i que passaven per aquest lloc) era el pas nivell al carrer de Pere IV.

El recorregut sencer de la línia en aquest temps era :

BARCELONA Plaça Urquinaona, Carrer Trafalgar, Arc del Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Passeig de Pujades, Carrer Pujades, Passeig Carles I, Carrer de Pere IV, Carretera de Mataró, **SANT ADRIÀ** Carretera de Mataró, (Pont sobre el Riu Besòs), Avinguda Pi i Margall, **BADALONA** Avinguda Alfons XIII, Plaça Pep Ventura, Carrer Francesc Macià, Carrer de la Creu, Carrer Francesc Layret, Plaça de la Vila, Carrer Francesc Layret (fins el Carrer Sant Bru).

L'any 1940 una riuada va enderrocar el pont que creuava el Riu Besòs a Sant Adrià, amb la qual cosa va quedar trencada la línia, quedant aïllats a l'altre banda del riu els cotxes 916, 418 i 436, aquest dos últims adscrits a la línia

de Montgat, la 44. Amb ells es va establir un servei de llançadora des de Sant Adrià fins a Badalona, combinat amb Montgat, que el Setembre del 1940 rep com a número de línia el d'aquesta 43, ja que a l'altre banda del riu ja funciona la línia 71 amb el recorregut Urquinaona-Sant Adrià, que abans era un reforç de la 43 entre ambdós punts.

El 29 d'octubre de 1942 quedà obert al tràfic el pont sobre el Riu Besòs i la línia es tornà a fer completa des de la Plaça Urquinaona fins a Badalona, però se li donà un altre número, el 70, desapareixent definitivament l'històric 43.



Línia 44

Any 1903

Antecedents:

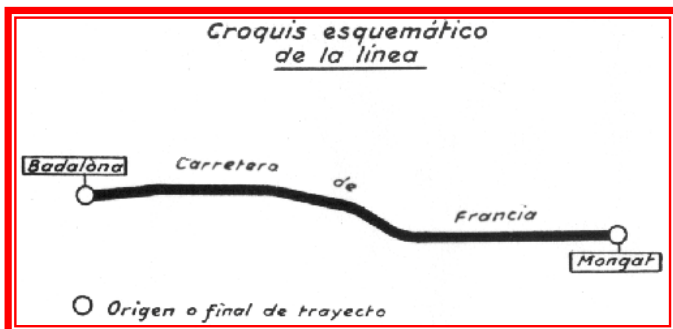
Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1903	COMPANIA CENTRAL DE FERROCARRILES Y TRANVIAS DE ESPAÑA	
B	08-1903	Badalona - Montgat	Nova creació
	ANY 1905	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONES	Absorció Cia
E	Any 1905	Badalona - Montgat	Absorció Cia

Distintius:



L'agost del 1903 es va obrir al públic la línia del tramvia elèctric entre Badalona i Montgat, pertanyent a la llavors "Compañía Central de Ferrocarriles y Tranvías de España" que més tard seria absorbida per la "Compañía del Tranvía de Barcelona a San Andrés y Extensiones", que era la mateixa que explotava la línia fins a Badalona.

El seu recorregut començava en el final de la línia 43 i seguia per la carretera Nacional fins a l'estació del ferrocarril M.Z.A. en Montgat, on enllaçava amb el tramvia de Tiana.



Reproducció d'un esquema de TB de l'any 1945

El 1911 les tarifes eren :

Badalona a Montgat..... 10 cèntims.
Badalona a Montgat (de 17 a 8 hores) 5 cèntims.

L'any 1929 les tarifes es mantenen, però s'ha suprimit el bitllet econòmic:

Badalona a Montgat..... 10 cèntims.

La totalitat de la línia era de via única i no tenia cap apartador.

Al final de Montgat hi havia una agulla que comunicava aquesta xarxa amb la del "Tranvía del Litoral", que anava des d'aquest lloc fins a Tiana. Malgrat aquesta comunicació, mai es van intercanviar cotxes d'una xarxa a l'altre (del qual es tinguin notícies).

El servei es feia sempre amb un sol cotxe.

Quan hi havia futbol, degut a que el Camp estava situat entre Badalona i Montgat, es reforçava la línia amb dos o tres tramvies, però aquests tenien que circular en caravana

(un darrera l'altre) degut a que no es podien creuar per l'esmentada absència d'apartadors.

Els cotxes estaven assignats a la cotxera de Sant Martí, però quasi sempre es quedava el tramvia a la terminal de Badalona tota la nit.

La freqüència del servei era aproximadament d'uns trenta minuts.

Al constituir-se l'empresa filial de T.B. "Urbanizaciones y Transportes" (coneguda com a "URBAS"), aquesta línia juntament amb les 41, 42, 70 i 71 passen a dependre d'ella i els cotxes son pintats de color verd fosc i crema, amb "bigotis" (de color blanc i negre) als testeros per a fer-los més visibles a la carretera per on circulen en contrasentit de tornada cap a Barcelona.

L'any 1946 les tarifes son:

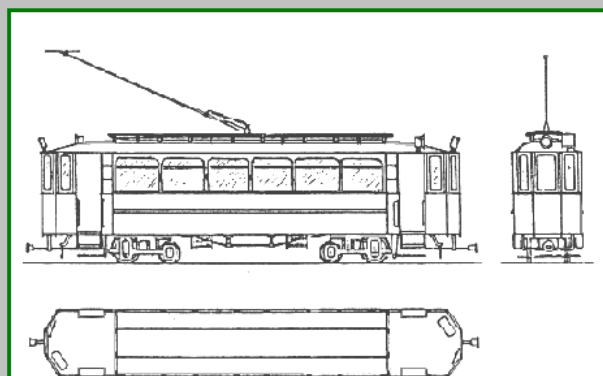
Badalona a Montgat..... 25 cèntims.

El 17 de desembre de 1956 se suprimeix definitivament el servei.

En aquesta línia van fer servei quasi sempre cotxes "400" del tipus màxima tracció, encara que alguna vegada hi va circular algun "tanc".

A la darrera època el cotxe més característic era el 426 que va circular fins al tancament de la línia.

Com a curiositat es podria dir que, tenint en compte els diferents enllaços de xarxes de via mètrica, (Tramvia del Litoral amb T.B a Montgat i T.B. amb "Ferrocarriles Catalanes" a Can Tunis), amb diferents tipus de tracció (elèctrica a totes les companyies menys als "Ferrocarriles Catalanes"), va haver-hi un temps en que es podria haver anat en tramvia (remolc) des de Tiana fins a Guardiola sense tenir de fer transbordaments.



Cotxes Motors
(Ex-Cia.San Andrés)
Sèrie 452-454
"Màxima Tracció"
Any 1909-1910

Línia 45

Any 1914

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS	
C	21-06-1901	Pl. Urquinaona - Horta	Nova Creació

Distintius:



Abans de l'any 1915 es va establir aquesta línia com a reforç de la 46 que veurem seguidament, amb l'itinerari següent:

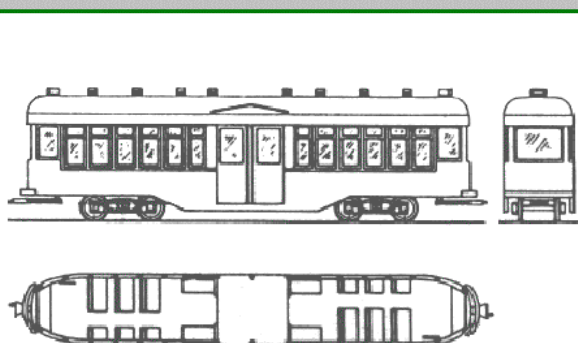
Plaça Urquinaona, Carrer Ausias Marc, Carrer Girona, Carrer del Consell de Cent, Carrer de Roger de Flor, Avinguda Diagonal, Carrer Nàpols, Carrer Mallorca, Carrer del Dos de Maig, Carrer Fresser, Passeig Maragall (al seu començament, es a dir, al "Camp de l'Arpa").



Línia 45
Any 1915

La tarifa era única per a tot el recorregut :

Urquinaona a "Camp de l'Arpa"..... 10 cèntims.



Cotxes Remolcs
Sèrie 1716-1717
"Tancs"
Any 1926

Després del 1925 i abans del 1929, la línia s'escurçà al carrer Dos de Maig confluència amb Provença.

Cap els anys trenta es va perllongar el seu final fins al Passeig Maragall confluència amb l'Avinguda Borbó.

Es va mantenir amb aquest recorregut fins l'any 1938 en que, abans del març, es va suprimir temporalment.

L'any 1939 es tornà a restablir però el mes de setembre de 1940 se suprimí definitivament.

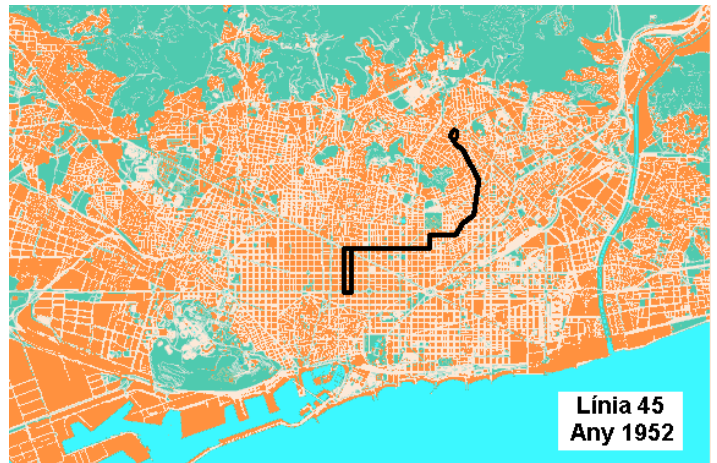
Segons les hores va estar servida per quatre o sis tramvies que quasi sempre eren "Tancs", encara que també hi circulaven habitualment cotxes "400" de màxima tracció.

Línia 45

Any 1952

L'1 d'octubre de 1952 s'inaugura novament una línia amb aquest número, però amb via ample i amb un recorregut una mica diferent:

Gran Via, Carrer Roger de Llúria (tornada per Carrer Bruc), Carrer del Rosselló, Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig Maragall, Plaça de Maragall, Passeig Maragall, Carrer Fulton (tornada per Bda. Mercat i Carrer Tajo), Plaça Eivissa.



Línia 45
Any 1952

El 21 d'agost de 1953 es perllongà una mica el seu recorregut fins a la Ronda Sant Pere (amb baixada per Bruc i pujada per Roger de Llúria).

El 23 de juliol de 1959, tornà a quedar establert el seu final a la Gran Via.

L'1 d'Abril de 1966, degut a les obres del Metro s'han de suprimir provisionalment les vies dels tramvies als voltants de la Plaça Eivissa, per la qual cosa la línia s'escurçà al Carrer Escultor Llimona, on es va construir un bucle per a servir com a final provisional als tramvies de la línia 49 i d'aquesta.

El 19 de març de 1968 se suprimeix definitivament el servei i es substituït per una nova línia d'autobusos amb el mateix número i un recorregut semblant.

En aquesta última època, la línia va estar servida per cotxes "1200", generalment amb remolc del tipus "Saragossa" i per "Washingtons".

Línia 46

Any 1901

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1901	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS	
C	21-06-1901	Pl. Urquinaona - Horta	Nova Creació

Des de l'any 1883 es podia anar al Barri de Sant Joan d'Horta en tramvia, però això es tenia de fer mitjançant la línia de la Sagrera, fent transbordament des de la línia de Sant Andreu, tal com podreu veure a la propera línia 47.

Passats uns anys es va veure la necessitat d'implantar una altre que enllacés Barcelona i Horta directament, fent un recorregut més curt i ràpid.

La concessió original data del 4 de Novembre de 1896 a favor de Alexandre Bacardi, Josep Comas d'Argemir, Francesc Mascaró i Pere Fargas, que més tard la cedirien a la companyia de "TRANVIAS DE BARCELONA A SAN ANDRES Y EXTENSIONES".

El 14 de juny de 1901 (divendres) es van fer les proves de la línia, construïda amb via mètrica i amb tracció elèctrica, al decurs de les quals va haver-hi un accident, el conductor del comboi va rebre una ferida al cap, al inclinar-se per a comprovar l'estat de la via al moment en que passava un carro que li va donar un cop.

El 20 de Juny del 1901 (dijous) fou inaugurada oficialment la línia. Assistiren a l'acte un centenar d'invitats els quals varen recórrer la línia amb quatre cotxes guarnits amb les banderes belga i espanyola. Els combois formats per dos cotxes motors amb els corresponents remolcs, varen sortir a les 11,15 hores del carrer d'Ausias Marc molt prop de la Plaça Urquinaona, arribant a Horta en menys de mitja hora. Tot seguit, els expedicionaris van visitar les dependències de la Companyia on, després de la visita a les instal·lacions, es va servir un "Lunch". La comitiva va tornar a Barcelona als voltants de les 15 hores.

L'itinerari era llavors :

Plaça Urquinaona, Carrer Ausias Marc, Carrer Girona, Carrer Consell de Cent, Carrer Roger de Flor, Carrer Mallorca, Carrer del Dos de Maig, fins a trobar l'antic i desaparegut Camí d'Horta, per on s'hi ficava i ja no sortia fins a arribar davant de la casa Vintró on continuava per la carretera d'Horta, al costat dels rails del tramvia de vapor de la Sagrera, fins al Barri de Sant Joan d'Horta.

El paisatge era molt pintoresc, sobre tot en sortint al Barri del Camp de l'Arpa ja que la via discorria per un terraplè travessant camps i horts, des d'on podia veure per una banda la serralada i per l'altre el mar des de Badalona a Montjuïc.

Tot el recorregut original era en via única amb apartadors.

L'any 1911 l'explotació passà a ser unificada amb la resta de les línies de Barcelona, per la companyia "Los Tranvías de Barcelona".



Línia 46
Any 1901

Distintius:



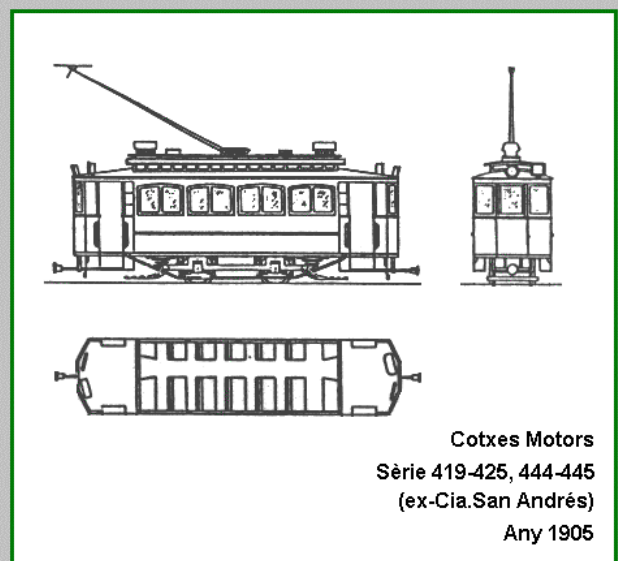
Tarifes any 1911 :

Urquinaona a "Camp de l'Arpa"..... 10 cèntims.
Urquinaona a "Els quinze"..... 15 cèntims.
Urquinaona a Horta..... 20 cèntims.
"Camp de l'Arpa" a Horta..... 10 cèntims.

El lloc anomenat "Camp de l'Arpa" coincideix avui en dia amb el començament del Passeig Maragall.

El de "Els Quinze" va ser batejat pel usuari del tramvia i curiosament avui en dia encara s'hi coneix per aquest nom i correspon als voltants del Passeig Maragall confluència amb l'Avinguda Borbó. La història d'aquest nom es deguda a que els tramviaris anunciaven en arribar-hi "final de trajecte de quinze cèntims", la qual cosa es degradà fins a arribar a "final dels quinze", del qual va agafar el seu malnom.

Als començaments la línia fou servida per cotxes de la sèrie 401 a 412, amb remolcs de les sèries 1651 a 1668 i 1669 a 1680. Després també varen circular altres tipus de "400", entre ells els de màxima tracció. Esporàdicament també hi va circular algun cotxe de la sèrie "300". A partir del 1928 varen entrar en servei els "tancs" de la sèrie 900. La línia estava servida per uns dotze o catorze combois, segons les hores i l'afluència de passatgers.



La línia no funcionava gaire bé, ja que les queixes del veïns del barri d'Horta eren continuades, a les quals la Companyia contestava que estava previst canviar l'ample de via i mentre tant no hi havia res a fer. Així doncs, veient que amb els tramvies no solucionaven els problemes de comunicació, el veïnat començà a demanar la creació d'una línia d'autobusos, que era un mitjà alternatiu de transport que començava a imposar-se.

Aquesta situació va ser aprofitada per la C.G.A. ("Compañia General de Autobuses") per establir l'any 1930 la línia F "Pelayo-Horta", però això no va agradar gens als veïns d'Horta ja que coneixien el vincle existent entre la Companyia del tramvia i la dels autobusos (eren la mateixa empresa) i no estaven disposat a permetre més irregularitats als serveis. Per això la reacció de tot el barri va estar contundent i es van unir en lluita per aconseguir que el servei el fes la companyia de "Autobuses Roca", que ja tenia altres línies en servei (Passeig Gràcia-Còrsega a Rambla Volart, Passeig Gràcia a Urgell-Provença i Urgell-Provença al Paral·lel) i tenia un merescut prestigi de seriositat i professionalitat.

Finalment, el diumenge 1 de febrer de 1931, es va inaugurar la línia, aquesta vegada amb tres nous cotxes de "Autobuses Roca". Malgrat aquest nou competidor, el tramvia segueix donant servei.

En aquest moment les tarifes eren :

Urquinaona a Dos de Maig.....	10 cèntims.
Urquinaona a Avinguda Borbó.....	15 cèntims.
Urquinaona a Horta.....	25 cèntims.
Dos de Maig a Avinguda Borbó.....	10 cèntims.
Avinguda Borbó a Horta.....	10 cèntims.

El servei nocturn era 5 o 10 cèntims més car, segons el trajecte.

L'any 1936 es va modificar el final de la plaça Urquinaona, establint-se un bucle.

L'any 1942, amb el cotxe 929, s'inaugurava el bucle a l'altre final, es a dir a la Plaça d'Eivissa.

Rambla de Catalunya (des de la Gran Via), Carrer del Consell de Cent, Carrer de Roger de Flor, Avinguda Diagonal, Carrer Nàpols, Carrer Mallorca, Carrer del Dos de Maig, Carrer Fresser, Passeig Maragall, Plaça Maragall, Passeig Maragall, Plaça Eivissa.

El 26 d'agost del 1945 tornà variar el seu final, quedant com segueix :*Carrer Ausias Marc, Carrer Girona, Carrer Consell de Cent i la resta del seu recorregut normal).*

Les tarifes eren en aquest moment :

Ausias Marc a Horta.....	25 cèntims.
Ausias Marc a Horta (anada i tornada)	40 cèntims.

El dia 1 de juliol del 1948 es transforma a via ampla.

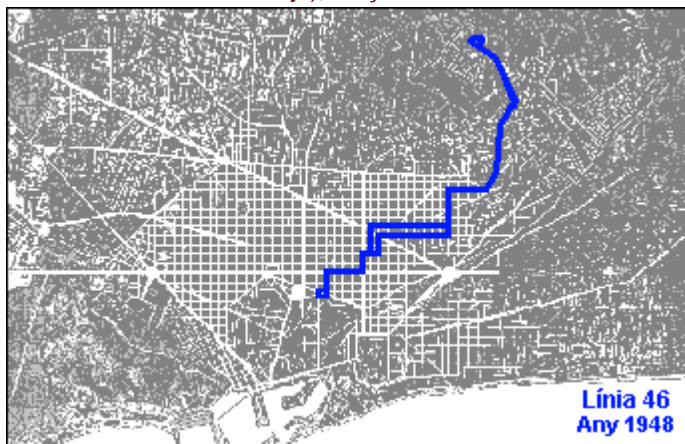
En aquesta línia van fer servei cotxes de les sèries "300", quasi tots els tipus de "400" i "Tancs" de la sèrie "900".

Línia 46

Any 1948

L'1 de juliol de 1948 circulà per primera vegada amb via ampla, amb el recorregut següent:

Plaça Urquinaona, Carrer Roger de Llúria, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Carrer de Roger de Flor (tornada pel carrer Nàpols), carrer de Mallorca (tornada pel carrer de València), carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig Maragall, Plaça Maragall, Passeig Maragall, Carrer Fulton (tornada per Bda. del Mercat i Carrer del Tajo), Plaça d'Eivissa.



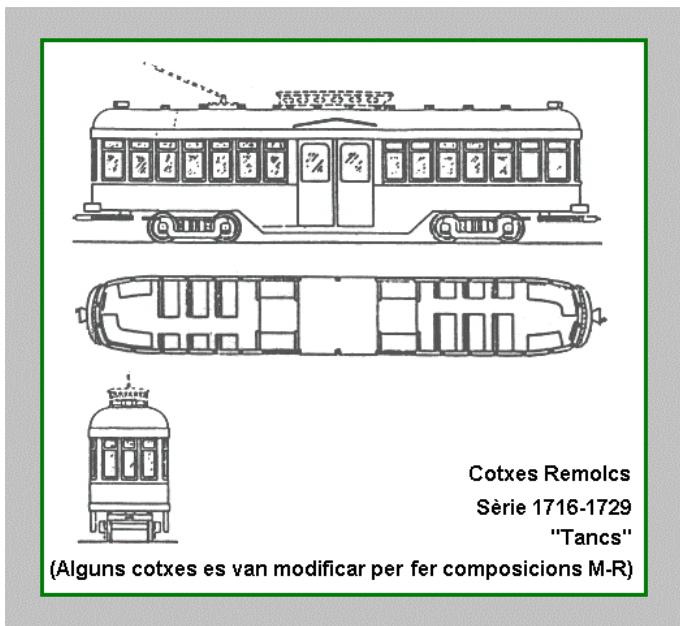
El 17 d'octubre de 1948 varià una mica el seu final, passant a tenir-ho a la Ronda de Sant Pere cantonada a Bruc.

L'1 de juny de 1951 es perllonga fins a la Plaça Universitat, amb el següent recorregut :

Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Aribau, Carrer del Consell de Cent (tornada per Carrer Consell de Cent, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via i Plaça Universitat), i des d'aquest lloc per la resta del seu recorregut normal.

Aquest últim itinerari resta inalterable fins a la supressió definitiva de la línia, fet que es produí el 20 de desembre de 1965.

En aquesta línia van fer servei -una vegada transformada a via ample- cotxes "1200", tots ells quasi sempre amb remolc.



Amb aquestes dues millores es descongestionà una mica el tràfic al suprimir-se les maniobres que es tenien de fer amb els remolcs.

Des de l'any 1940 es modificà una mica el seu recorregut, que aleshores era :

Línia 47

Any 1883

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1882	COMPANIA DEL TRANVIA DE SAN JUAN DE HORTA A LA SAGRERA	
A	05-07-1883	Sagrera - Horta	Nova Creació
	ANY 1892	COMPANIA ANONIMA DE TRANVIAS Y FERROCARRILES ECONOMICOS	Absorció Cia
B	? 1892	Sagrera - Horta	Absorció Cia
	ANY 1899	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS	
B	21-06-1901	(Sagrega - Horta)	Suprimida

El dijous 5 de Juliol de 1883, a les 8 hores del matí, es va verificar la inauguració del nou tramvia a vapor que anava des del barri de la Sagrera fins al de Sant Joan d'Horta.

Aquest tramvia, per mitjançant del tramvia de Sant Andreu (veure línia 40) amb el qual feia enllaç, permetria la comunicació de la Capital Barcelona amb el populós barri de Sant Joan d'Horta.

Malgrat que tota la línia estava construïda, en el moment de la seva inauguració mancava completar el pas nivell que creuava la línia de la "Compañia del Ferrocarril del Norte" a la cruïlla dels actuals Carrer Garcilaso i Avinguda Meridiana, ja que l'esmentada companyia no havia donat encara permís per a la seva instal·lació. Els convidats, que varen arribar a dos quarts de nou, procedents de Barcelona amb l'esmentat tramvia de Sant Andreu, van tenir d'anar a buscar el nou tramvia a peu fins el lloc on arribava. A les deu arribà a Sant Joan d'Horta la comitiva al damunt del comboi que es va aturar a l'estació de l'esmentat barri, que havia estat guarnida per aquesta ocasió amb banderes, flors i plantes. El Vicari capítular, Dr. Ignasi Palà i Martí, va beneir el local i la línia en general. A continuació es va celebrar una missa a una capella provisional a la qual van assistir, a més dels convidats, molts veïns del Barri. Al voltants de les onze, es va obsequiar amb un "lunch" servit a l'esmentada estació. A dos quarts de tres de la tarda van regressar els convidats cap a Barcelona.

Al dia següent va començar el servei normal.

Els cotxes eren de primera, segona i tercera classes, molt semblants als utilitzats pel tramvia de Sant Andreu i construïts a Barcelona.



La línia tenia una llargària de 3,300 quilòmetres, construïts amb via estreta, havent-hi tingut de construir algunes obres d'importància al llarg del seu recorregut.

El seu trajecte l'any 1884 era:

Carrer Garcilaso (des del Carrer de la Sagrera), Passeig Maragall (fins al Carrer Tajo).

Les tarifes eren :

Sagrera a Horta (en primera classe)... 24 cèntims
Sagrera a Horta (en segona classe)... 18 cèntims

La freqüència del servei era de cada mitja hora, des de les cinc del matí fins a les vuit del vespre.

Les instal·lacions d'aquest tramvia no funcionaven gaire bé ja que les queixes dels veïns d'Horta eren molt freqüents i referides tan al material mòbil com als rails i instal·lacions.

A més a més, el dijous 20 de juny 1884 (encara no feia un any de la seva inauguració), es va produir un accident prou greu. La locomotora que feia servei normalment a la línia estava espatllada i fora de servei, per la qual cosa, aprofitant la pendent de baixada que feia tota la línia, es deixava que els cotxes rodessin per sí sols fins el final de Sagrera, fent servir el fre per aturar-los i utilitzant tracció animal per a remuntar-los altre cop cap a Horta. L'esmentat dia, a les sis de la tarda, quan ja havien baixat dos cotxes en les condicions esmentades anteriorment, es va posar en marxa el tercer, però a mig camí el conductor va adonar-se'n que el cotxe no frenava i en donant la veu d'alarma va saltar del cotxe, cosa que fou imitada per alguns passatgers al veure que cada vegada agafava més velocitat el tramvia. El final del tràgic recorregut va estar a la Sagrera, on va anar a estavellar-se el cotxe contra altres quatre que hi havien aturats al final de la línia, resultant catorze ferits, dos d'ells molt greus.

El mes de juliol del mateix any es va avariar altre cop la locomotora, però aquesta vegada l'empresa va llogar unes tartanes per a fer el servei.

El 14 de juny de 1901 s'inaugura una línia de tramvia elèctric que enllaçà directament Barcelona amb el barri d'Horta, tal com hem vist a l'anterior línia 46, la qual cosa fa que aquesta línia poc temps després deixés de funcionar.

L'any 1902, amb motiu de la electrificació de la línia de Sant Andreu, es construeix un enllaç entre aquesta línia i la d'Horta, per a poder fer arribar els cotxes d'una xarxa a l'altre a efectes de la seva retirada a cotxeres, aprofitant-se l'explanació del desaparegut tramvia de la Sagrera al llarg del carrer Garcilaso.

Uns anys més tard es tornà a restablir el servei de viatgers, amb la creació d'una nova línia que va des de La Sagrera a Horta, es a dir, coincideix amb l'antic recorregut que hem vist fins ara.

El distintiu dels tramvies era:



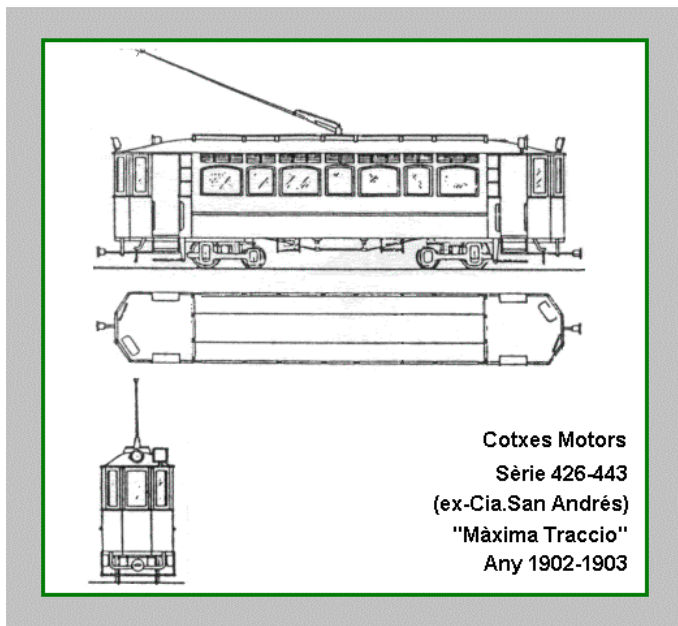
La tarifa era única per a tot el recorregut :

Sagrera a Horta..... 10 cèntims

El servei es feia normalment amb un sol cotxe, generalment un "400" del tipus màxima tracció.

En el carrer Garcilaso la línia era de via única sense cap apartador.

Se suprimí definitivament l'any 1938.

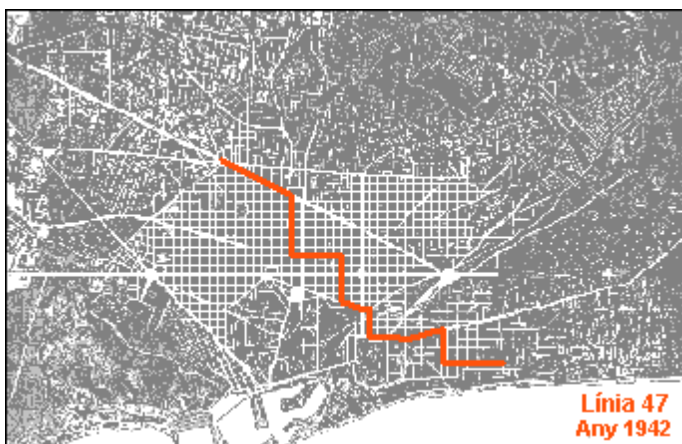


Línia 47

Any 1942

L'1 de gener de 1942 es crea una nova línia a la que se li donà aquest número i que feia el recorregut següent :

Carrer d'Anglesola (a Les Corts), Avinguda Diagonal, Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Rambla de Catalunya, Carrer del Consell de Cent, Carrer Girona, Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Passeig de Pujades, Carrer de Pujades, Carrer de Pere IV, Carrer d'Àlaba, Carrer Doctor Trueta (fins la Rambla de Poble Nou).



Aquest recorregut es va crear per a comunicar el Poble Nou amb la part alta de Barcelona. El seu passatge, per aquesta raó, era prou variat.

Pel servei s'utilitzaven cotxes "400" de màxima tracció, (sèries 426 a 437 i 452 a 454) així com "Tancs" (sèrie 900) i ocasionalment "300" i "600". Els tramvies pertanyien a la cotxera de Sant Martí (carrer Pere IV). La dotació era de 8 o 10 cotxes, encara que, degut les restriccions i a les

poques existències de vehicles, a vegades només hi havia dos cotxes fent servei.

El 2 de novembre de 1944 s'escurça altre vegada fins a la plaça Francesc Macià.

El 26 d'agost de 1945 se suprimeix provisionalment per problemes de subministrament elèctric, però ja no tornà a circular mai més.

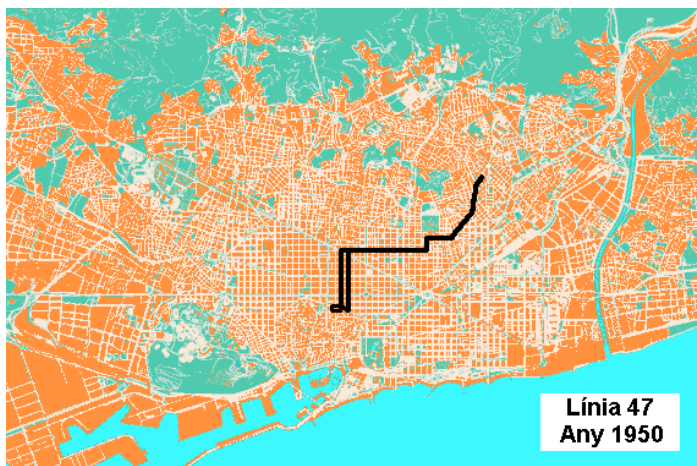
Línia 47

Any 1950

L'1 de gener de 1950 reapareix aquest número amb una línia de via ampla, que de fet ja venia funcionant des del 23 de Novembre de 1947 amb una altre identificatiu: 37 bis.

Així doncs, aquesta passa a tenir aquest nou número, però conserva el mateix itinerari, que en aquell moment era:

Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria (tornada pel Carrer del Bruc i Ronda de Sant Pere), Carrer del Rosselló, Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig Maragall, Plaça Maragall, Passeig Maragall, Avinguda Borbó.



El dia 3 de març de 1955 es perllongà el seu final fins a la Plaça Virrei Amat.

El 3 de maig de 1956 se suprimeix degut a les obres del Metro a la Avinguda Borbó.

El 10 de juny de 1956 es tornà a posar en servei.

L'1 de maig de 1959 es perllongà per l'altre banda fins a la Plaça Lluçmajor, pel carrer del Doctor Pi i Molist i el Passeig de Verdum.

El 23 de juliol de 1959 s'escurçà el seu final a la Gran Via, entre els carrers de Bruc i Roger de Llúria.

El 19 de Març de 1968 se suprimeix definitivament, essent substituïda per un altre línia d'autobusos que, amb el mateix número, feia un recorregut semblant.

Als seus darrers anys les composicions més típiques d'aquesta línia van ser els cotxes "1200" amb remolc tipus "Saragossa" quasi sempre.

Línia 48

Any 1905

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1905	SOCIETE DES TRAMWAYS DE BARCELONA A SAN ANDRES ET EXTENSIONS	
F	19-05-1905	Vila y Vilà - Casa Antunez	Nova Creació
F	17-06-1905	Nou de la Rambla - Casa Antunez	Prolongació

El dijous 11 de maig del 1905 es van fer les proves de marxa a la línia de Can Tunis, circulant nombrosos cotxes provenint del servei d'Horta.

La línia era de via mètrica i estava explotada per la "Compania de Tranvias de Barcelona a San Andrés y Extensiones".

El següent dia es van fer les proves oficials d'aquesta línia que sortia de l'antiga Rambla de Santa Mònica (avui forma part de La Rambla) i arribava fins el barri de Can Tunis.

El recorregut era:

La Rambla, Carrer de Santa Madrona, Carrer de Palaudàries, Carrer de Vila i Vilà, (tornada per Carrer Vila i Vilà, Carrer Nou de la Rambla, La Rambla), Passeig de Josep Carner, Passeig de Can Tunis, Carrer Mare de Déu del Port.



Distintius:



Tarifes any 1911:

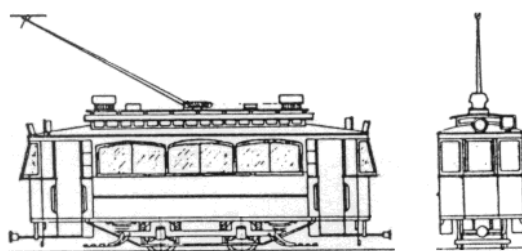
Rambla a Can Tunis..... 15 cèntims.
Rambla a Miramar..... 10 cèntims.
Miramar a Can Tunis..... 10 cèntims.

L'any 1938 es limità al Paral.lel.

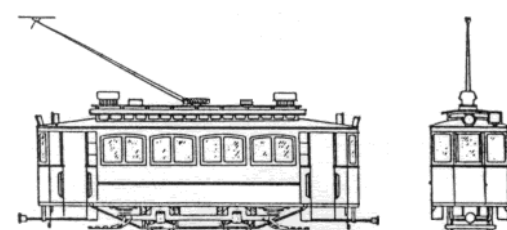
Es van utilitzar cotxes de la sèrie 401-412 amb remolcs de dos eixos, la línia disposava de sis o vuit trens segons l'hora.

A l'època de Tots Sants, s'incrementava el servei però amb dificultats degut a l'existència de trams de via única amb apartadors.

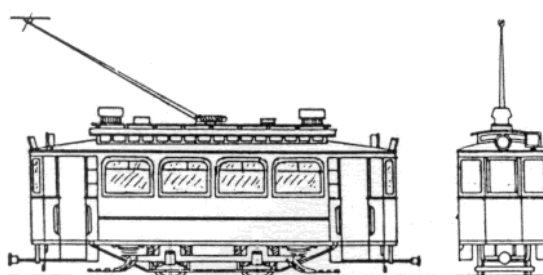
El trajecte era molt difícil al tram del Passeig de Colom (ara Passeig de Josep Carner) davant del port (on avui hi ha el Cinturó del Litoral), especialment quan plovia, ja que es



Cotxes Motors
Sèrie 401-412
(ex-Cia.San Andrés)
Any 1901



Cotxes Motors
Sèrie 446-451
(ex-Cia.San Andrés)
Any 1906-1909



Cotxes Motors
Sèrie 455-457
(ex-Cia.San Andrés)
Any 1910

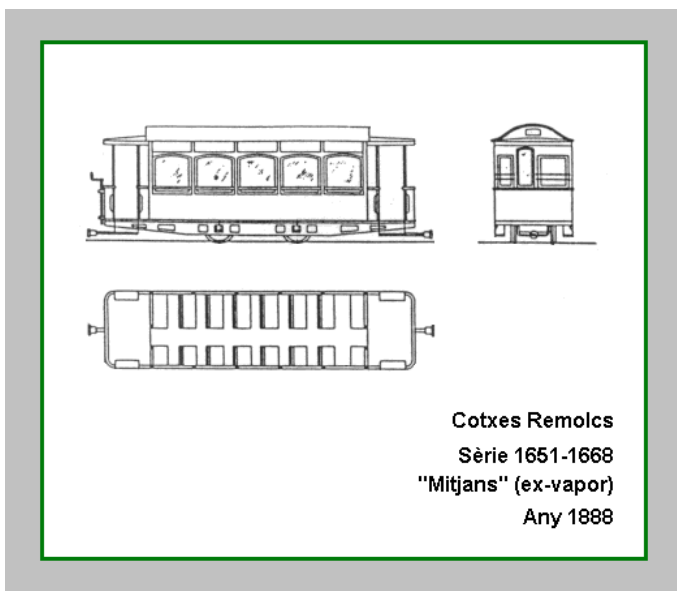
produïen desprendiments des de la muntanya de Montjuïc que obligaven a interrompre el servei durant hores i a vegades dies, fins que les brigades no finalitzaven les tasques de neteja de la zona.

Un dels accidents més destacats va ser el que es produí el dia 3 d'agost de 1926, en que va caure una gran pedra

damunt del cotxe 411, obrint un gran forat al sostre i en el lateral, per on va sortir, causant algunes víctimes.

Una característica curiosa d'aquesta línia era el fet que el tram de via des de passat el pas a nivell de Renfe i fins a Can Tunis, l'utilitzaven conjuntament els tramvies i els trens de mercaderies dels Ferrocarrils Catalans (actualment F.G.C.) que anaven al Port. Això va donar lloc a alguna que altre anècdota, però no es té coneixement de cap accident greu.

Per aquesta línia van circular cotxes de les sèries "400", quasi sempre amb remolc.



Després de la guerra hi havia tendència a suprimir la via estreta i aquesta línia no va ser una excepció, ja que, després de la oportuna adaptació, el 16 de març del 1948 va circular amb via ampla.

Línia 48

Any 1948

El canvi d'amplada (el 16 de març del 1948) motivà un canvi de recorregut:

Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau, Passeig de Josep Carner, Passeig de Can Tunis, Carrer Mare de Déu del Port.



El 2 d'octubre de 1951 es suspèn el servei per uns desprendiments de roques de Montjuïc que tallen la carretera de Can Tunis.

El 14 d'octubre de 1951 circulà amb el trajecte limitat des de la Plaça de Palau fins a Miramar.

El 7 de gener de 1952 torna a fer el recorregut sencer.

El 18 de febrer de 1952 torna a quedar trencada la línia per un altre desprendiment de roques, però aquesta vegada hi ha un enllaç amb la línia 49, que es creà provisionalment per aquest motiu (veure la següent línia) per poder continuar viatge des del Morrot fins a Can Tunis. (Veure pàgina 159).

El 29 d'abril de 1952 tornà a fer el recorregut normal.

El 9 de gener de 1963 hi ha un altre desprendiment de roques i circulà amb enllaç d'autobusos.

El 7 d'abril de 1963 es suprímí definitivament essent substituïda per la línia d'autobusos H.

Per aquesta línia han circulat cotxes de les sèries "200" i "800", quasi sempre amb remolc, excepció feta dels serveis especials dels dies de Tots Sants i els limitats.

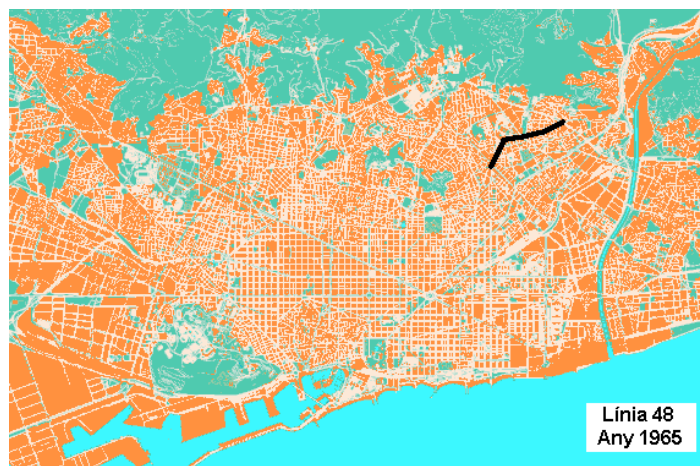
Línia 48

Any 1965

El 30 de Novembre de 1965 s'estableix el servei des de la Plaça Virrei Amat fins a la Via Júlia (fins a la Via Favència) com a reforç en aquest tram de la línia que va fins el centre de la ciutat.

El seu recorregut era:

Plaça Virrei Amat, Carrer del Doctor Pi i Molist, Passeig del



Verdum, Plaça Lluçmajor, Via Júlia (fins a la Via Favència).

Aquesta línia durà poc temps, ja que se suprímí el 22 de Juliol de 1968. Al considerar-se una línia de reforç, només circulà algunes hores al dia.

Va estar servida per material de totes menes, començà amb "800" i després li van seguir "500", "Washingtons", els prototipus 1290 i 513 i algun altre cotxe d'altres sèries, fins i tot, (i l'esmentem com anècdota), el dia 19 de Novembre de 1967 va circular un 500 amb el remolc 1777, una ben rara composició per aquesta línia.

Línia 49

Any 1905

Antecedents:

Línia	Data	Rètol de la línia o Trajecte (abreviat)	(Situació)
	ANY 1900	THE BARCELONA TRAMWAYS Co. Ltd.	
Q	20-06-1900	Pl.Tetuan - Ramblas	Nova creació
	ANY 1905	LES TRAMWAYS DE BARCELONE	

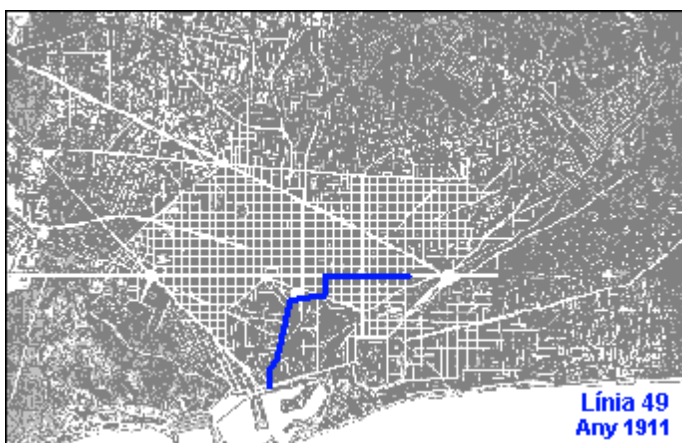
Distintius:



Inicialment Cap el 1907 1912 i següents

L'any 1911 el seu itinerari era el següent

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Gran Via, Plaça de Tetuan, Gran Via (fins el Passeig de Carles I, en front de la plaça de braus Monumental).



Línia 49 Any 1911

El preu dels bitllets eren :

Drassanes a Monumental 15 cèntims.
 Drassanes a Tetuan 10 cèntims.
 Catalunya a Monumental 10 cèntims.

Cap al 1929 va haver un increment de cinc cèntims per secció.

L'any 1935 es va suprimir.

Reapareix el 31 de març de 1945, fent el recorregut:

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Passeig de Gracia, Gran Via, Plaça de Tetuan, Gran Via, Plaça de les Glòries.

El 1946 les tarifes eren:

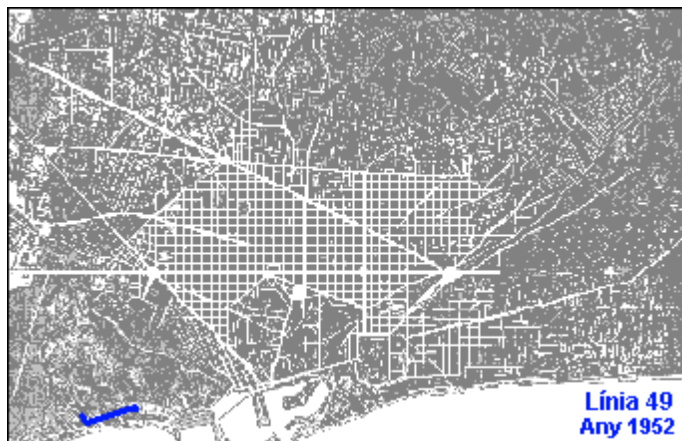
Drassanes a Glòries 35 cèntims.
 Drassanes a Tetuan 25 cèntims.
 Catalunya a Glòries 25 cèntims.

L'1 de gener de 1948 es va suprimir definitivament.

Línia 49

Any 1952

El 18 de febrer del 1952 se li dona aquest número al ramal de la línia 48 que queda trencada provisionalment degut a uns desprendiments de roques de Montjuïc (veure pàgina 159), fent l'itinerari des del *Pas a nivell* fins a *Can Tunis*.



Línia 49 Any 1952

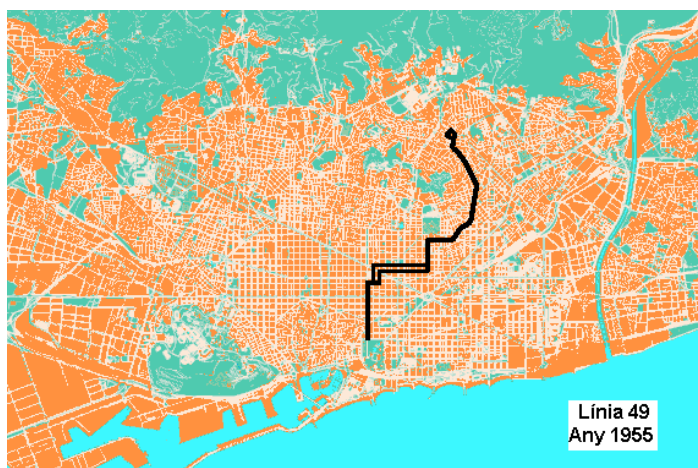
El 21 del mateix mes es perllongà fins al Morrot Petit.

El 29 d'abril de 1952 se suprimí aquesta línia que, en tota la seva existència, va servir d'enllaç a la línia 48, en obrir-se altre cop al trànsit la carretera del Morrot.

Línia 49

Any 1955

El 26 de gener de 1955 reapareix aquest número de línia.



Línia 49 Any 1955

El seu itinerari era:

Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Carrer del Consell de Cent, Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer Nàpols), Carrer de Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig de Maragall, Carrer Fulton (tornada per Bda. del Mercat i Carrer del Tajo), Plaça d'Eivissa.

Aquest trajecte va ser el més popular per aquest número de línia.

L'1 de juny de 1965 es perllongà a la Barceloneta, per :

Passeig Nacional (Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, ... (i la resta del itinerari abans esmentat).

L'1 d'octubre de 1965 es limità a la Plaça del Palau.

L'1 d'abril de 1966, degut a les obres del Metro, s'escurçà al Carrer de l'Escultor Llimona, a Horta.

El 12 de juny de 1966, amb motiu de la temporada d'estiu, es perllonga fins a la Barceloneta.

L'1 d'octubre de 1966 torna a tenir el seu final a la plaça del Palau.

El 17 de novembre de 1967 es perllongà fins a Drassanes.

El 20 de març de 1968 es tornà a restablir el seu final a la Plaça Eivissa, restant l'itinerari definitiu fins la supressió del servei de Tramvies de la següent forma:

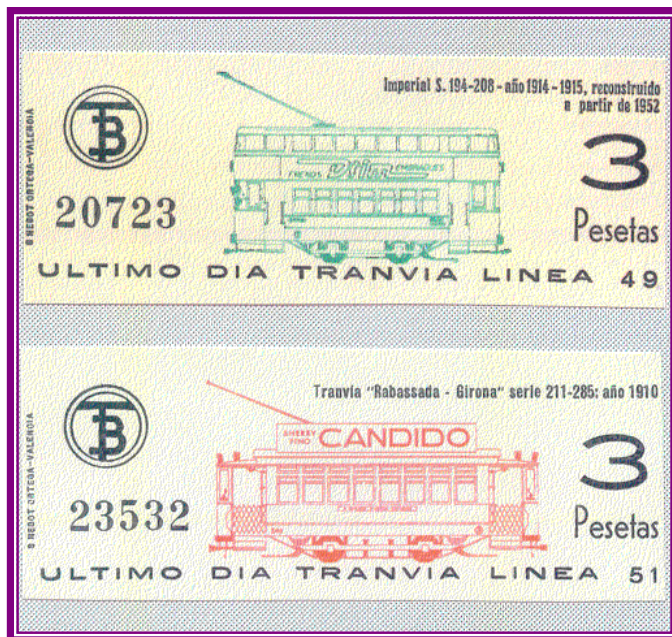
Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Carrer del Consell de Cent, Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer Nàpols), Carrer de Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig de Maragall, Carrer Fulton (tornada per Bda. del Mercat i Carrer del Tajo), Plaça d'Eivissa.

El 19 de març de 1971, de matinada, va circular per darrera vegada un tramvia fent aquest servei, que conjuntament amb la línia 51, van tenir el trist honor de ser les dues darreres de Barcelona.

La nit del 18 al 19 de Març de 1971, als carrers de la nostra estimada ciutat es van desenvolupar autèntics actes d'incultura popular. La Premsa de l'època intentà dissimular-ho posant tot el contrari de la realitat. En tot el recorregut van quedar restes de tramvies, sense que cap autoritat fes res per a evitar-ho.

El Tramvia morí als noranta nou anys d'haver-se posat en servei el primer d'ells, sota el mandat de l'Alcalde J. M. Porcioles i amb el beneplàcit del poble barceloní que mai no va saber valorar el que en realitat era un tramvia.

Aquesta línia anava sense remolcs i, entre altres, hi havien circulat per ella "Cadeneros", "500", "800", "1200" i "Washingtons", a més del prototipus 1290 típic d'aquesta línia.



Bitllets commemoratius de la supressió dels tramvies a aquesta línia 49 i a la 51, les dues darreres que va tenir Barcelona.



Bitllets commemoratius de la supressió del tramvia i creació de la línia d'autobusos 50. (Veure pàgines següents).

Línia 50

Any 1905

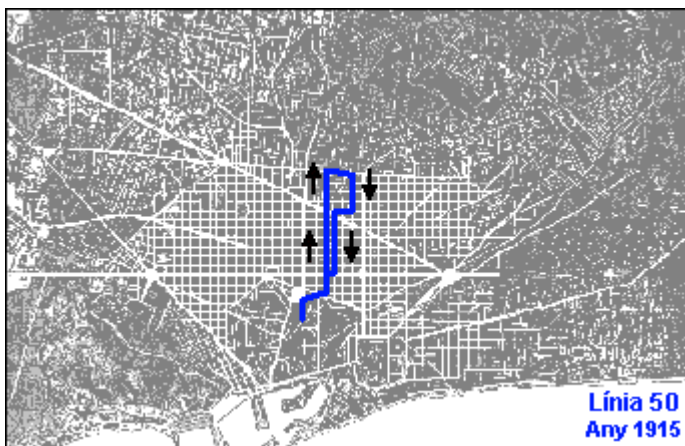
Distintius:



Aquesta línia era un reforç de la 38.

S'establí aproximadament l'any 1915, amb el recorregut:

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Carrer Còrsega, Carrer Menéndez y Pelayo, Travessera de Gràcia (tornada pel Carrer Bailèn, Carrer Roselló, Carrer del Bruc, Gran Via, Carrer de Roger de LLúria, i la resta del recorregut d'anada).



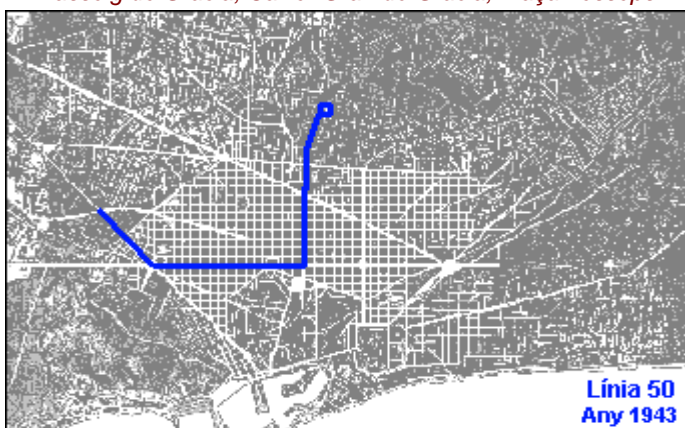
L'any 1935 se suprimeix.

Línia 50

Any 1943

El 15 d'octubre de 1943 es posà en servei el recorregut:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Passeig de Gràcia, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps.



L'any 1946 les tarifes eren :

Sants a Provença	35 cèntims.
Sants a Rambla del Prat	40 cèntims.
Sants a Lesseps	45 cèntims.
Passeig Gràcia a Lesseps	30 cèntims.

En aquest període hi circulaven cotxes "1200" amb remolc tipus "Saragossa".

Al obrir-se l'enllaç de les línies del Metro a la Pl. Catalunya (antigues Companyies Gran Metro i Transversal), essent possible transbordar amb el mateix bitllet, es va suprimir aquest tramvia, això va ser l'1 de juliol de 1956.

Línia 50

Any 1965

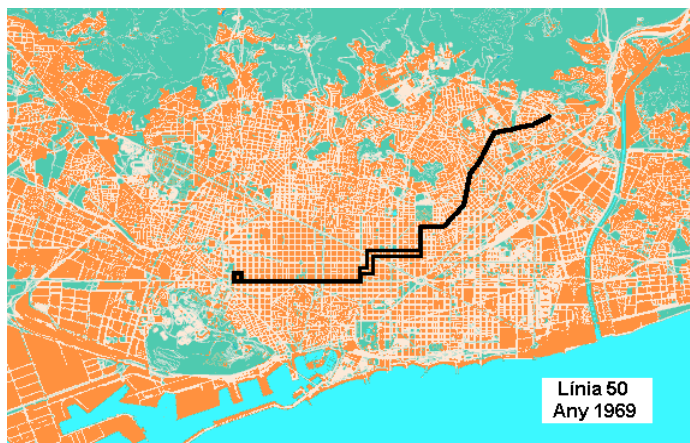
El 30 de novembre de 1965 apareix una altra línia que porta aquest número i fa el recorregut :

Plaça de Tetuan, Carrer del Consell de Cent (tornada pel Carrer de la Diputació), Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer de Nàpols), Carrer de Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig de Maragall, Avinguda de Borbó, Plaça Virrei Amat, Carrer del Doctor Pi i Molist, Passeig del Verdum, Plaça Lluçmajor, Via Júlia (fins a la Via Favència).

El 19 de març de 1968 es perllongà, per la Gran Via, fins a la *Plaça Universitat, tornant per Aribau i Consell de Cent per a seguir l'itinerari anterior.*

El 14 d'abril de 1969 es perllongà, també per la *Gran Via, fins a la Plaça Espanya.*

A finals del 1969 la línia es limità al Carrer Vilamarí, aprofitant les vies existents per anar a les cotxeres del Carrer Diputació des de la Gran Via i que, per aquest servei, es renoven totalment.

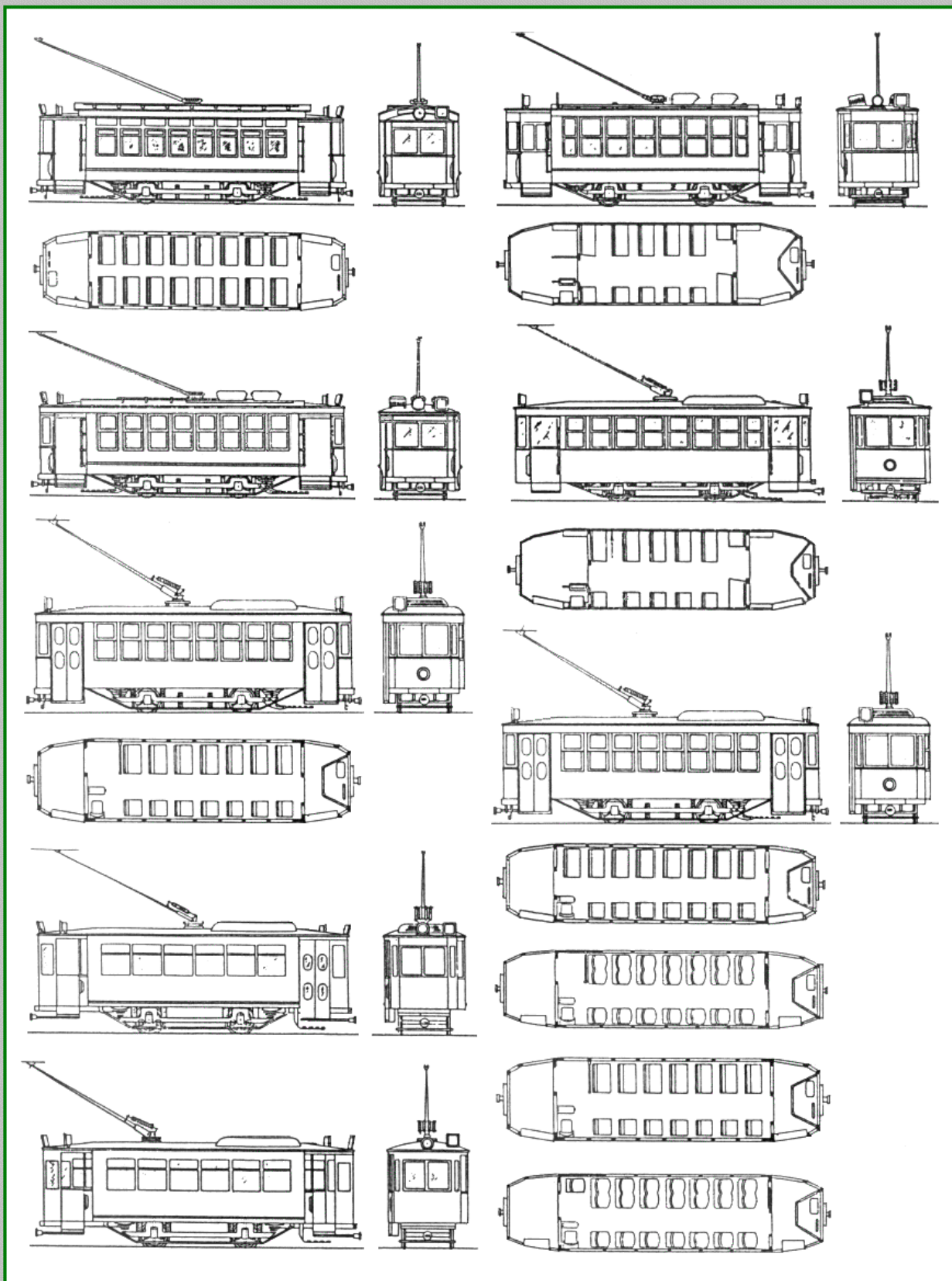


En aquesta època la línia 50 era la millor dotada, ja que el servei el cobrien 40 cotxes.

La nit del 17 al 18 d'Agost de 1970 es va acomiadar aquesta línia, circulant els cotxes 867, 872, 547 i la Jardineria, que sortint des les cotxeres de Borbó va circular fins el carrer Vilamarí, on la Banda de Música (que es trobava instal·lada a la Jardineria) va interpretar algunes peces musicals.

Així morí aquesta línia de tramvies, essent substituïda per la d'autobusos del mateix número i recorregut. (Veure bitllet commemoratiu a l'anterior pàgina).

Durant la seva darrera època va ser servida per cotxes "800", "1200" i "Washington".



Els cotxes de les sèries 211-285, 801-835 i 836-857 (amb característiques molt semblants inicialment) van ser els que més reformes van rebre al decurs de la seva vida útil, alguns d'ells es van reconstruir totalment formant una sots-sèrie ben diferenciada (els "200-MT"). Els esquemes mostren alguns dels aspectes dels cotxes reformats en diferents èpoques. (No s'inclou l'esmentada sèrie "200-MT"). Es pot dir, sobretot dels 75 cotxes "200", que van acabar els seus dies no havent-hi cap d'igual.

Línia 51

Any 1905

Distintius:



Inicialment



Cap el 1907



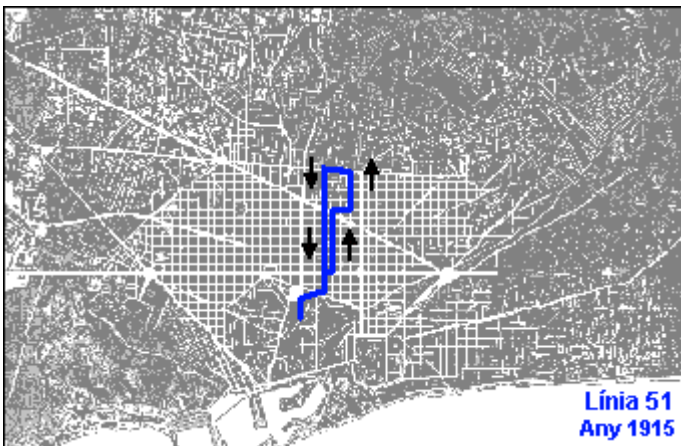
1912 i següents



Aquesta línia era un reforç de la 37.

Tal com hem vist a l'anterior línia 50, cap el 1915 s'establí aquesta altre línia amb el següent recorregut :

Avinguda Portal de l'Àngel, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça d'Urquinaona, Carrer de Roger de LLúria, Gran Via, Carrer del Bruc, Carrer del Roselló, Carrer de Bailèn, Travessera de Gràcia (tornada pel Carrer Menéndez y Pelayo, Carrer de Còrsega, Carrer de Roger de LLúria, i la resta del recorregut d'anada).



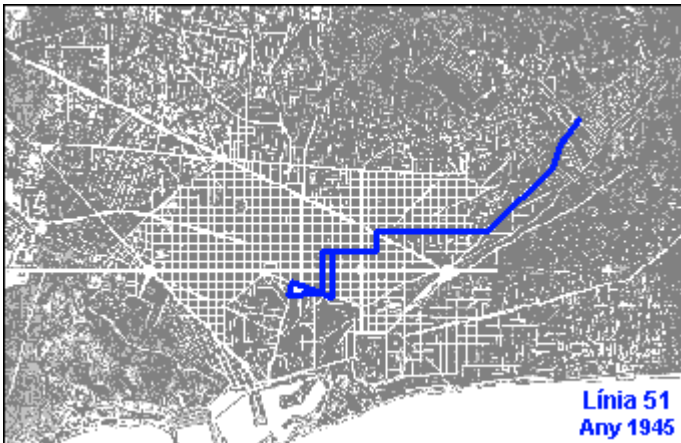
Línia 51
Any 1915

L'any 1935 se suprimeix.

Línia 51

Any 1945

El 12 d'abril de 1945 s'inaugurà el servei entre Plaça Catalunya i Sant Andreu passant per l'Avinguda Meridiana,



Línia 51
Any 1945

que llavors no estava encara oberta i discorria pel seu damunt el Ferrocarril del Nord, que aleshores era ja de RENFE. Les vies del tramvia es van instal·lar al costat de les del tren i anaven així des del Carrer València fins al Passeig de Fabra i Puig.

El recorregut complet de la línia era:

Plaça de Catalunya, Carrer Fontanella, Carrer Roger de LLúria, Carrer del Consell de Cent, Carrer de Nàpols, Carrer de València, Avinguda de la Meridiana, Passeig de Fabra i Puig (on enllaçava amb el troleibús FS).

Les tarifes eren l'any 1946:

Plaça Catalunya a Sant Andreu 40 cèntims.
Rogent a Sant Andreu 25 cèntims.

Hi havia també un bitllet combinat amb el troleibús FS
Plaça Catalunya a Santa Coloma 70 cèntims.

El 23 de novembre de 1947 es perllongà fins Pl. Universitat.

Des del 12 de juliol de 1948, degut a les obres que es duïen a terme per a suprimir els passos a nivell, aquest servei es realitzà en dos parts, des de la Plaça Universitat fins al Carrer Rogent i des del carrer Rogent fins al Carrer de la Riera d'Horta. A la part que anava des del carrer Rogent fins el de la Riera d'Horta (al qual, com es evident, van quedar aïllats els tramvies) es van acoblar, de dos en dos, cotxes de les sèries "200", tots ells reversibles, els quals van estar fent servei d'aquesta curiosa forma mentre duraren les esmentades obres. Cal tenir present que la línia així tallada provisionalment no disposava de bucle al carrer Rogent, on es va instal·lar una agulla per a canviar de sentit, per la qual cosa no era possible utilitzar remolcs normals.

El 7 de novembre de 1948 es normalitzà el servei, però el dia 24 del mateix mes resta limitat el recorregut a La Gran Via amb el Carrer de Roger de LLúria, per problemes de subministrament elèctric.

El 10 de gener de 1950 es normalitzà el servei altre vegada.

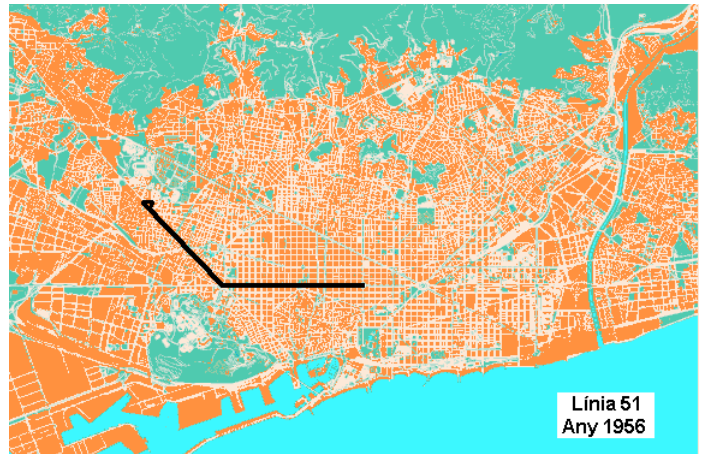
El 17 de maig de 1954 se suprimí definitivament, al inaugurar-se el tram de Metro fins a Fabra i Puig.

El material utilitzat normalment van ser cotxes "200" i "800", quasi sempre amb remolc.

Línia 51

Any 1956

El 2 de juliol de 1956 es creà aquesta línia per omplir i



Línia 51
Any 1956

reestructurar el transport de viatgers (al haver-se suprimit la línia 50, Sants-Lesseps) amb el recorregut :

Carrer Galdós (de l'Hospitalet), Carrer de Collblanc (tornada per Riera Blanca), Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer Creu Coberta, Plaça Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça de Tetuan.

El 13 de gener de 1961 se suprimeix.

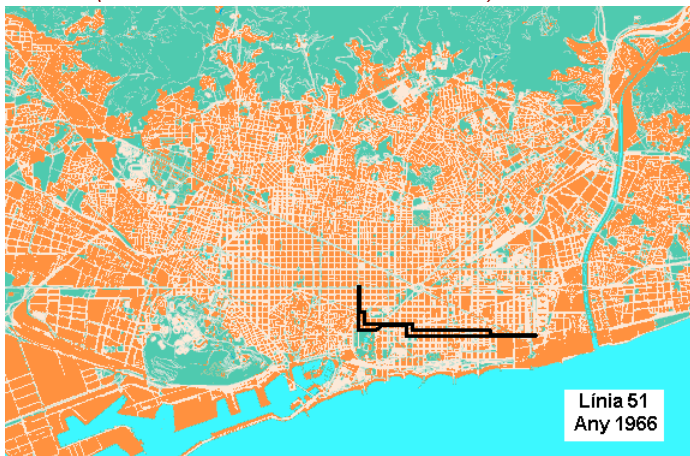
Durant la seva existència va ser servida per cotxes "1200" amb remolc "Saragossa".

Línia 51

Any 1966

El 16 de juny de 1966 reapareix aquest número fent l'itinerari :

Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Passeig de Pujades, Avinguda Meridiana (tornada pel Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer Roger de Flor, Avinguda Vilanova i Arc de Triomf), Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Pallars, Carrer Pamplona (tornada pel Carrer d'Àlaba), Carrer de LLull (tornada pel Carrer de Pujades des del Carrer de Provençals), Carrer de LLull (fins a Carrer de Prim al Barri Besòs).



Aquesta línia es un complement de la 53.

El 17 de juliol de 1968 se suprimit.

Per aquesta línia, juntament amb la 53 (que se suprimit també el mateix dia), varen circular per darrera vegada els cotxes de la sèrie "500", que van ser desballestats poc temps després, conservant-se només (i encara gràcies) el 525 i 547 fins a l'actualitat.

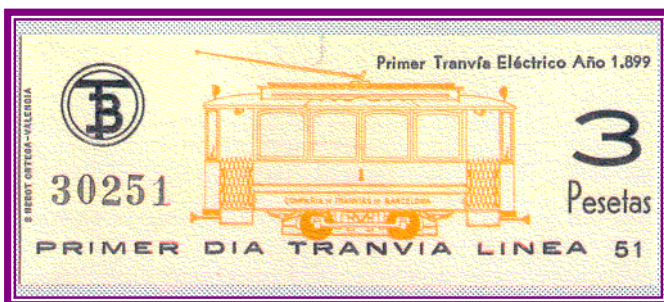
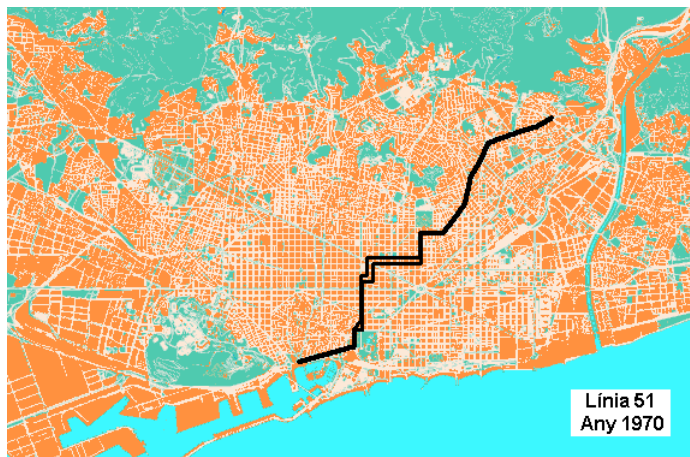
El material típic d'aquesta línia van ser els esmentats "500" amb remolc sèrie 1770 "Barras" fins a començaments de 1968 en que es van retirar de servei els remolcs i des de llavors van circular els cotxes sols.

Línia 51

Any 1970

El 18 d'agost de 1970 apareix la darrera línia amb aquest número, fent el trajecte:

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent (tornada pel Carrer de la Diputació), Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer de Nàpols), Carrer de Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig de Maragall, Avinguda de Borbó, Plaça Virrei Amat, Carrer del Doctor Pi i Molist, Passeig del Verdum, Plaça Lluçmajor, Via Júlia (fins a la Via Favència).



Aquesta línia neix en suprimir-se la 50 Plaça Espanya - Via Júlia, per aprofitar el ramal que arribava fins a la Via Júlia.

El 19 de març de 1971, de matinada, va circular per darrera vegada l'últim tramvia d'aquesta línia i de la 49, les quals van tenir el trist honor de ser les dues darreres. En aquests darrer i curt període va estar servida per cotxes "1200" i "Washington".



Línia 52

Any 1916

Distintius:



El 10 d'Agost del 1916 s'inaugurà la línia, amb el recorregut:

Carrer de la Constitució (fins a la Riera Blanca), Carrer de Gavà, Carretera de la Bordeta, Gran Via, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai, La Rambla, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes).

Tarifes any 1916:

Riera Blanca a Jocs Florals	5 cèntims
Jocs Florals a Plaça Espanya	5 cèntims
Plaça Espanya a Drassanes	10 cèntims
Riera Blanca a Plaça Catalunya	10 cèntims
Riera Blanca a Drassanes	15 cèntims

El 3 de maig de 1937 es limità a Plaça Catalunya.

El 14 de gener de 1938 es limità encara més, fent el servei entre Bordeta i Plaça Espanya.

L'any 1939 (abans d'abril) es restableix el recorregut normal, entre Drassanes i Bordeta.

El 3 de febrer de 1941 es perllongà la línia fins al Poble Nou, absorbint la línia 36.



L'1 d'octubre de 1945 quedà reduït el servei de Plaça d'Espanya a La Bordeta (Carrer de la Constitució fins a Riera Blanca). La línia 36 (al Poble nou) es torna a restablir.

El 9 de desembre de 1945 s'estableix altra vegada el servei des de La Bordeta fins al Poble Nou, amb l'itinerari :

Carrer de la Constitució (fins a la Riera Blanca), Carrer de Gavà, Carretera de la Bordeta, Gran Via, Plaça d'Espanya, Avinguda del Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau, Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Avinguda d'Icària, Carrer Taulat.

Les tarifes eren aleshores :

Bordeta a Manso	25 cèntims
Bordeta a Drassanes	35 cèntims
Bordeta a Poble Nou	55 cèntims
Lleida a Plaça d'Antoni López	25 cèntims
Plaça d'Antoni López a Poble Nou	25 cèntims

El 21 de desembre de 1962 se suprimeix la secció de la Bordeta, quedant limitada la línia des de la Plaça d'Espanya al Poble Nou.

El 20 de desembre de 1965 es retalla encara més la línia, que queda limitada des de la Pl. Palau fins al Poble Nou.

El 17 de desembre de 1967 se suprimeix substituïda per la línia d'autobusos 36.

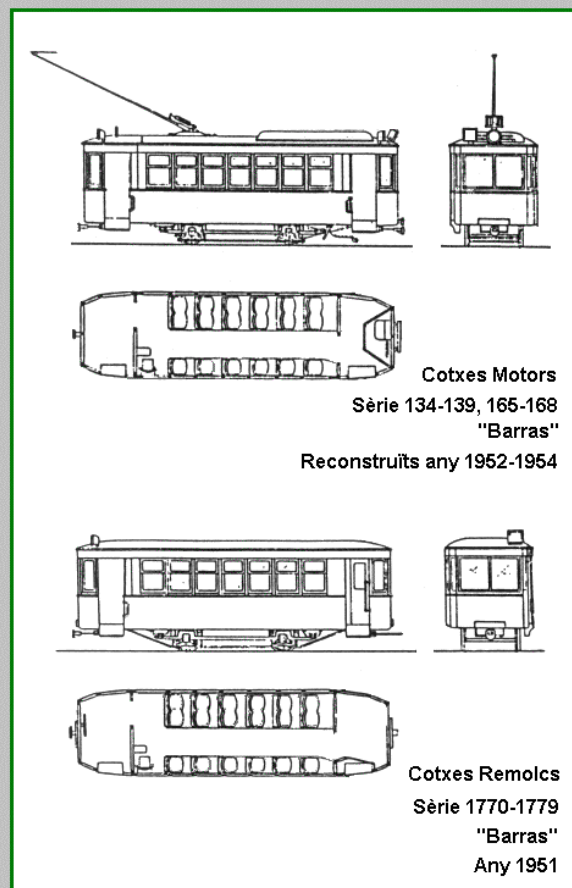
L'últim dia es va utilitzar el sistema de intercalar autobusos entre els torns dels tramvies, suprimint la meitat d'aquests, però, malgrat que els autobusos eren nous i els tramvies eren del 1924, la major part de la gent va utilitzar aquests darrers.

Aquesta línia des de que es va perllongar fins al Poble Nou, va estar força vinculada a la 36, que era la línia autèntica i original que comunicava el Poble Nou amb la part baixa de Barcelona, fins el punt de que el 16 de desembre de 1963 la va absorbir totalment, en clausurar-se sense ser substituïda.

Una curiositat d'aquesta línia es el fet de que, mentre quasi totes les altres terminals es van anar modificant per tal de dotar-les de bucle i utilitzar cotxes unidireccionals, aquesta va restar sense (en el Poble Nou) fins a la seva clausura, sent la darrera que es va mantenir amb aquestes característiques, la qual cosa condicionà el tenir de servir-la amb cotxes reversibles.

Altre curiositat era el pas nivell de l'Avinguda Icària, el qual produïa força retards i feia que la línia fos gaire irregular en quan a horaris.

El servei va estar prestat per "Cadeneros", "Convertibles" i "Estrets".



Línia 53

Any 1916

Distintius:



El 10 d'agost de 1916 s'establí aquesta línia que anava des de Bordeta fins a la Barceloneta, que de fet era una auxiliar de les 33 i 52, i el seu itinerari era una barreja d'ambdues:

Carrer de la Constitució (fins a la Riera Blanca), Carrer de Gavà, Carretera de la Bordeta, Gran Via, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai, La Rambla, Plaça del Portal de la Pau, Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Plaça de Pau Vila, Passeig Nacional (fins el Carrer Drassana).



L'any 1929 aproximadament es va suprimir.

Línia 53

Any 1931

Distintius:



L'any 1931 es posà en servei aquesta nova línia amb el recorregut des de *Collblanc* a la *Plaça Espanya*.

De fet el seu trajecte, junt amb el de la línia 54, que es creà aquest mateix dia, són un reforç o complement de la 55 i 56

L'any 1932 es limità per un cantó a *Sants* i per l'altre es perllongà fins a la *Plaça Catalunya*.

L'any 1935 es va suprimir, tornant-se a restablir el servei l'any 1938 entre *Collblanc* i la *Ronda Sant Pau*.

Es va suprimir abans de l'abril del 1939.

El setembre de 1940 es va donar aquest número a una línia auxiliar que només funcionava en hores de màxima afluència. El resultat va ser dubtós i només va circular uns dies.

Línia 53

Any 1955

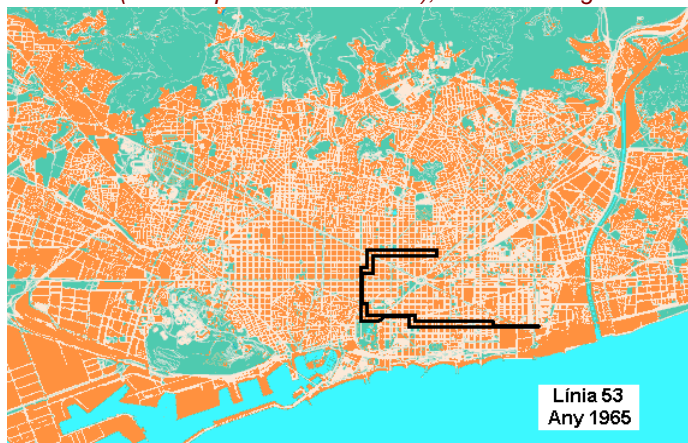
El 3 de gener de 1955 s'inaugurà la línia que substituïa a la 41 de via estreta (que deixa de circular el mateix dia) amb un itinerari una mica diferent i amb via d'ample normal: *Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Passeig de Pujades, Avinguda Meridiana (tornada pel Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Roger de Flor, Avinguda Vilanova i Arc de Triomf), Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Pallars, Carrer de Pamplona (tornada pel Carrer d'Àlaba), Carrer de LLull (tornada pel Carrer de Pujades), Carrer d'Espronceda.*

El 8 de setembre de 1957 es perllongà fins a c. Provençals

Pel servei a aquesta línia s'utilitzaren des dels inicis i quasi exclusivament cotxes de la sèrie "Barras", 134 a 139 i 165 a 168, reconstruïts feia poc per Maquitrans, i els remolcs de la sèrie 1770 a 1779, construïts també per Maquitrans, i idèntics de forma exterior als motors amb els que formaven sempre parella. Aquests cotxes van ser els típics, però de tant en tant també circulaven "800" i "200" amb remolcs.

El 26 de gener de 1965, al migdia s'inaugurà la prolongació, pel Carrer Lull, fins al Barri Besòs. Sembla quasi estrany però la inauguració va estar presidida per el llavors Alcalde de Barcelona, en Josep Maria Porcioles, el mateix que anys després suprimiria els tramvies de Barcelona. Per celebrar aquest fet es van ornar els cotxes 1290 (reconstruït amb el seu aspecte característic) i el 1669 que va circular darrera.

El 20 de Desembre de 1965 es perllonga el seu itinerari des de la Plaça Tetuan fins al Carrer de Rogent, passant per *...Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent (tornada pel Carrer de la Diputació), Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer de Nàpols), Carrer de Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer de Rogent.*



Poc temps després es va crear la línia 51 com a reforç o complement d'aquesta en el tram més concorregut i que coincidia amb l'itinerari antic de PI. Tetuan a Barri Bessòs.

Al anar-se suprimint línies de tramvies, van quedar cotxes "500" sense serveis assignats. Primer alguns i després tots els cotxes van ser substituïts per aquests "500", als que - això sí - se'ls uniren els mateixos remolcs "Barras", tornant a ser composicions típiques de les línies 51 i 53. L'any 1968 se suprimeix la utilització de remolcs i per tant fins a la seva clausura, van circular el cotxes sols.

El 17 de juliol de 1968 se suprimeix definitivament el servei, juntament amb la línia 51.

Línia 54

Any 1916

Distintius:



El 10 d'agost de 1916 s'inaugurà aquesta línia que feia servei des de La Bordeta fins als coneguts Banyes Orientals, que de fet era una línia auxiliar de les 28 i 52, i el seu itinerari era una barreja d'ambdues:

Carrer de la Constitució (fins a la Riera Blanca), Carrer de Gavà, Carretera de la Bordeta, Gran Via, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai, La Rambla, Plaça del Portal de la Pau, Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Plaça de Pau Vila, Passeig Nacional, Carrer del Almirall Cervera (fins al Passeig Marítim).



Línia 54
Any 1916

Es va suprimir aproximadament l'any 1929.

Línia 54

Any 1931

Distintius:



L'any 1931 es posà en servei aquesta nova línia que anava des de la *Plaça Espanya* a *Marina*. De fet el seu trajecte, junt amb el de la 53 (creada el mateix dia), son un reforç o complement de les 55 i 56

L'any 1932 es perllongà fins a *Sants*.

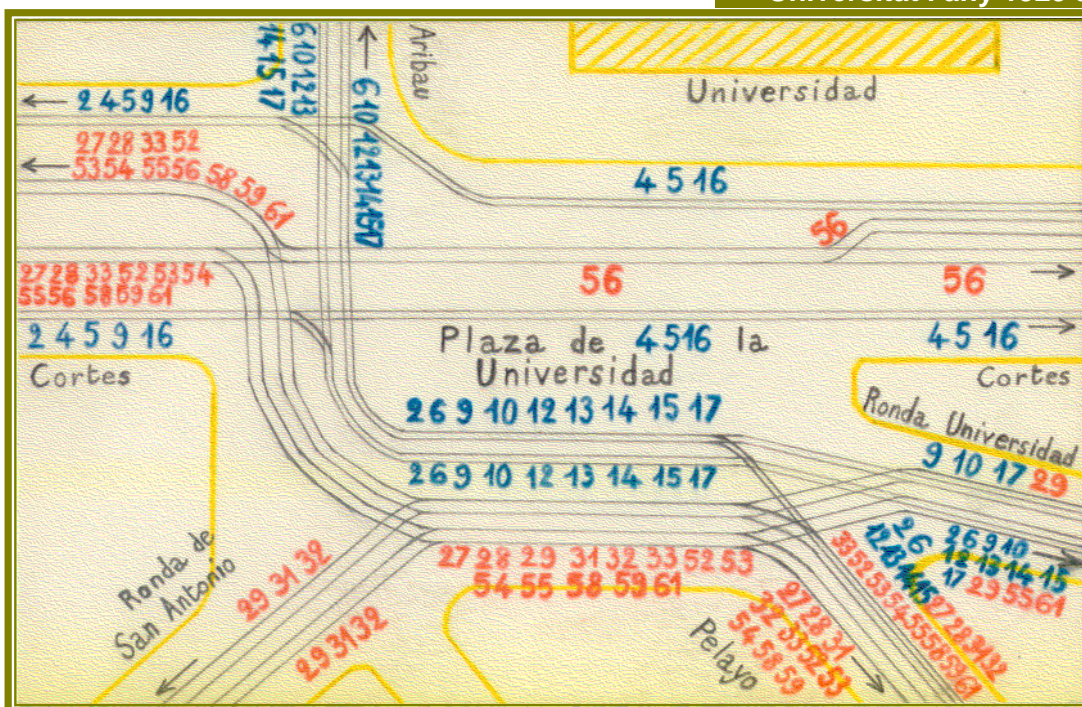
L'any 1933 es tornà a escurçar a la *Plaça d'Espanya*.

L'any 1935 es va suprimir definitivament.



Bitllets commemoratius d'alguns esdeveniments.

Esquema del traçat de les vies a la Plaça Universitat l'any 1929 aproximadament



La Plaça Universitat es un altre dels indrets que van canviar més d'una vegada el traçat de les vies dels tramvies.

Com a curiositat es pot apreciar l'únic tram de via ampla en front mateix de la Universitat, pel qual només pasava la línia 56, per la qual cosa no es va desdoblegar fins més endavant, quan es va fer necessari per a circular altres línies de tramvies.

També es pot apreciar el ramal de via estreta que tornava pel carrer Pelai, destinat a les línies amb tramvies que portaven remolc, tal com ja hem assenyalat anteriorment a l'esquema de la pàgina 57 (línia 17).

Finalment, es pot veure l'existència (encara) de la línia 54 que estem veient.

Línia 54

Any 1944

El 17 d'Octubre de 1944 s'inaugurà el recorregut :

Plaça de Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Carrer Muntaner, Carrer de Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Carrer de París, Carrer de Berlín, Plaça del Centre.



Línia 54
Any 1944

La inauguració es va fer a l'estil de l'època, amb el cotxe 1208 al que hi viatjaven les autoritats, seguit del 701, el qual ja anava fent servei.

L'1 d'abril de 1946 deixa de pujar pel Carrer Muntaner, des de la Gran Via fins al Carrer Còrsega, passant a fer-ho pel Carrer Aribau, amb motiu de la supressió total del ramal de via estreta d'aquest últim carrer.

El 1946 les tarifes eren:

Plaça Catalunya a Urgell-París 25 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça del Centre .. 35 cèntims.
Provença a Plaça del Centre 25 cèntims.

L'1 de gener de 1948 es perllongà fins a la Plaça de les Glòries per la Gran Via (des de la Plaça Universitat), deixant d'anar a la Plaça Catalunya.

Durant molts anys segueix amb aquest recorregut, servit per cotxes "200" o "800" amb remolc "Saragossa" intercalats amb "1200" sense remolc.

El 13 de gener de 1961 tots els tramvies que anaven a la Plaça de les Glòries queden limitats a Plaça Tetuan, on hi ha establert un enllaç provisional amb autobusos. El motiu d'aquesta limitació varen ser les obres que s'estaven portant a terme a la Plaça de les Glòries, per a construir un anell per passar la circulació pel damunt dels passos a nivell que hi havia, obres que van quedar aturades a la meitat, ja que l'anell no es va completar mai. Tampoc el tramvia va a tornar a circular mai fins al seu final natural de l'esmentada Plaça, aduint que "feia nosa".

El 10 d'agost de 1961 se suprimeix l'enllaç d'autobusos, però els tramvies es queden a Plaça Tetuan.

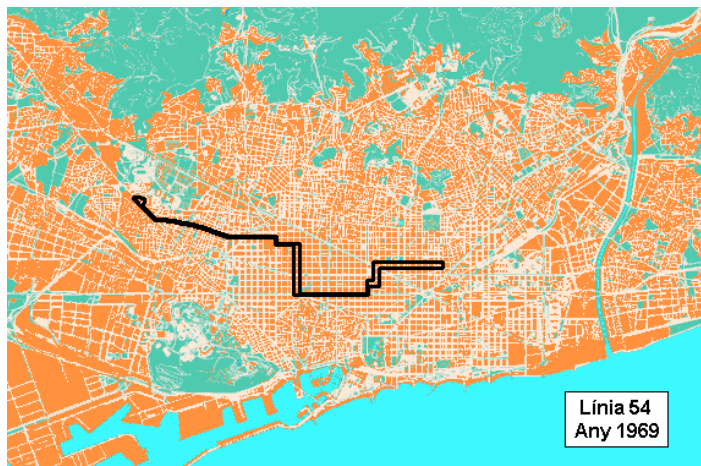
El 19 de març de 1966 es perllonga des de la Plaça del Centre fins a Collblanch, per l'Avinguda de Madrid. La inauguració es va fer amb gran pompa, amb assistència d'autoritats i amb benedicció dels cotxes davant de la Parròquia de Santa Tecla.

En començar a circular els tramvies, l'Avinguda de Madrid estava encara en obres, no obrint-se al trànsit fins passats uns mesos.

El 24 de maig de 1969 es limità a la Plaça del Centre amb un enllaç d'autobusos que arriba fins a Collblanch. Els autobusos duïen el mateix distintiu i placa que els tramvies.

El 16 de setembre de 1969 es perllongà per el altre final, (potser per a compensar), arribant fins a Rogent, des de la Plaça Tetuan, per:

... Plaça de Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent (tornada pel Carrer de la Diputació), Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer de Nàpols), Carrer de Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer de Rogent.



Línia 54
Any 1969

El 18 de juliol de 1970 es fa el comiat de la línia, amb circulació de tramvies antics (històrics), el 867, el 547 i la "Jardinera" 129+1754. El 867, al arribar a la Plaça del Centre, es trobà amb la línia aèria massa enlairada i el trolei no li arribava, per la qual cosa va haver de ser empenyat per un "1200" que li seguia, essent retirat del servei. El altres dos tramvies van continuar prestant servei tota la resta del matí.

El 21 de juliol de 1970 se suprimeix substituït per una línia d'autobusos que feia exactament el mateix recorregut.



L'últim dia de circulació del tramvia i primer de l'autobús, es van expendre bitllets commemoratius d'ambdós esdeveniments, inaugurant-se amb aquesta línia tal costum.

Els cotxes que han circulat per aquesta línia han estat els "700", els "200" i "800" amb remolc tipus "Saragossa" o sense, els "1200" sense remolc, els "500" amb remolc tipus "Saragossa" o sense i els "Washington".

Línia 55

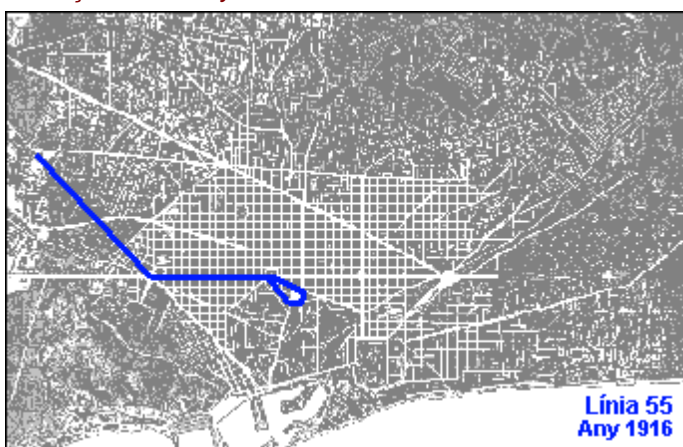
Any 1916

Distintius:



L'11 de novembre de 1916 es creà aquesta línia, amb el recorregut:

Carrer de Collblanc, Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Ronda Universitat, Plaça de Catalunya.



Línia 55
Any 1916

Les tarifes eren :

Plaça Catalunya a Plaça Espanya 10 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça de Sants 15 cèntims.
Plaça Catalunya a Collblanch 20 cèntims.
Urgell a Plaça de Sants 10 cèntims.
Urgell a Collblanch 15 cèntims.
Plaça Espanya a Collblanch 10 cèntims.

El 26 de juny de 1935 es limità a la plaça de Sants amb motiu de les obres del ferrocarril, restablint-se el seu recorregut sencer l'any 1936.

L'any 1938 es va suprimir el servei.

El 16 de desembre de 1940 es tornà a restablir, variant el seu recorregut de la següent forma:

Carrer de Collblanc, Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Avinguda del Paral·lel (fins a la Ronda de Sant Pau).

El 10 d'octubre de 1942 modificà altre vegada el seu itinerari:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Avinguda del Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau.

El 13 de juny de 1943 es perllongà des de la Plaça del Palau fins a la Barceloneta, pel Passeig Nacional.

El 14 d'octubre de 1945 se suprimeix degut a les restriccions de llum i el 9 de desembre de 1945 torna a posar-se en servei amb el recorregut de *Barceloneta a Plaça de Sants.*



Línia 55
Any 1945

El 1946 les seves tarifes eren:

Barceloneta a Plaça Espanya 30 cèntims.
Barceloneta a Plaça de Sants 40 cèntims.
Plaça del Palau a Plaça de Sants 30 cèntims.

El 24 d'octubre de 1948 se suprimeix per les restriccions de llum i el 14 de maig de 1949 tornà a posar-se en servei.

Aquesta línia era una de les típiques per anar als banys. Per ella van circular per darrera vegada les "Jardineres" que van ser retirades del servei l'any 1963.

El 20 d'abril de 1965 se suprimeix per unificar-se amb la 57 que llavors feia l'itinerari des de la Pl. Palau a Collblanch, constituint la nova línia 57 des de Barceloneta a Collblanch.

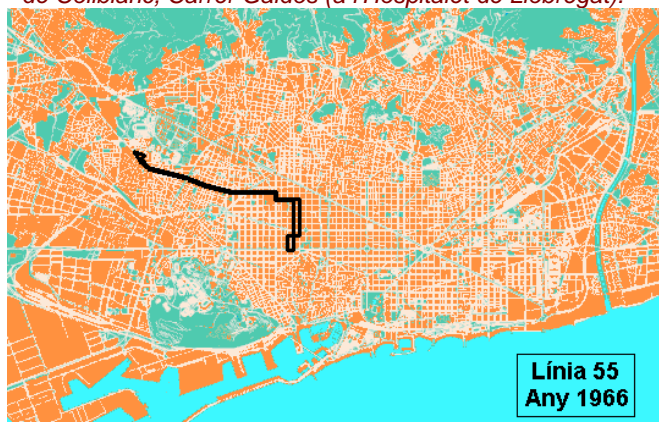
Va estar servida per divers material, sempre amb remolc, "200", "800", "Tancs", "Jardineres" i "200 MT". Els tancs eren els més típics d'aquesta línia compartint l'exclusivitat d'utilització amb la línia 57.

Línia 55

Any 1966

El 15 de Setembre de 1966 es posa en servei l'itinerari :

Gran Via, Carrer de Casanova, Carrer del Consell de Cent, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner fins a la Gran Via), Carrer de Còrsega, Carrer del Compte d'Urgell, Carrer de París, Carrer de Berlín, Plaça del Centre, Avinguda de Madrid, Carrer de Sants, Riera Blanca (tornada pel Carrer de Collblanc, Carrer Galdós (a l'Hospitalet de Llobregat).



Línia 55
Any 1966

En realitat aquesta era una línia de reforç de la 54 que anava des de Plaça Tetuan fins a Collblanch.

El 24 de Maig de 1969 se suprimit.

En aquesta línia van prestar-ne servei cotxes "200 MT", "800", "Estrets", "500" i "Washingtons".

Línia 56

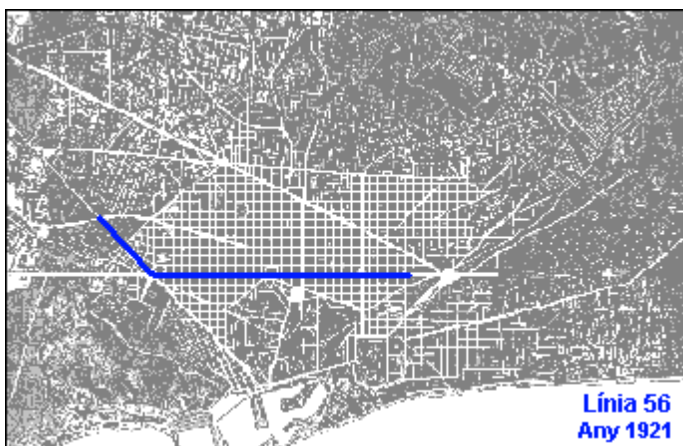
Any 1921

Distintius:



El 12 de gener de 1921 s'estableix aquesta línia en substitució de la 4 de via estreta que feia el mateix recorregut, amb alguna petita variant:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça de Tetuan, Gran Via (fins al Passeig de Carles I, davant de la Plaça de Braus Monumental).



Línia 56
Any 1921

Els preus dels bitllets eren:

Plaça de Sants a Gran Via-Urgell	10 cèntims.
Plaça de Sants a Passeig de Gràcia ..	15 cèntims.
Plaça de Sants a Plaça Tetuan	20 cèntims.
Plaça de Sants a Monumental	25 cèntims.
Plaça Espanya a Passeig de Gràcia ...	10 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Tetuan	15 cèntims.
Plaça Universitat a Plaça Tetuan	10 cèntims.
Urgell a Monumental	15 cèntims.
Passeig de Gràcia a Monumental	10 cèntims.

El 27 d'octubre de 1940 es perllongà des de la Plaça Sants fins a Collblanch, per el Carrer de Sants.

El 31 de març de 1945 es varià el seu final del Passeig de Carles I, perllongant-lo fins a la Plaça de les Glòries.

El 1946 les tarifes eren:

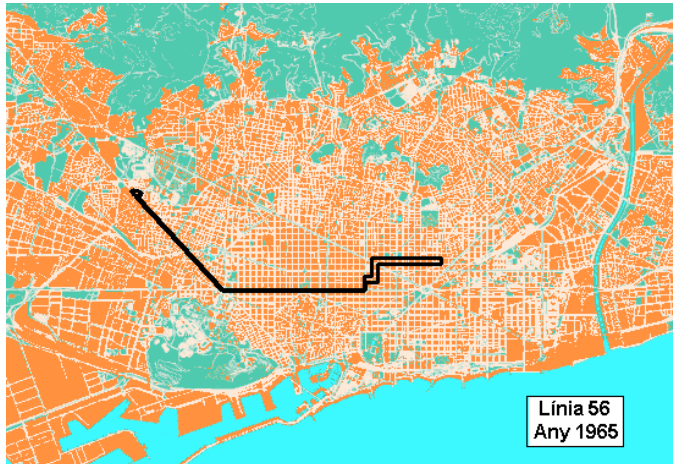
Plaça de les Glòries a Plaça de Sants	35 cèntims
Plaça de les Glòries a Collblanch	40 cèntims
Marina a Plaça de Sants	35 cèntims
Marina a Urgell	25 cèntims
Marina a Collblanch	40 cèntims
Plaça Tetuan a Plaça Espanya	25 cèntims
Plaça Tetuan a Plaça de Sants	30 cèntims
Plaça Tetuan a Collblanch	35 cèntims
Passeig de Gràcia a Collblanch	25 cèntims

El 13 de gener de 1961 tots els tramvies que anaven a Pl. de les Glòries resten limitats a Pl. Tetuan, on hi ha establert un enllaç d'autobusos provisional, tal com hem vist a la línia 54.

El 10 d'agost de 1961 se suprimeix l'enllaç d'autobusos, però els tramvies continuen tenint el seu final a la Plaça de Tetuan.

L'1 d'abril de 1965 s'unificà aquesta línia amb la 63, restant el següent recorregut:

Carrer Galdós (de l'Hospitalet de Llobregat), Carrer de Collblanc (tornada per Riera Blanca), Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent (tornada pel Carrer de la Diputació), Carrer de Roger de Flor (tornada pel Carrer de Nàpols), Carrer Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer de Rogent.



Línia 56
Any 1965

A finals del 1966 es va limitar a Sants degut a les obres del Metro, restablint-se de nou el servei el 5 de gener de 1967.

El diumenge 13 d'abril de 1969, amb motiu del comiat d'aquesta línia, va estar circulant tot el matí el cotxe 547. Per la nit es van estacionar davant de les cotxeres de Diputació els tramvies 872, 546 i la "Jardinera" 129+1754. El cotxe 872 es va espatllar i el van haver d'apartar per que els demés poguessin circular, encara que, més tard, el van poder arreglar i va seguir darrera de la comitiva. La desfilada de tramvies començà a les 11 de la nit. Al remolc de la "Jardinera" anava la Banda de Música que va interpretar cançons populars. La comitiva es va aturar davant de l'edifici de la Junta Municipal de Districte, on alguns grups van entonar cançons populars. En finalitzar l'acte, va pujar a l'Estrada el Conseller Solanas qui, entre altres coses, va dir ... "la desaparició del tramvia 56, degut a la construcció del enllaç entre els trajectes I i IV del Metro, no ha de ser motiu de lamentació, tot el contrari, d'alegria ja que no resta en absolut desatès el servei amb la seva transformació en línia d'autobusos ..."



Bitllet commemoratiu de la creació de la línia d'autobusos 56.

Aquesta línia va estar servida per cotxes "Cadeneros", "Convertibles", "Barras", "1200", "500" i "Washingtons", quasi sempre amb remolc (exceptuant aquests últims). Durant un temps i van circular també cotxes "Imperials".

Línia 57

Any 1921

Distintius:



El 12 de gener de 1921 s'estableix aquesta línia:

Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Avinguda del Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau.



Línia 57
Any 1921

Les tarifes eren :

Sants a Plaça Espanya	5 cèntims.
Sants a Ronda Sant Pau	10 cèntims.
Sants a Passeig Colom	15 cèntims.
Sants a Plaça Palau	20 cèntims.
Plaça Espanya a Passeig Colom	10 cèntims.
Plaça Espanya a Plaça Palau	15 cèntims.
Ronda Sant Pau a Plaça Palau	10 cèntims.

Segons les guies de l'època, hi havia servei cada vuit minuts i els tramvies circulaven amb remolc.

L'any 1933 es perllongà fins a *Collblanc*.

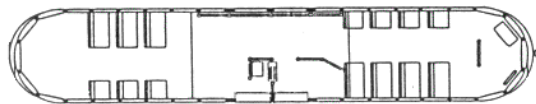
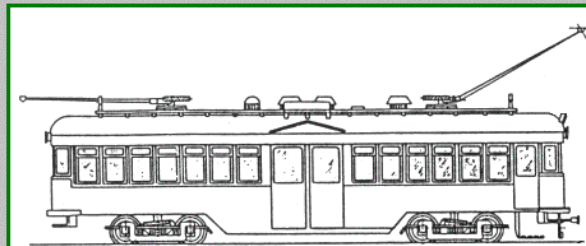
El 26 de juny de 1935 es limità a Sants degut a les obres del Ferrocarril, restablint-se el servei sencer l'any 1936.

El 1946 les tarifes eren :

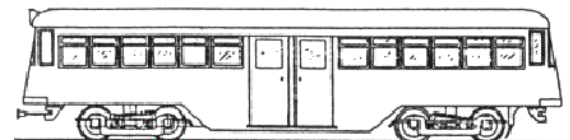
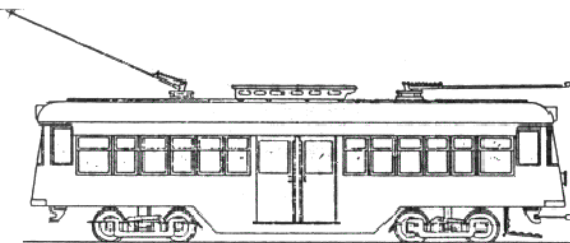
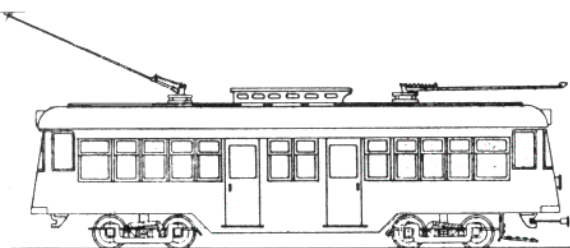
Plaça del Palau a Lleida	25 cèntims.
Plaça del Palau a Sants	30 cèntims.
Plaça del Palau a Collblanc	35 cèntims.
Drassanes a Plaça Espanya	25 cèntims.
Drassanes a Collblanc	30 cèntims.
Manso a Collblanc	25 cèntims.

L'11 de febrer de 1946 es produeix un sot al Carrer de Sants en la confluència amb la Riera Blanca (a Collblanc) i el bucle queda inutilitzat havent-hi de construir un altre a la cruïlla del Carrer de Sants amb l'Avinguda de Madrid. Aquesta circumstància avançà l'enderrocament d'edificis que estaven afectats per l'obertura de l'Avinguda Madrid, que llavors es trobava en obres d'explanació i urbanització, cosa que permeté la ràpida solució del conflicte creat.

El servei de tramvies es va reprendre el 24 del mateix mes.



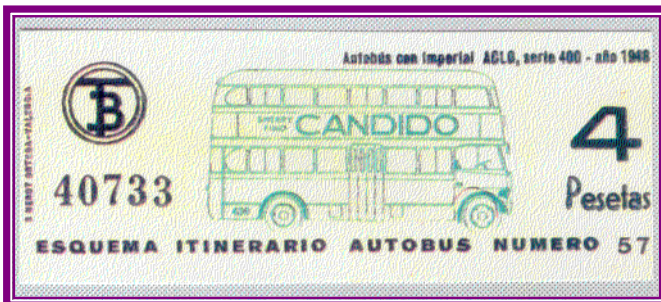
Cotxe Motor 951
(Prototipus)
Any 1924



Cotxes Motors i Remolcs
Sèrie 952-999 "Tancs"
Reconstruïts alguns cotxes per a via ampla)
Any 1947

El 20 d'abril de 1965 la nostra línia s'unifica amb la 55 que feia l'itinerari Barceloneta a Sants. La nova línia es manté amb el distintiu 57 i el següent recorregut :

Carrer Galdós (de l'Hospitalet de Llobregat), Carrer de Collblanc (tornada per Riera Blanca), Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Avinguda Paral·lel, Plaça Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça Palau, Plaça Pau Vila, Passeig Nacional (fins al Carrer Drassana a la Barceloneta).



A finals del 1966, amb motiu de les obres del metro totes les línies que arribaven a Collblanc (56 i 57) van estar limitades a la Pl. de Sants. El 6 de gener de 1967, es va restablir el servei fins a Collblanc, encara que les obres no estaven totalment acabades i els pesats "tancs" d'aquesta línia van tenir que circular per trams amb la via a l'aire.

El 17 de novembre de 1967 es va suprimir, substituïda per autobusos amb el mateix número i itinerari. Es va considerar que amb un autobús articulat s'absorbiria el mateix passatge que amb un "Tanc" i el seu remolc i així de malament va anar durant uns quants anys.

Durant els anys que va estar en servei van circular cotxes "800", "500" i molt esporàdicament algun "Washington", encara que els més populars, des de després de la guerra, van ser els "Tancs", típics d'aquesta línia i de la 55.

Cotxes Motors Sèrie 1200 i 1300 "Manoletes"

Esquema 1.- Sots-sèrie 1201-1250

Anys 1944-1945

Esquema 2.- Sots-sèrie 1251-1299, 1200

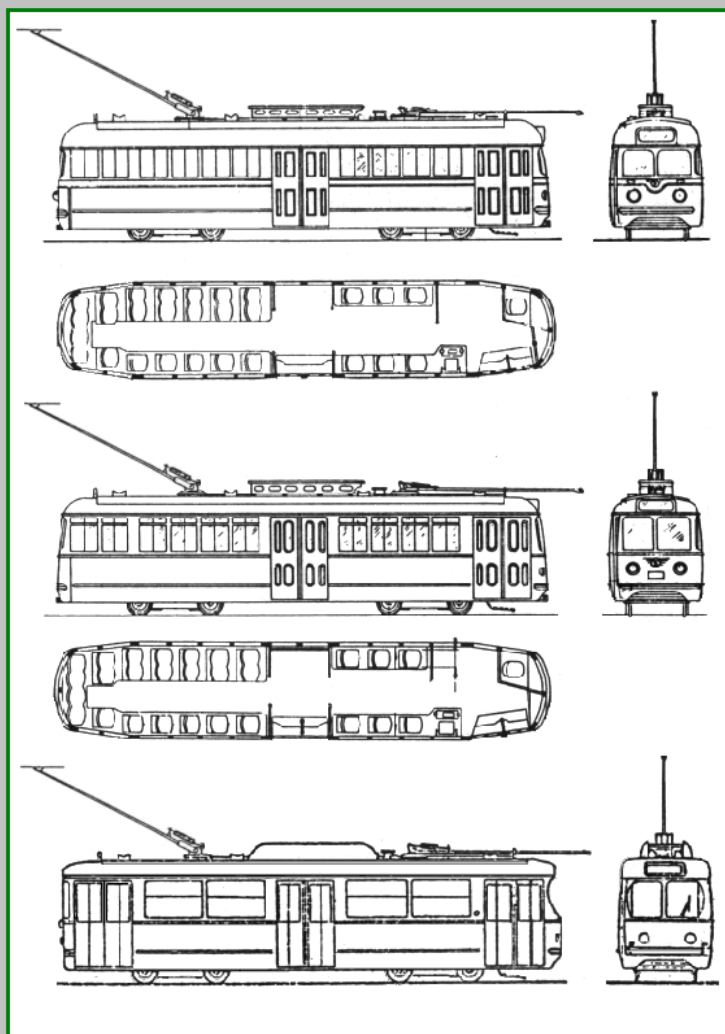
Anys 1947-1950

Sots-sèrie 1301-1310

Anys 1954-1955

Esquema 3.- Protopitus 1290

Reconstruït any 1965



Cotxes Motors Sèrie 1600 "Washington"

Esquema 1.- Sots-sèrie 1601-1622

Fabricats any 1937-1945 En Servei anys 1962-1964

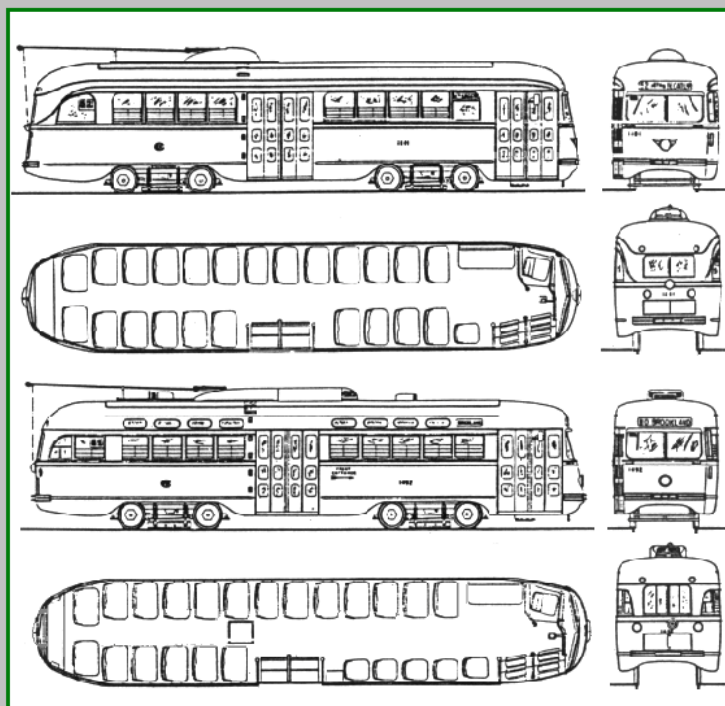
Sots-sèrie 1688-1699

Fabricats any 1937-1945 En Servei any 1965

Esquema 2.- Sots-sèrie 1623-1687

Fabricats any 1945 En Servei anys 1964-1965

Els esquemes corresponen a la versió original del fabricant: **St. Louis Car Co. (USA)**



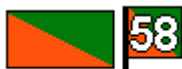
(A la pàgina anterior)

Bitllet commemoratiu de la creació de la línia d'autobusos 57.

Línia 58

Any 1923

Distintius:



El 27 de novembre de 1923 es va crear aquesta línia de via ampla, que feia el recorregut següent:

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça d'Adrià.

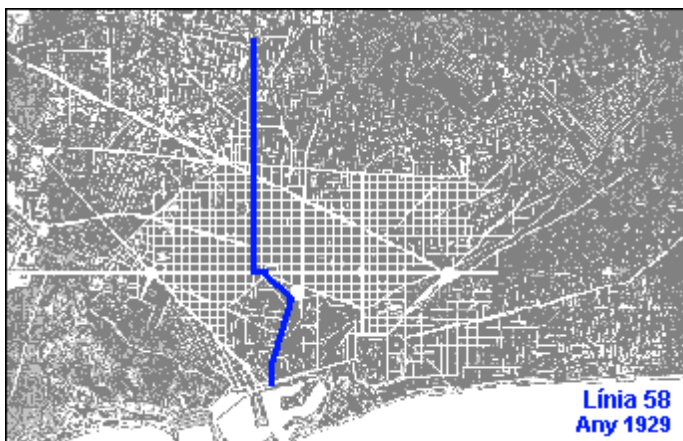
La línia 58, juntament amb la 59 que veurem seguidament, es creà per a substituir a la 11 de via estreta, amb motiu de la supressió del ramal de via estreta per la part alta del Carrer Muntaner (des de la Avinguda Diagonal fins a la Plaça d'Adrià), de la qual conservà els colors del distintiu de línia que hem vist (verd i vermell).

Amb motiu d'aquest esdeveniment, la línia 8 (que anava des de la Via Laietana fins a la Plaça de Sarrià, passant pel Carrer Muntaner) també vari el seu recorregut, quedant escurçat des de la Plaça Adrià (on acabava el nostre 58) fins a la Plaça de Sarrià, aprofitant el ramal de via estreta que encara hi havia i debut a que no estava enllestit el ramal de via ampla

L'any 1925 els preus dels bitllets eren :

Drassanes a Aragó.....	10 cèntims.
Drassanes a Provença.....	15 cèntims.
Drassanes a Travessera.....	20 cèntims.
Drassanes a Plaça Adrià.....	25 cèntims.
Plaça Catalunya a Provença.....	10 cèntims.
Plaça Catalunya a Travessera.....	15 cèntims.
Aragó a Travessera.....	10 cèntims.
Provença a Plaça Adrià.....	10 cèntims.

Al poc temps es perllongà pel Carrer Muntaner fins a la Plaça de la Bonanova.



Als voltants del 1929, amb motiu d'aquesta darrera prolongació, se suprimeix la línia 8 (que hem vist anteriorment) i es perllonga la 19 (que abans feia el recorregut de la Plaça Pedralbes a la de Sarrià) fins a la Plaça de la Bonanova.

L'any 1929 es perllongà novament pel Passeig de Sant Gervasi fins a l'Avinguda Tibidabo (Pl. de John F. Kenedy).

L'any 1929 les seves tarifes eren :

Drassanes a Avinguda Tibidabo.....	35 cèntims.
Drassanes a Plaça Bonanova.....	30 cèntims.
Drassanes a Plaça Adrià.....	25 cèntims.
Drassanes a Travessera.....	20 cèntims.
Drassanes a Provença.....	15 cèntims.
Drassanes a Aragó.....	10 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	25 cèntims.
Plaça Catalunya a Travessera.....	15 cèntims.
Plaça Catalunya a Provença.....	10 cèntims.
Aragó a Travessera.....	10 cèntims.
Provença a Plaça Adrià.....	10 cèntims.
Travessera a Avinguda Tibidabo.....	15 cèntims.
Plaça Adrià a Avinguda Tibidabo.....	10 cèntims.

L'any 1933 s'escurça el seu final a la Plaça de la Bonanova.

Cap el 1936 i durant uns anys, es despatxava en aquesta línia un bitllet combinat amb la línia "A" d'autobusos (Diagonal - Muntaner a Estació de França -M.Z.A.-), amb el qual es podia anar des de la Plaça Bonanova a l'esmentada estació, fent transbordament a l'Avinguda Diagonal.

La seva tarifa era:

Plaça Bonanova a Estació M.Z.A.	35 cèntims.
--------------------------------------	-------------

El 23 d'abril de 1938 es limità a Plaça Catalunya.

L'any 1939 te el seu final davant del Parc, a l'Avinguda Marqués de l'Argentera, havent-se perllongat des de la Plaça Portal de la Pau (Drassanes) pel *Passeig Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig Isabel II, Plaça Palau i Avinguda Marqués de l'Argentera.*

El seu altre final es perllonga fins a Sarrià.

Deixa d'haver-hi correspondència amb la línia "A" d'autobusos ja que en aquest moment es pot anar directament des de la Bonanova a l'estació de França amb el mateix tramvia.

El 3 de febrer de 1945, per problemes de subministrament elèctric, s'escurça el seu final a la Plaça de Catalunya.

El 31 de març de 1945 es torna a perllongar fins Pl. Palau.

El 9 de desembre de 1945 es torna a perllongar fins el Parc

L'1 d'abril de 1946 l'itinerari queda quasi definitivament com segueix :

Plaça del Palau, Passeig Isabel II, Plaça Antoni López, Passeig Colom, Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner i Gran Via), Via Augusta, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova.

Les tarifes eren llavors :

Plaça Palau a València.....	30 cèntims.
Plaça Palau a Travessera.....	35 cèntims.
Plaça Palau a Plaça Adrià.....	40 cèntims.
Plaça Palau a Plaça Bonanova.....	50 cèntims.
Drassanes a Provença.....	25 cèntims.
Drassanes a Travessera.....	30 cèntims.
Drassanes a Plaça Adrià.....	35 cèntims.
Drassanes a Plaça Bonanova.....	40 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Adrià.....	25 cèntims.
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	35 cèntims.
Consell de Cent a Plaça Bonanova.....	30 cèntims.
Provença a Plaça Bonanova.....	25 cèntims.

Hi havien també uns bitllets d'anada i tornada amb els quals qualsevol trajecte resultava 10 cèntims més barat.

El 24 de novembre de 1948 es tornà a limitar a la Pl. Portal de la Pau (Drassanes) per manca de subministrament elèctric altre vegada.

El 2 de gener de 1950 tornà a fer el recorregut fins a la Plaça Palau.

El 18 d'octubre de 1950 es tornà a limitar fins a la Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), altre cop per problemes de subministrament elèctric.

El 27 de març de 1951 torna a tenir el seu final a Pl. Palau.

El 16 de setembre de 1957 es modificà el seu itinerari, escurçant-se per una banda i perllongant-se per l'altre. El recorregut resta com segueix :

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner i Gran Via), Via Augusta, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova, Passeig Bonanova, Plaça de Sarrià, Passeig de la Reina Elisenda de Montcada, Carrer del Bisbe Català, Plaça de Pedralbes.

El 15 de març de 1959 se suprimeix.

El 8 de gener de 1965 es restableix el servei amb motiu de la supressió de la línia 23 de tramvies i amb un itinerari una mica canviat :

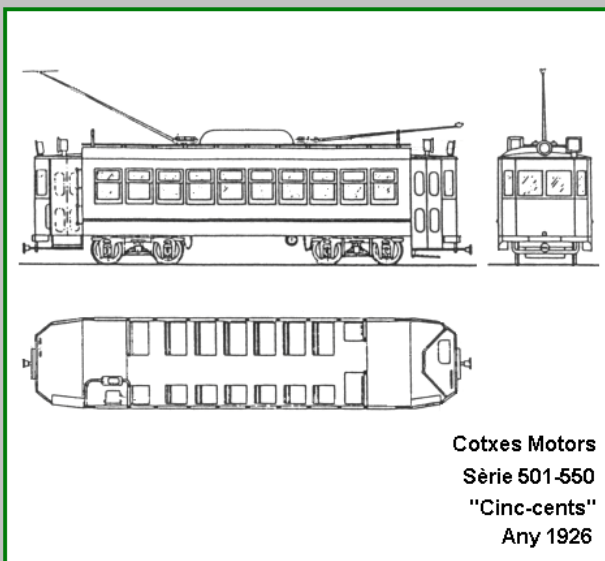
Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada per la Gran Via i Passeig de Gràcia), Plaça Universitat, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner i Gran Via), Via Augusta, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova.

Aquesta línia, juntament amb la 28, varen ser les dos darreres en circular pel Passeig de Gràcia, entre la Gran Via i la Plaça Catalunya.

El 20 de desembre de 1965 varia el seu final a la Plaça de Tetuan, seguint per la Gran Via.

Amb aquest itinerari resta fins el 21 de desembre 1967, data en la qual se suprimeix "provisionalment". Malgrat aquesta provissionalitat, mai més tornà a fer servei aquesta línia.

Els cotxes més típics foren els "500", que van fer servei pous anys. Altres cotxes que van fer servei varen ser els "200" -primerament- i els "1200" en els seus darrers anys.



Cotxes Motors
Sèrie 501-550
"Cinc-cents"
Any 1926



Alguns dels bitllets utilitzats per la Companyia de tramvies una vegada unificada la xarxa i abans de la guerra.

Línia 59

Any 1923

Distintius:



Amb uns orígens idèntics a la línia 58 acabada de veure, es creà el mateix dia aquesta línia, per reorganitzar el transport de viatgers una vegada feta la supressió del ramal de via estreta del carrer Muntaner, entre la Diagonal i la Plaça Adrià.

El seu recorregut era:

Plaça Catalunya, Carrer Pelai (tornada per la Ronda Universitat), Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça Adrià.

El servei en aquesta línia comença a les 6,30 hores i finalitza a les 24,30 hores. La resta del dia està cobert per la línia 58. Els diumenges i festius, quan estava obert el "Turó Park", s'incrementaven ambdós serveis.

El cotxes anaven sempre sense remolc.

L'any 1925 les tarifes eren :

Plaça Catalunya a Provença.....	10 cèntims
Plaça Catalunya a Travessera.....	15 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Adrià.....	20 cèntims
Aragó a Travessera.....	10 cèntims
Provença a Plaça Adrià.....	10 cèntims

Cap l'any 1929 varià el seu recorregut :

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Pelai, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner (fins a l'Avinguda Diagonal).



Llavors les seves tarifes eren :

Drassanes a Avinguda Diagonal.....	20 cèntims
Drassanes a Provença.....	15 cèntims
Drassanes a Aragó.....	10 cèntims
Plaça Catalunya a Avinguda Diagonal...	15 cèntims
Plaça Catalunya a Provença.....	10 cèntims
Aragó a Avinguda Diagonal.....	10 cèntims

El 3 de maig de 1937 es perllonga fins la Plaça Francesc Macià per l'Avinguda Diagonal.

El 23 d'abril de 1938 es limità a Plaça Catalunya, tornant a restablir-se el seu final de Drassanes l'any 1939.

El mes de setembre de 1940 es perllonga fins la plaça Palau.

L'1 de desembre de 1940 tornà a tenir el final a Drassanes.

El 24 de maig de 1942 altra vegada arriba a Plaça Palau.

El 13 de juny de 1943 es perllonga fins a la Barceloneta.

El 22 de Febrer de 1945 s'escurça a Drassanes altre vegada.

L'1 de Juny de 1945 es tornà a perllongar a la Barceloneta.

L'itinerari es, en aquest moment :

Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Carrer Muntaner, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai (tornada per la Ronda Universitat), Plaça Catalunya, La Rambla, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Plaça de Pau Vila, Passeig Nacional (fins al Carrer Drassana a la Barceloneta).

El 14 d'octubre de 1945, pels problemes de subministrament elèctric, perllonga el seu final des de la Plaça de Francesc Macià, per l'Avinguda Diagonal, fins al Carrer Numància (tornada pel Carrer d'Anglesola) al Barri de Les Corts, absorbint la línia 15 (de via estreta) que deixa de fer servei.

L'1 d'abril de 1946 deixa de pujar pel Carrer Muntaner, passant a fer-ho pel Carrer d'Aribau (el carrer Muntaner continua essent el camí de baixada).

Els preus dels bitllets eren llavors :

Barceloneta a València.....	30 cèntims
Barceloneta a Plaça Francesc Macià....	40 cèntims
Barceloneta a Les Corts.....	50 cèntims
Plaça Palau a Plaça Francesc Macià....	30 cèntims
Plaça Palau a Les Corts.....	40 cèntims
Plaça Catalunya a Les Corts.....	30 cèntims

El 21 d'octubre de 1946 es tornà a escurçar l'itinerari quedant el final a la Plaça Palau.

A l'estiu dels anys següents, la línia es perllonga fins a la Barceloneta i a l'hivern el final esta establert a la Pl. Palau.

El 24 de novembre de 1948 es perllonga fins a la Barceloneta.

El 9 de desembre de 1957 deixa de circular per La Rambla, amb la qual cosa la línia pateix un important canvi en el seu recorregut, quedant d'aquesta manera:

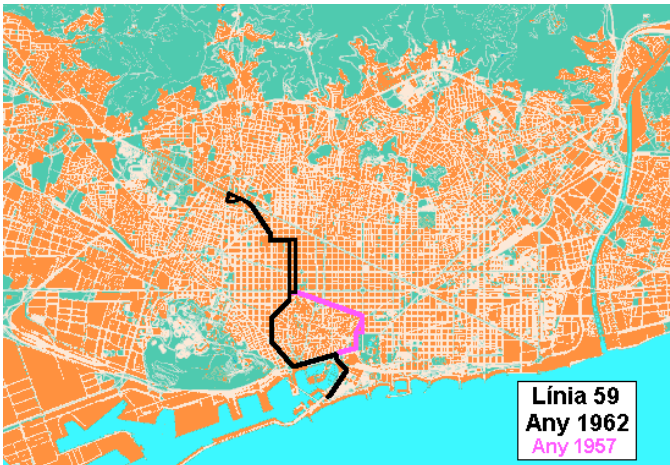
Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Ronda de Sant Pere, Plaça Urquinaona, Ronda de Sant Pere, Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner), Carrer de Còrsega, Carrer del Compte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Avinguda Diagonal, Carrer Numància (tornada pel Carrer d'Anglesola).

El 21 de novembre de 1960 deixa de circular per la nit ja que el servei nocturn el fa la línia 65.

El 9 de Setembre de 1962 tornà a variar altre vegada el seu recorregut entre la Plaça Palau i la Gran Via (Plaça Universitat), quedant de la següent forma:

... Plaça Palau, Passeig Isabel II, Plaça Antoni López, Passeig Colom, Plaça Portal de la Pau (Drassanes), Avinguda Paral·lel, Ronda Sant Pau, Ronda Sant Antoni,

Carrer Muntaner, Gran Via, Carrer Aribau (tornada pel Carrer Muntaner), ... i la resta del recorregut anterior.



L'1 d'octubre de 1965 es perllonga la línia fins a la Zona Universitària, per Avinguda Diagonal, Plaça Reina Maria Cristina, Avinguda Diagonal, Plaça Pius XII, Avinguda Diagonal (Zona Universitària).

El 17 de novembre de 1967 s'escurça el seu recorregut, quedant el final a l'avinguda Paral·lel, fent el bucle mitjançant els carrers Vila i Vilà, Nou de la Rambla i Avinguda Paral·lel.

El 3 de Desembre de 1967 s'escurça més encara, passant a tenir el final a la Gran Via-Muntaner.

En aquest moment, es pot dir que aquesta línia es un reforç de la 65 (Plaça Tetuan a Zona Universitària).

El 21 de juliol de 1968 deixa de circular. Al mes d'octubre de 1968 es restableix el servei, però només circula els dies feiners. Continua essent un reforç de la línia 65 que ara fa el recorregut Drassanes a Zona Universitària.

El 24 de maig de 1969 se suprimeix definitivament.

Com a curiositat es pot esmentar que quan es va suprimir la línia de tramvies 65, uns mesos més tard, en substitució d'ella es va crear una línia d'autobusos a la qual se li va donar com a distintiu el número 59, no el 65, per que el seu recorregut era més semblant al que havia estat fent històricament la nostra línia i que, per altre banda, era un recorregut més raonable: passava per La Rambla.



Bitllets commemoratius de la supressió del tramvia 65 i de la creació de la línia d'autobusos 59

Aquesta línia va estar servida per cotxes "200" i "800" en els seus primers anys, més tard pels "500" i darrerament pels "1200" i pels "Washington".



La fotografia mostra la distribució de vies a la cruïlla de la Diagonal amb la Carretera de Sarrià.

Cal fer notar que algunes (les de via estreta) resten anul·lades, però totes, en un moment o altre, han fet servei.

Línia 60

Any 1924

Distintius:



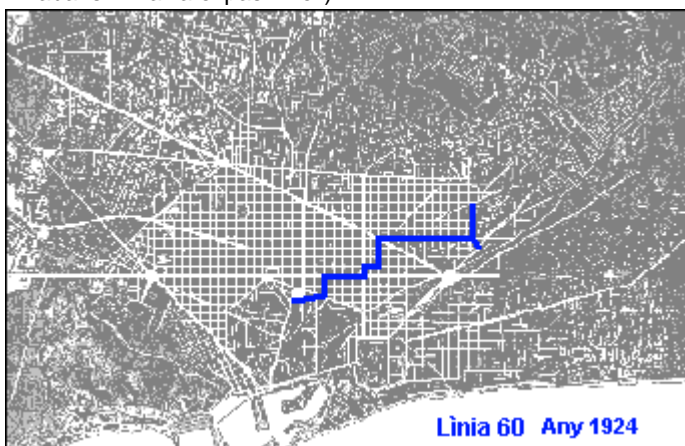
El 28 de febrer de 1924 s'estableix aquesta línia:

Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça Urquinaona, Carrer Roger de LLúria, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Carrer Nàpols, Carrer València (fins al carrer Sardunya, on passava la "Riera del Bogatell").

Les seves tarifes eren :

Plaça Catalunya a Bogatell..... 20 cèntims
Plaça Catalunya a Nàpols..... 10 cèntims
Nàpols a Bogatell..... 10 cèntims

El 24 de maig de 1924 la línia es perllonga pel Carrer València, seguint pels Carrers Independència i Mallorca fins al de Rogent on es bifurca en dos ramals, l'un puja fins al Carrer del Freser i l'altre baixa fins l'avinguda Meridiana (on abans hi havia el pas nivell).



Els dos ramals d'aquesta línia estaven diferenciats per llurs plaques de línia, ja que la que anava fins al Carrer Freser portava una aspa vermella superposada.

L'any 1931 es perllonga de la següent forma : ... (*anterior recorregut*), *Plaça Catalunya, Ronda Universitat, Plaça Universitat, Ronda Sant Antoni, Ronda Sant Pau, Avinguda Paral·lel*

L'any 1935 el ramal que anava al carrer Freser (amb l'aspa vermella al distintiu) es transformà en la nova línia 62, encara que amb el seu recorregut escurçat a Plaça Catalunya.

Al mateix temps es deixava de donar servei a aquest altre ramal, per manca de material i per restar atesa per la línia que acabem de assenyalar, tornant-se a posar en marxa el 10 de maig de 1939 des de la Pl. Catalunya a petició de l'Ajuntament.

El 23 de juny de 1939 es perllonga des de la Plaça de Catalunya, per las Rondes Universitat, Sant Antoni i Sant Pau, fins a l'Avinguda Paral·lel.

L'any 1946 les seves tarifes son :

Paral·lel a Sardunya..... 25 cèntims.
Paral·lel a Rogent..... 30 cèntims.

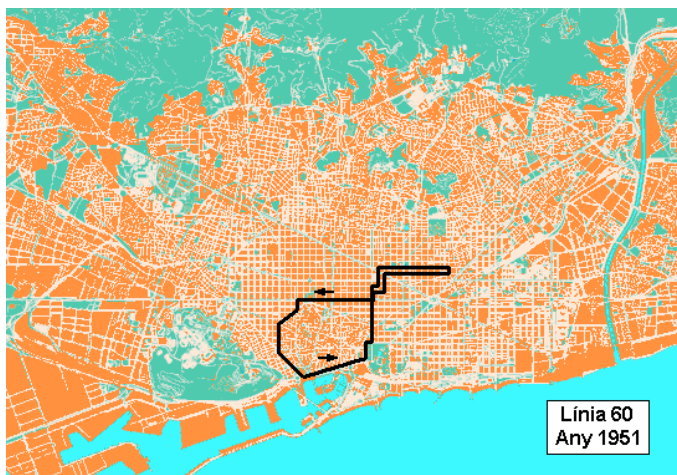
El recorregut sencer de la línia en aquest moment era:

Avinguda Paral·lel, Ronda Sant Pau, Ronda Sant Antoni, Carrer Muntaner, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer Consell de Cent, Carrer Nàpols, Carrer València, Carrer Rogent.

L'1 de Juny de 1951, juntament amb la línia 62, es converteix en una línia de circumval·lació al casc antic amb prolongació fins al Barri del Clot. La nostra línia passa a fer la circumval·lació exterior i la 62 fa la interior.

L'itinerari sencer era :

Carrer Rogent, Carrer València, Carrer Nàpols, Carrer Consell de Cent, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Ronda Sant Antoni, Ronda Sant Pau, Avinguda Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig Colom, Plaça Antoni López, Passeig Isabel II, Plaça Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig Picasso, Passeig Pujades, Passeig Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Carrer Consell de Cent, Carrer Roger de Flor, Carrer Mallorca, Carrer Rogent.



Amb aquest itinerari circulà molts anys sense cap variació.

Finalment, va ser suprimida el 20 de desembre de 1965.

Per aquesta línia van circular tramvies de molt tipus, essent per algú d'ells que la gent més la recorda. Primerament van fer servei els "convertibles o panxuts", més tard els "200" i els "800", una mica més tard es van estrenar els "500" en aquesta línia (i en el moment de la seva supressió eren els que tornaven a estar fent servei).

Després de la guerra es van reformar les dos sèries de cotxes amb imperial (sèrie 169 a 193, de la qual es van reformar només els cotxes 171 a 181, i sèrie 194 a 208, reformada tota), cobrint-los, amb la qual cosa va augmentar el seu pes, el que va fer que la seva explotació fos més complicada. Cal tenir present que aquests cotxes, juntament amb els "Tancs", foren el vehicles més pesats de la xarxa barcelonina.

Mica a mica es van anar assignant tots ells a aquesta línia i a la 62, convertint-se en els vehicles més típics d'elles i que més vistositat donaven. En la nostra línia 60 la dotació de cotxes "Imperials" era total, però en la 62 anaven barrejats amb cotxes "800" amb remolc tipus "Barcelona".

L'any 1963 es van retirar del servei els "Imperials" i llavors va estar servida la línia per cotxes "500".

Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 42023

Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 42023
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 42023
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 42023
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941
Serie Centenario		BILLETE ORDINARIO 00941

Alguns bitllets corresponents a la sèrie commemorativa del centenari, que no es van arribar a posar mai en circulació.

Línia 61

Any 1923

Distintius:



Inicialment

1931 i següents

Amb l'adaptació de la muntanya de Montjuïc per a albergar l'Exposició Universal del 1929, en els anys anteriors a aquest esdeveniment neix aquesta línia, inaugurada el 14 de setembre de 1923, que feia el recorregut:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Llança, Avinguda Paral·lel, Carrer Lleida, Avinguda Rius i Taulet (tornada per Carrer Lleida directament).

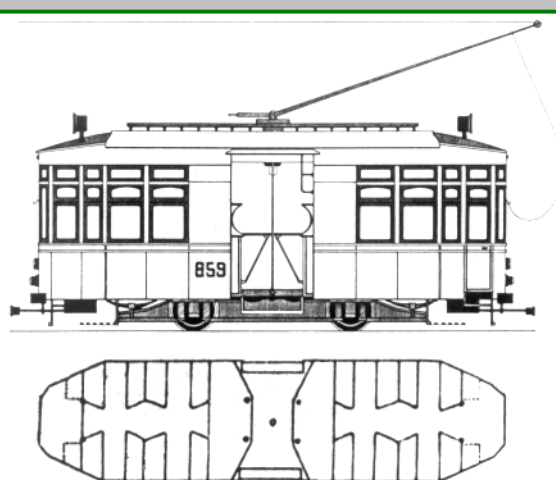


Línia 61
Any 1923

Inicialment aquest servei es considerava extraordinari, per la qual cosa finalitzava a les 17,25 hores.

La tarifa era única en tot el trajecte :

Catalunya a Exposició..... 25 cèntims.



Cotxes Motors - Sèrie 858-859
" Sofina" - Any 1923

Els cotxes que es van fer típics d'aquesta línia foren el 858 i el 859, dos cotxes que constitueixen una sèrie (rebatejada com a "Sofina") i que no se semblaven en res a la resta del material existent a la xarxa barcelonina, la qual cosa dona encara més un aire de exclusivitat a aquests servei.

Eren dos tramvies de grans dimensions, malgrat que eren de dos eixos. Estaven construïts a Bèlgica per la firma "La Brugeoise". Portaven trucks del tipus Sofina (del qual li ve el malnom). Els motors eren del tipus GE 203 de 50 cavalls cadascun i les controls eren del tipus B.54. En el seu interior disposaven de 32 seients. L'accés es feia mitjançant una plataforma central amb portes als dos costats (aquest sistema era exclusiu d'aquests vehicles i dels "Tancs"). El pes total del vehicle en marxa superava les 15 tones.

L'aspecte exterior era prou lleig, però es van fer prou coneguts entre els barcelonins ja que anaven a l'exposició.

Debut als ja esmentats anteriorment problemes de subministrament elèctric es va suprimir provisionalment el 31 de gener de 1945.

El 31 de març de 1945 torna a reparèixer, fent el mateix recorregut, però com a servei discrecional.

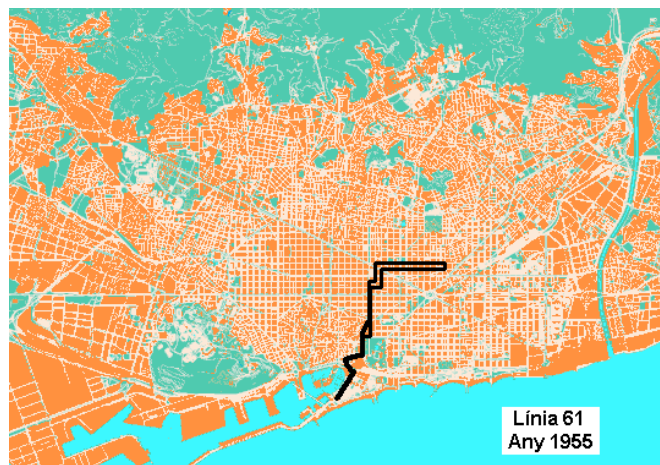
L'1 d'octubre de 1945 se suprimeix altre vegada per problemes de restriccions de llum, però ja no tornà a circular mai més.

Desapareix així la línia de l'exposició.

Línia 61

Any 1955

L'1 de Juliol de 1955 es creà una línia de tramvies, amb caràcter de servei extraordinari, per anar als banys de la Barceloneta.



Línia 61
Any 1955

El seu recorregut era:

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf,

Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer Consell de Cent, Carrer Roger de Flor (tornada pel Carrer Nàpols), Mallorca (tornada pel Carrer València), Carrer Rogent.

Acabat l'estiu, com resulta evident, se suprimeix la línia i ja no torna a fer aquest servei mai més.

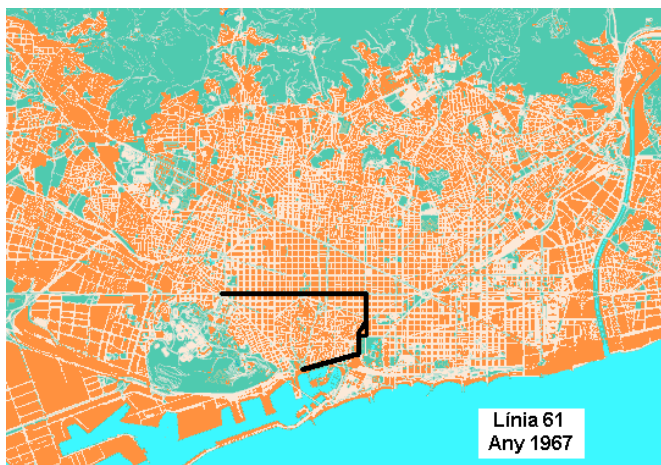
La seva supressió es produeix el 26 de setembre de 1955.

Línia 61

Any 1967

El 17 de novembre de 1967, amb motiu de la supressió dels tramvies per l'Avinguda del Paral·lel (veure línia 57), es crea aquesta, amb el recorregut següent:

Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Espanya.



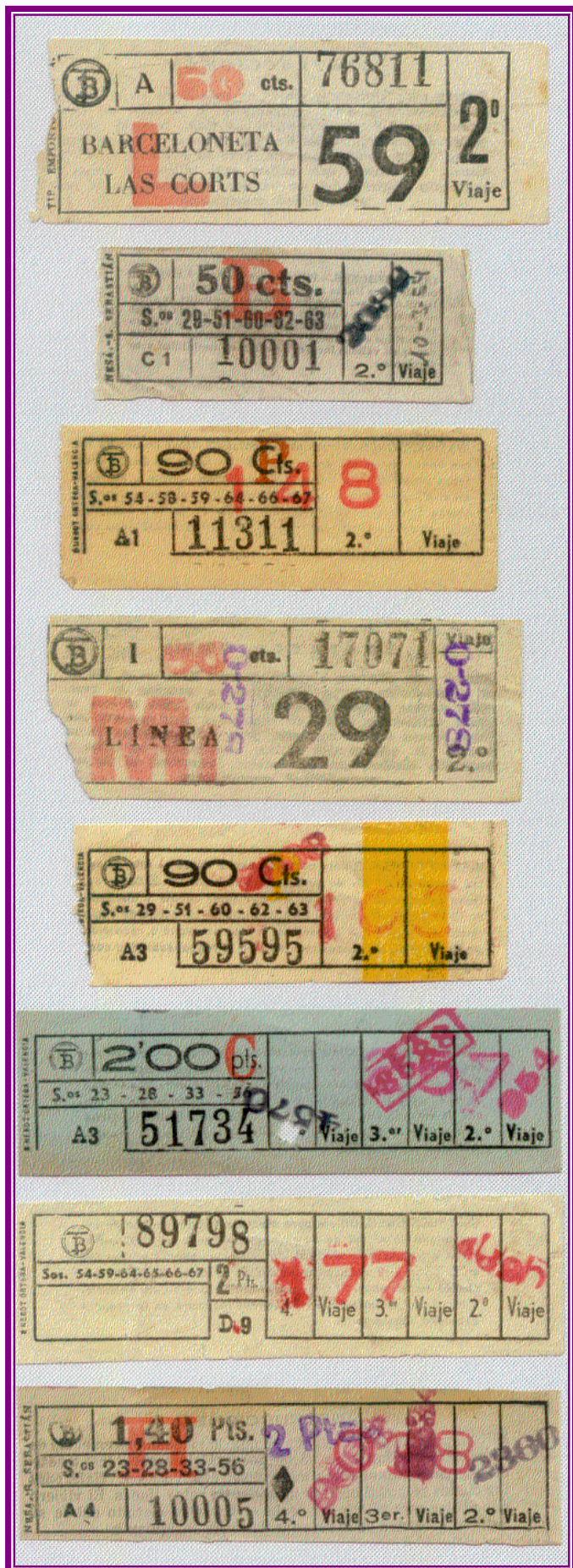
Línia 61
Any 1967

Per a aquesta línia es construeix un bucle que envolta el monument a Colom (a la Plaça Portal de la Pau). Aquest bucle persistiria fins a la fi dels tramvies.

El 21 d'octubre de 1968 se suprimeix definitivament.

Amb motiu d'aquesta supressió es perllonga la línia 65 des de la Plaça de Tetuan fins a la Plaça del Portal de la Pau, tal com veurem més endavant, passant a fer l'itinerari Drassanes a Zona Universitària.

En aquesta línia van fer servei quasi sempre cotxes "Washington".



Bitllets de Tramvies per a fer més d'un viatge utilitzats cap els anys quaranta.

Línia 62

Any 1931

Distintius:



L'any 1931 es creà aquesta línia, com a reforç de les dues 60 que hem vist anteriorment, amb el recorregut:

Plaça Catalunya, Carrer Fontanella, Plaça Urquinaona, Carrer Roger de LLúria, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Carrer del Consell de Cent, Carrer Nàpols, Carrer València, Carrer Independència, Carrer Mallorca, Carrer Rogent (fins el Carrer Sardenya - Riera del Bogatell).

El 27 d'octubre de 1932 es va suprimir.

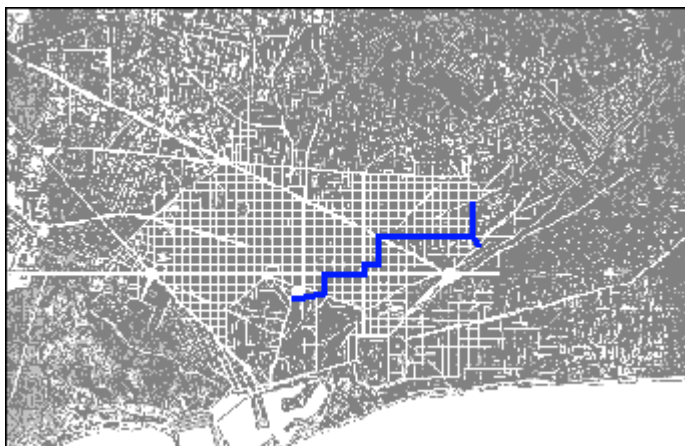
Línia 62

Any 1935

Distintius:



L'any 1935 se li donà aquest número al ramal de la línia 60 que anava al carrer Fresser (amb l'aspa vermella), amb el recorregut limitat de *Plaça Catalunya* al *carrer Rogent*.



L'any 1939 (abans d'abril) se suprimí provisionalment.

L'any 1940 (abans de setembre) es restableix el servei.

El 10 de gener de 1946 es perllonga des de Pl. Catalunya a Pl. Portal de la Pau (Drassanes). El recorregut llavors es:

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Carrer Fontanella (tornada per la Ronda Sant Pere), Plaça Urquinaona, Carrer Roger de LLúria (tornada pel Carrer Bruc), Carrer Consell de Cent, Carrer Nàpols, Carrer València, Carrer Independència, Carrer Mallorca, Carrer Rogent (fins el Carrer del Fresser).

Les tarifes eren:

Drassanes a Rogent..... 30 cèntims.
Plaça Catalunya a Rogent..... 20 cèntims.

L'1 de juliol de 1948 varià una mica el seu recorregut i passa a baixar pel Passeig de Gràcia.

El 24 de novembre de 1948 s'escurça a la Plaça Catalunya.

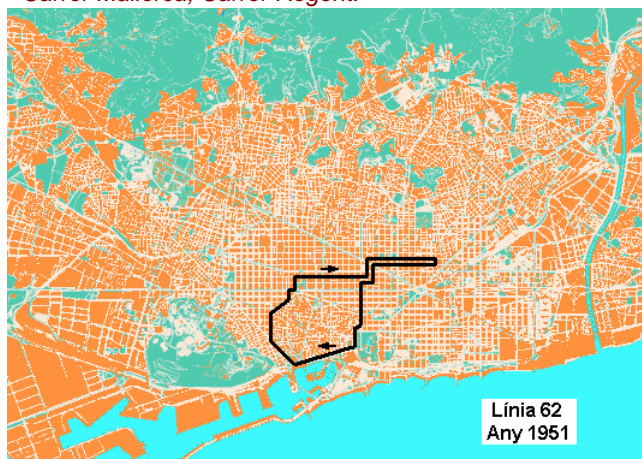
El 19 de novembre de 1949 es perllonga a Drassanes.

El 18 d'octubre de 1950 es tornà a limitar a Pl. Catalunya.

El 27 de març de 1951 es torna a perllongar fins a les Drassanes.

L'1 de juny de 1951, tal com hem vist a la línia 60, ambdues es converteixen en circumval·lacions al casc antic amb prolongació fins al barri del Clot. Aquesta línia fa la circumval·lació interior, amb el recorregut següent:

Carrer Rogent, Carrer València, Carrer Nàpols, Carrer Consell de Cent, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf, Passeig Lluís Companys, Carrer Comerç, Passeig Picasso, Avinguda Marqués de l'Argentera, Plaça Palau, Passeig Isabel II, Plaça Antoni López, Passeig Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Avinguda Paral·lel, Ronda Sant Pau, Ronda Sant Antoni, Carrer Muntaner, Gran Via, Carrer Aribau, Carrer Consell de Cent, Carrer de Roger de Flor, Carrer Mallorca, Carrer Rogent.



Igual que la línia 60, amb la que queda ja definitivament acoblada, circula prou anys sense cap variació.

El 18 de desembre de 1964 entrà en servei la nova variant del carrer Casanoves i aquesta línia es veu afectada.

Finalment es va suprimir el 20 de desembre de 1965, al mateix temps que es suprimia la 60.

En aquesta línia van circular cotxes de molts tipus, començant per "200" i "800", més tard els "500" i després de la guerra, quan es van reformar les dos sèries de cotxes amb imperial (sèrie 169 a 193, de la qual es van reformar només els cotxes 171 a 181, i sèrie 194 a 208, reformada tota), cobrint-los, mica a mica es van anar assignant tots ells a aquesta línia i a la 60, convertint-se en els vehicles més típics d'elles. A la línia 60 la dotació de cotxes "Imperials" era total, però a la nostra 62 anaven barrejats amb cotxes "800" amb remolc tipus "Barcelona", que també es van fer populars.

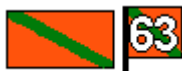
L'any 1963 es van retirar del servei els "Imperials" i llavors va estar servida la línia per cotxes "500".

L'any 1964 es va estrenar en aquesta línia el cotxe 513 totalment reconstruït amb una carrosseria semblant a les dels autobusos, amb controla del mateix tipus de les dels "1200" i amb els seients aprofitats dels "Washington" que no van circular (els que es van reservar per a peces de recanvi). Aquesta curiosa reconstrucció, juntament amb la del 1290, van ser les darreres experiències de modernització del material tramviària de Barcelona, la qual cosa no va prosperar.

Línia 63

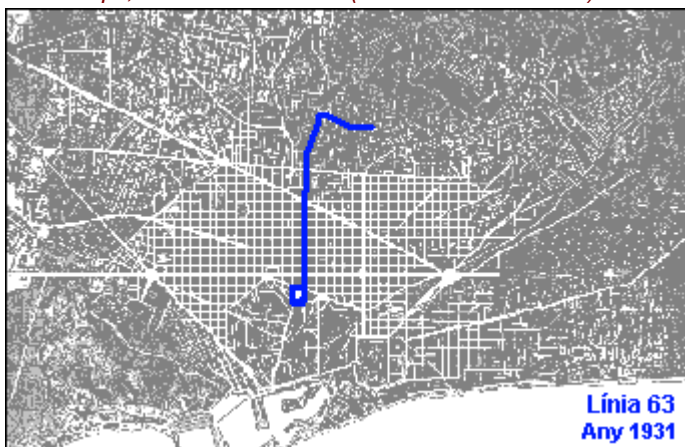
Any 1931

Distintius:



L'any 1931 es creà la línia com a reforç de la 24 amb l'itinerari

Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles I, Passeig de Gràcia, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Travessera de Dalt (fins al Carrer Escorial).



Línia 63
Any 1931

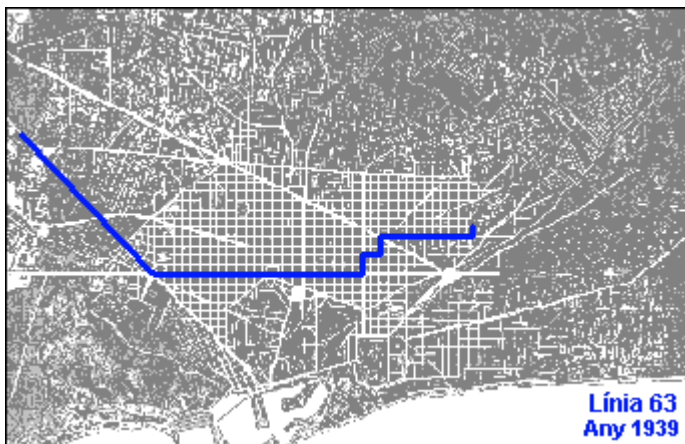
L'any 1938 (abans d'abril) es va suprimir.

Línia 63

Any 1939

El 22 de maig de 1939 es creà aquesta nova línia:

Carrer Rogent, Carrer València, Carrer Nàpols, Carrer Consell de Cent, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Espanya, Carrer Creu Coberta, Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants (fins al Carrer de Collblanc).



Línia 63
Any 1939

El 3 de Febrer de 1941 s'escurça a la Plaça de Sants.

Les seves tarifes eren aleshores :

Rogent a Plaça Universitat..... 25 cèntims.
Rogent a Plaça Espanya..... 30 cèntims.
Rogent a Plaça de Sants..... 35 cèntims.

El 1946 les tarifes eren:

Drassanes a Glòries 35 cèntims.
Drassanes a Tetuan 25 cèntims.
Catalunya a Glòries 25 cèntims.

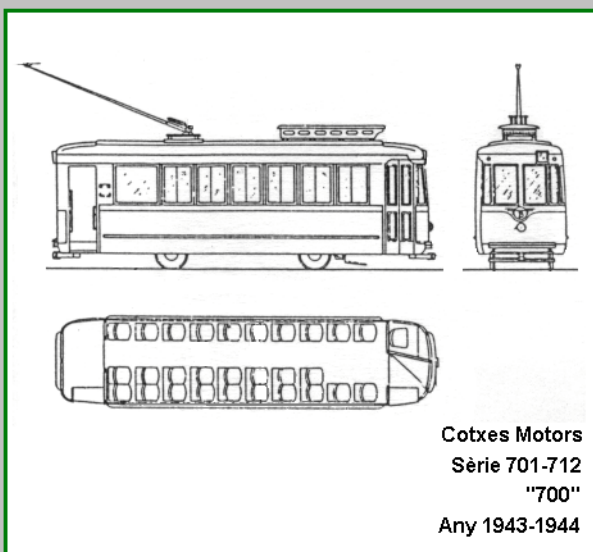
La particularitat més notable d'aquesta línia va estar en el material que va tenir assignat: els cotxes de la sèrie "700". Aquest cotxes havien estat circulant primerament, al posar-los en servei l'any 1943, a la línia 40 i després a la línia 54 un curt període. Després van passar a dotar exclusivament aquest servei al llarg de prous anys, convertint-se en les composicions típiques d'aquesta línia.

La sèrie "700" estava integrada per 12 unitats, cotxes 701 al 712, tots motors, malgrat que el 712 tota la seva existència va anar acoblat darrera del 711, fent de remolc (encara que no ho era perquè també tenia motor). La aparença exterior de tots ells era idèntica excepció feta del 701, que en comptes d'un fanal central davanter, en portava dos situats simètricament a cada banda. Originalment portaven el sostre pintat de color crema, però al poc temps es va repintar de vermell, a l'estil dels "1200". Aquesta sèrie construïda per Maquitrans havia estat previst que comptaria amb trenta unitats, però els seus defectes van escurçar el número de cotxes fabricats. La idea era fer un cotxe semblant als PCC però de dos eixos. Originàriament anaven conduïts per pedals, però més tard es van instal·lar controls com las dels "1200". Disposaven d'una porta pneumàtica al davant (pintada tota ella de color marro) i anaven sense porta al darrera. Tenien una capacitat de 28 seients i 44 places de peu. Les seves avaries eren freqüents i complicades de reparar. Es van donar de baixa definitivament l'any 1962.

A partir d'aquest moment entren a fer servei en la línia cotxes de la sèrie "500", amb els quals va arribar fins els seus darrers moments.

A més, en aquesta línia havien circulat cotxes "Cadeneros", "200", "800", "1200" i ocasionalment algun "200 MT".

L'1 d'Abril de 1965 s'unificà aquesta línia amb la 56, formant la nova 56 amb el recorregut Rogent a Collblanc.

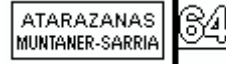


Cotxes Motors
Sèrie 701-712
"700"
Any 1943-1944

Línia 64

Any 1936

Distintius:

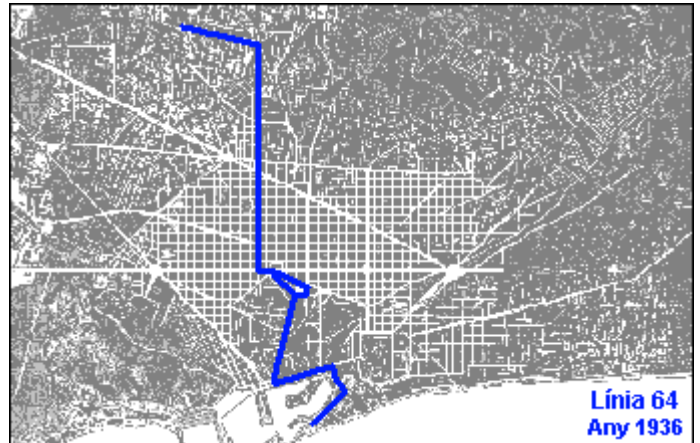


El mes de febrer de l'any 1936 es creà aquesta línia, fent el recorregut:

Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Plaça d'Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova, Passeig de la Bonanova, Plaça de Sarrià.

La línia s'inaugurà amb cotxes "500".

Poc després, el 3 d'abril de 1936, perllonga el seu final fins a la Barceloneta des de la Plaça Portal de la Pau pel *Passeig Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig Isabel II, Plaça Palau, Plaça Pau Vila, Passeig Nacional (fins el carrer Drassana).*



La major part del seu recorregut coincideix amb la línia 58, vista anteriorment.

El 23 d'abril de 1938 es limità a plaça Catalunya.

L'any 1939 es perllongà a la Barceloneta.

El 14 d'octubre de 1945 els seu trajecte es limità fins a la Pl. Catalunya, pels problemes de subministrament de llum.

El 10 de gener de 1946 es perllonga altre vegada fins a la Barceloneta.

L'1 d'Abril de 1946 deixa de pujar pel Carrer Muntaner, des de la Gran Via fins a la Via Augusta, passant a fer-ho pel Carrer Aribau, amb motiu de la supressió total del ramal de via estreta d'aquest últim carrer.

El 8 de Juny de 1946 es perllonga fins a Pedralbes, substituint a una part de l'antiga línia 13 de via estreta.

L'itinerari resta com segueix :

Passeig Nacional (Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Passeig Isabel II, Plaça Antoni López, Passeig Colom, Plaça Portal de la Pau (Drassanes), La Rambla, Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Carrer d'Aribau (tornada pel

Diferents tipus de bitllets de tramvies i troleibusos corresponents als anys cinquanta.

Carrer Muntaner i Gran Via), Via Augusta, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova, Passeig Bonanova, Plaça de Sarrià, Passeig Reina Elisenda de Montcada, Carrer del Bisbe Català, Plaça de Pedralbes.

Les tarifes eren llavors :

Barceloneta a València.....	30 cèntims
Barceloneta a Travessera.....	35 cèntims
Barceloneta a Plaça Adrià.....	40 cèntims
Barceloneta a Plaça Bonanova.....	50 cèntims
Barceloneta a Plaça Sarrià.....	55 cèntims
Barceloneta a Plaça Pedralbes.....	70 cèntims
Drassanes a Provença.....	25 cèntims
Drassanes a Travesera.....	30 cèntims
Drassanes a Plaça Adrià.....	35 cèntims
Drassanes a Plaça Bonanova.....	40 cèntims
Drassanes a Plaça Sarrià.....	45 cèntims
Drassanes a Plaça Pedralbes.....	60 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Adrià.....	25 cèntims
Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.....	35 cèntims
Consell de Cent a Plaça Bonanova.....	30 cèntims
Consell de Cent a Plaça Pedralbes.....	50 cèntims
Plaça Adrià a Plaça Sarrià.....	20 cèntims
Plaça Bonanova a Plaça Pedralbes.....	25 cèntims

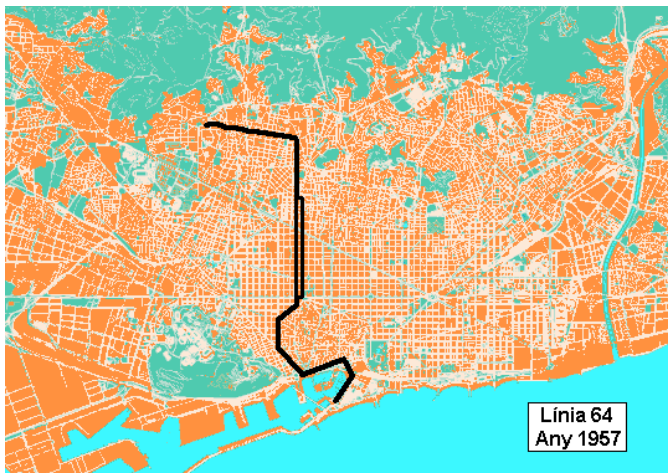
El 24 de Novembre de 1948 queda limitat el servei fins a la Plaça de Catalunya, per manca de subministrament elèctric.

El 28 de Juny de 1949 es perllonga altre vegada fins a la Barceloneta.

El 15 de Setembre de 1949 queda limitat en Plaça del Portal de la Pau (Drassanes).

El 2 de Gener de 1950 torna a perllongar-se fins a la Barceloneta.

El 16 de Setembre de 1957, amb la intenció de descongestionar La Rambla, es desvià el seu recorregut des de la Plaça del Portal de la Pau, per *l'Avinguda paral·lel, Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Carrer Muntaner, Gran Via i Carrer Aribau (tornada per Carrer Muntaner) i la resta del seu recorregut anterior.*



Cal recordar que aquest mateix dia la línia 58 també pateix una transformació que la torna a fer coincidir en gran part amb aquesta, passant a fer el recorregut Drassanes a Pedralbes.

El 8 de gener de 1965, s'escurça fins a l'Avinguda Paral·lel, donant la volta pels carrers Vila i Vilà i Nou de la Rambla, convertint-se en una línia de servei permanent i absorbint a la línia d'autobusos NP.

Un cas realment excepcional això d'una línia de tramvies que substitueixi a una altre d'autobusos en aquesta època. Recordeu també que la línia 58, que havia estat uns anys

sense funcionar, en aquesta mateixa data torna a posar-se en servei amb l'itinerari Plaça Catalunya a Plaça Bonanova.

L'1 de juny de 1965 es torna a perllongar fins a la Barceloneta, per a fer el servei d'anada als banys durant l'estiu.

L'1 d'octubre de 1965 es torna a establir el final al Paral·lel.

El 12 de juny de 1966 es perllonga fins a la Barceloneta, per la temporada d'estiu.

L'1 d'octubre de 1966 torna al seu final del Paral·lel.

El 3 de desembre de 1967 se suprimeix definitivament, essent substituïda per una línia d'autobusos amb el mateix número.

En aquesta línia van fer servei cotxes "500", amb els quals es va inaugurar la línia (tal com ja hem dit) i que van ser els cotxes més típics al llarg de molts anys, essent substituïts en els darrers anys per cotxes "1200".



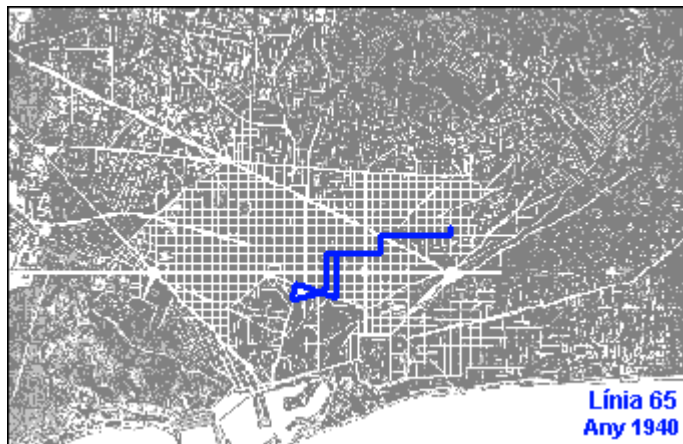
Bitllets de tramvies corresponents al començament dels anys seixanta.

Línia 65

Any 1937

Durant la guerra (sense que es pugui concretar en quin període exactament) es creà aquesta línia, fent el trajecte:

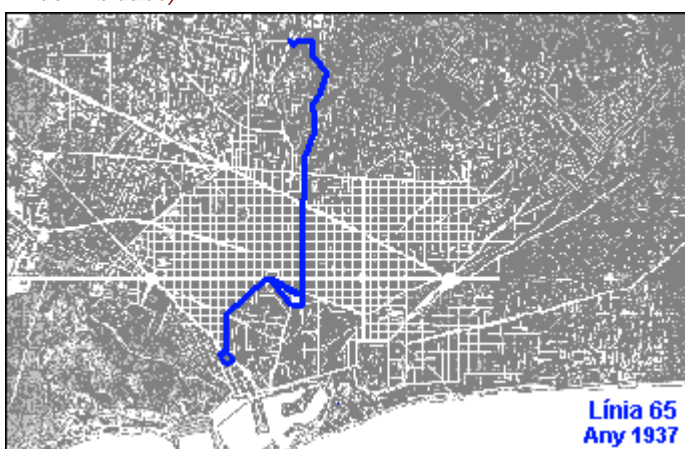
(Paral·lel) Carrer Vila i Vilà, Carrer Nou de la Rambla, Avinguda Paral·lel, Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Plaça Universitat, Carrer Pelai (tornada per Ronda Universitat), Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Plaça de Joan Carles, Passeig de Gràcia, Carrer Gran de Gràcia, Plaça Lesseps, Avinguda de la República Argentina, Carrer de Craywinckel, Passeig de Sant Gervasi (fins la Avinguda del Tibidabo).



Línia 65
Any 1940

La línia estava servida només per tres cotxes, que pertanyien a la sèrie 212 a 226.

Només va fer servei uns pocs dies.



Línia 65
Any 1937

Pel que es pot veure, el seu recorregut no es més que una barreja de varies d'altres que restaven limitades o fora de servei.

No s'ha pogut trobar documentació ni es parla d'aquesta línia als llibres ja esmentats anteriorment (d'en Albert González i d'en Manuel Giménez), però pensem que podria tractar-se d'un projecte o be que realment arribés a funcionar uns dies. Cronològicament la numeració correspon a aquesta època, ja que la línia 64 es creà l'any 1936 (abans de la Guerra) i la 66 al desembre de 1940 (després de la Guerra) encara que, aquesta cronologia, es pot referir a la de la següent 65 que veurem tot seguit, que també coincideix en el temps.

Línia 65

Any 1940

L'1 de març del 1940 es posà en servei una línia de reforç de les línies 60 i 62, amb el recorregut:

Plaça Catalunya, Fontanella (tornada per Ronda Sant Pere), Plaça Urquinaona, Carrer Roger de Llúria (tornada per Carrer Bruc i Ronda Sant Pere), Carrer Consell de Cent, Carrer Nàpols, Carrer València (fins al Carrer Sardenya - "Riera del Bogatell").

Uns dies després es perllongà fins al carrer Dos de Maig.



Aquesta altre línia es creà el 10 de febrer de 1947, com a reforç de la 59, amb el següent itinerari:

Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Carrer Muntaner (tornada per Carrer d'Aribau), Gran Via, Plaça Universitat, Carrer Pelai (tornada per Ronda Universitat), Plaça Catalunya, La Rambla, Plaça Portal de la Pau (Drassanes).



Línia 65
Any 1947

No durà gaire temps ja que l'11 de novembre de 1947 se suprimí.

Línia 65

Any 1959

El 25 de febrer de 1959 tornà a instaurar-se el servei d'una línia amb aquest número, fent el recorregut :

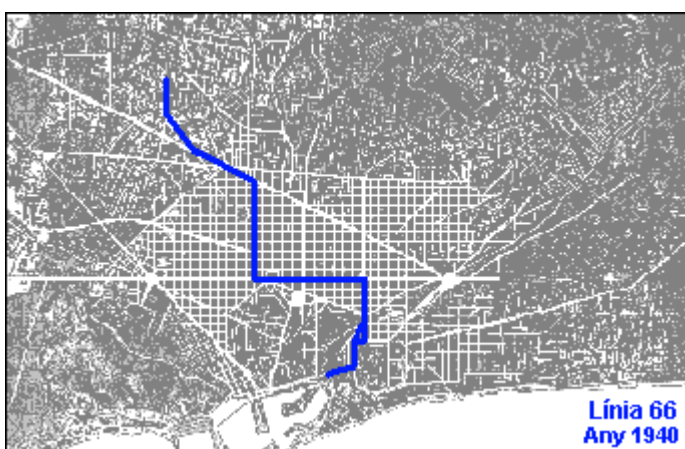
Plaça de Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Gran Via, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner), Carrer de Còrsega, Carrer del

Línia 66

Any 1940

Aquesta línia es posa en servei l'1 de desembre de 1940, amb el següent itinerari :

Plaça Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Carrer Muntaner, Avinguda Diagonal, Plaça Francesc Macià, Avinguda Diagonal, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba (Passeig de Sant Joan Bosco).



El mes de juliol de 1941 es perllongà a la Barceloneta i el 21 de desembre del mateix any es restableix a plaça Palau.

El 21 de Març de 1945 es perllongà la línia pel Passeig de Sant Joan Bosco, fins a la Plaça d'Artos.

Les tarifes aleshores eren:

Plaça Palau a Plaça Francesc Macià... 30 cèntims.
Plaça Palau a Plaça Artós..... 40 cèntims.
Passeig de Gràcia-Gran Via a Pl.Artós 30 cèntims.

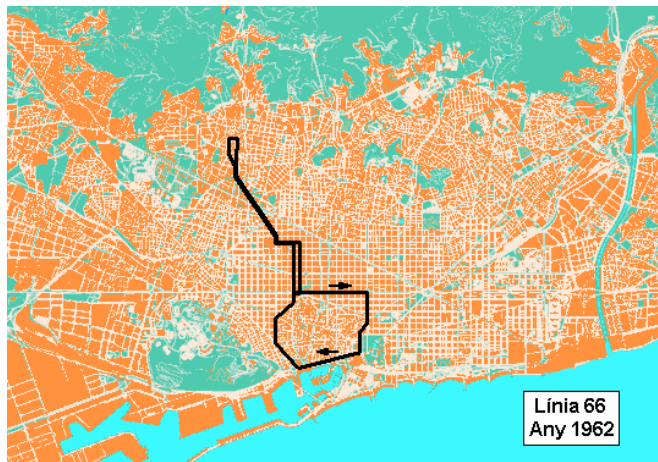
L'1 d'Abril de 1946 deixa de pujar pel Carrer Muntaner, des de la Gran Via fins a la Avinguda Diagonal, passant a fer-ho pel Carrer Aribau, amb motiu de la supressió total del ramal de via estreta d'aquest últim carrer.

El 27 de març de 1947 es tornà a perllongar des de la Plaça Artós per Carrer Major de Sarrià (tornada pel Carrer Bonaplata), fins al Carrer Pedró de la Creu.

El 15 d'abril de 1962 passà a ser una línia de circumval·lació interior (combinada amb la línia 67, que era la exterior) del casc antic de Barcelona, a més de la seva clàssica comunicació amb el Barri de Sarrià. El seu recorregut era:

Carrer Pedró de la Creu, Carrer Bonaplata (tornada pel Carrer Major de Sarrià, Plaça d'Artós, Passeig Sant Joan Bosco, Plaça Prat de la Riba, Avinguda de Sarrià, Carrer

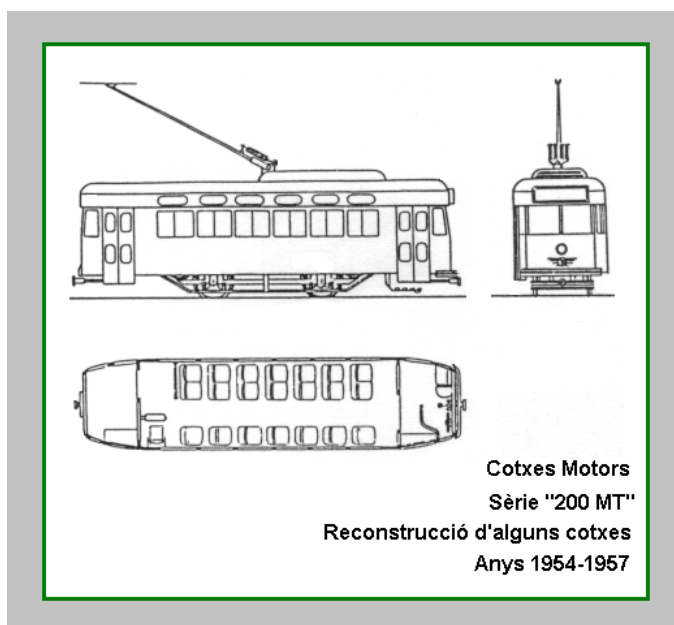
del Compte d'Urgell, Carrer de Còrsega, Carrer de Muntaner, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça Tetuan, Passeig de Sant Joan, Arc de Triomf, Passeig de Lluís Companys, Carrer del Comerç, Passeig de Picasso, Avinguda Marqués de l'Argentera, Plaça del Palau, Passeig d'Isabel II, Plaça d'Antoni López, Passeig de Colom, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Avinguda del Paral·lel,



Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Carrer Muntaner, Gran Via, Carrer d'Aribau, Carrer de Còrsega ...i retorn per el mateix itinerari d'anada, des d'aquest lloc.

El 10 de setembre de 1966 s'unificà amb la línia 67, al restar ambdues escurçades, deixant de fer la circumval·lació al casc antic de Barcelona i passant a tenir el seu final al Carrer Muntaner confluència amb Gran Via, tornant pel Carrer de Casanova, Carrer del Consell de Cent, Carrer d'Aribau ... i la resta del seu recorregut anterior fins a Sarrià.

El 20 de Maig de 1968 va ser suprimida definitivament, substituïda per la línia d'autobusos amb el mateix número i amb un recorregut semblant.

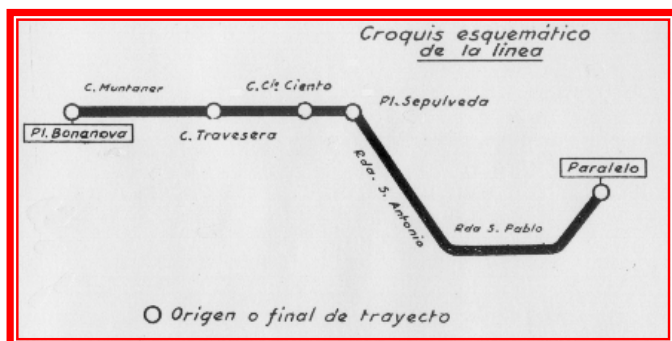


Línia 67

Anys 1945

A l'estiu del 1945 hi havia una línia en projecte que tenia de fer el recorregut següent:

Plaça Bonanova, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Ronda Sant Antoni, Ronda Sant Pau, Avinguda del Paral·lel.



Reproducció d'un esquema de TB de l'any 1945

Era una línia de reforç de les 58 i 64 (en el tram des de la Ronda fins a la Plaça de la Bonanova) i de la 60 (en les Rondes i Paral·lel).

Les tarifes eren:

Avinguda Paral·lel a Travessera..... 25 cèntims.
Plaça de Goya a Plaça Bonanova..... 30 cèntims.
Consell de Cent a Plaça Bonanova..... 25 cèntims.

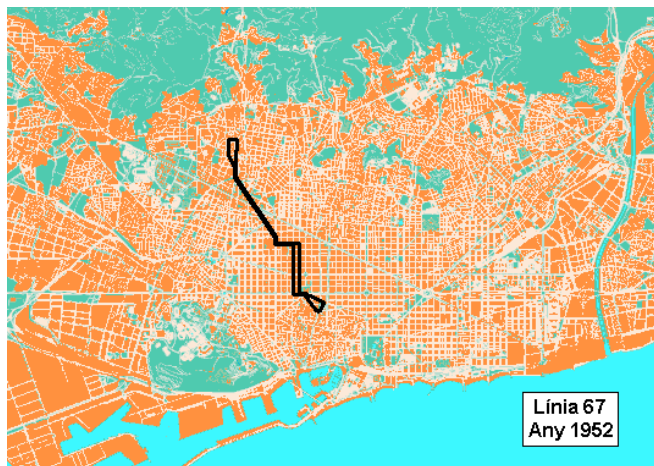
A la Guia de T.B. de l'estiu de l'any 1945 apareix aquesta línia, amb l'esquema que hem reproduït, però el més possible es que no arribés a circular mai, ja que a l'Octubre del 1945 es van tenir de reestructurar la major part de línies de tota la xarxa barcelonina per problemes de subministrament elèctric (del qual ja hem fet ja moltes ressenyes).

Línia 67

Anys 1952

Aquesta altra línia es va inaugurar l'1 d'octubre de 1952, fent el recorregut:

Plaça Catalunya, Ronda Universitat (tornada pel Carrer Pelai), Plaça Universitat, Gran Via, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner), Carrer de Còrsega, Carrer del Comte d'Urgell, Avinguda de Sarrià, Plaça Prat de la Riba, Passeig de Sant Joan Bosco, Plaça d'Artós, Carrer Major de Sarrià (tornada pel Carrer de Bonaplata), Carrer de Pedró de la Creu.

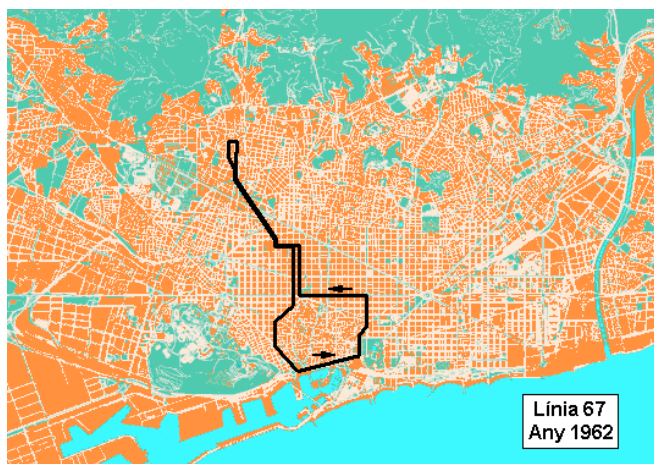


El 8 de juliol de 1957 varià el seu recorregut, amb motiu de la supressió de línies en la Plaça Catalunya:

(Paral·lel) Carrer Vila i Vilà, Carrer Nou de la Rambla, Avinguda Paral·lel, Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni, Carrer Muntaner, Gran Via, Carrer d'Aribau (tornada pel Carrer Muntaner), ...i la resta de l'anterior recorregut.

El 15 d'abril de 1962 passà a ser una línia de circumval·lació exterior (combinada amb la línia 66, que era la interior) del casc antic de Barcelona, a més de la seva clàssica comunicació amb el Barri de Sarrià. El seu recorregut era:

Carrer Pedró de la Creu, Carrer Bonaplata (tornada pel Carrer Major de Sarrià, Plaça d'Artós, Passeig Sant Joan Bosco, Plaça Prat de la Riba, Avinguda de Sarrià, Carrer del Comte d'Urgell, Carrer de Còrsega, Carrer de Muntaner, Ronda de Sant Antoni, Ronda de Sant Pau, Avinguda del Paral·lel, Plaça del Portal de la Pau (Drassanes), Passeig de Colom, Plaça d'Antoni López, Passeig d'Isabel II, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades, Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça de Tetuan, Gran Via, Plaça Universitat, Carrer d'Aribau, Carrer de Còrsega ...i retorn pel mateix itinerari d'anada, des d'aquest lloc.



El 10 de novembre de 1966 s'unificà amb la línia 66, al restar ambdues escurçades al Carrer Muntaner-Gran Via, deixant aquesta de fer servei.

Línia 70

Any 1923

Distintius:



A finals de l'any 1923 es va instaurar aquesta línia, que era un complement o reforç de la 40, en el tram des de la Plaça Urquinaona fins al Clot, fent el següent recorregut:

Plaça d'Urquinaona, Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Ribes, Plaça de les Glòries, Avinguda Meridiana, Carrer del Clot, Plaça Font i Sagüé.



Línia 70
Any 1923

El cotxes anaven combinats amb els de la línia 40.

Es va suprimir l'any 1932.

Línia 70

Any 1942

El 29 d'octubre de 1942 tornà a aparèixer aquest número com a distintiu de línia, però aquesta vegada procedeix de la reinauguració i renumeració de la 43, que històricament havia estat fent aquest mateix itinerari fins l'any 1940, en que va quedar trencada a Sant Adrià degut a una riuada que va enderrocar el pont que creuava el riu Besòs.

El seu itinerari era :

BARCELONA Plaça Urquinaona, Carrer Trafalgar, Arc del Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Passeig de Pujades, Carrer Pujades, Passeig Carles I, Carrer de Pere IV, Carretera de Mataró, **SANT ADRIÀ** Carretera de Mataró, (Pont sobre el Riu Besòs), Avinguda Pi i Margall, **BADALONA** Avinguda Alfons XIII, Plaça Pep Ventura, Carrer Francesc Macià, Carrer de la Creu, Carrer Francesc Layret, Plaça de la Vila, Carrer Francesc Layret (fins el Carrer Sant Bru).



a Sant Adrià
i Badalona

Línia 70
Any 1942

El 15 de desembre de 1943, tornà a enfonsar-se el pont del riu Besòs i el servei es fa en dos seccions, des de Barcelona al Barri del Besòs (servida per la 71 reforçada) i des de Sant Adrià a Badalona per aquesta escurçada.

El 16 de juny de 1944 tornà a normalitzar-se el servei i a fer el recorregut sencer.

El 22 d'abril de 1945 queda escurçat una mica el seu final del Carrer Trafalgar i ja no arribà fins a la Pl. Urquinaona, quedant-se en la confluència del Carrer del Bruc.

El 1945 les tarifes eren :

Trafalgar a Sant Adrià..... 60 cèntims.
Trafalgar a Badalona..... 85 cèntims.
Sant Adrià a Badalona..... 30 cèntims.

El 14 d'abril de 1951 s'inaugurà el pont que sobrepassa la línia del Ferrocarril al carrer de Pallars, suprimint-se el pas nivell del carrer Pere IV.

Amb això la línia varià el seu recorregut quedant de la següent manera :

Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Pallars, Carrer Pere IV, ... i la resta del seu anterior itinerari.

El 31 de maig de 1952, a Badalona quedà escurçada provisionalment la línia, que arriba fins el Carrer Arrabal només.

L'1 de novembre de 1954 es torna a restablir tot l'itinerari sencer.

El 16 de Maig de 1956 quedà limitat definitivament el recorregut, arribant només fins a la Plaça de Pep Ventura, a Badalona.

El 5 de Novembre de 1961 deixa d'arribar al carrer Trafalgar, passant a tenir el seu començament a la plaça que hi ha enfront de l'Estació del Nord, al carrer de Ribes, on es va construir una terminal expressament dissenyada per els darrers tramvies de via estreta que restaven a Barcelona, les línies 42, 70 i 71. Aquesta terminal disposava de dos vies amb quatre agulles, distribuïdes de tal forma que permetia la parada dels cotxes de ambdós línies esmentades, al temps que om podia haver-hi alguna altre composició apartada del servei provisionalment.

El mes d'abril de 1963 es limità a Casa Cros (Badalona).

El 12 de juliol de 1964, tornà a quedar limitat el servei des de Barcelona fins al Barri del Besòs.

El 19 de maig de 1965 se suprimeix definitivament el servei.

Aquesta línia va estar servida pràcticament sempre per "tancs" en les típiques composicions "M-R".

Línia 71

Any 1929

Distintius:



Cap el 1929 s'estableix aquesta línia, com auxiliar de la 43, amb el següent recorregut :

BARCELONA Plaça Urquinaona, Carrer Trafalgar, Arc del Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Passeig de Pujades, Carrer Pujades, Passeig Carles I, Carrer de Pere IV, Carretera de Mataró, **SANT ADRIÀ** Carretera de Mataró, (Pont sobre el Riu Besòs), Avinguda Pi i Margall.



Les tarifes son :

PRIMERA CLASSE :

Urquinaona a Sant Martí 15 cèntims.
Sant Martí a Sant Adrià 15 cèntims.
Urquinaona a Sant Adrià 30 cèntims.

SEGONA CLASSE :

Urquinaona a Sant Martí 10 cèntims.
Sant Martí a Sant Adrià 10 cèntims.
Urquinaona a Sant Adrià 20 cèntims.

El 29 d'octubre de 1942 se suprimeix, absorbida per la 70.

El 15 de març de 1943 es posà en servei com a enllaç de la 70 que resta escurçada a Sant Adrià degut a l'enderrocament del pont del Riu Bessos.

El 16 d'abril de 1944 es tornà a restablir el servei sencer de la 70 i aquesta deixa de funcionar.

El 22 d'abril de 1945 es tornà a restablir.

L'any 1946 les seves tarifes eren :

Trafalgar a Sant Adrià 60 cèntims.
San Joan de Malta a Sant Adrià 35 cèntims.

El 24 de novembre de 1948 se suprimeix altre vegada.

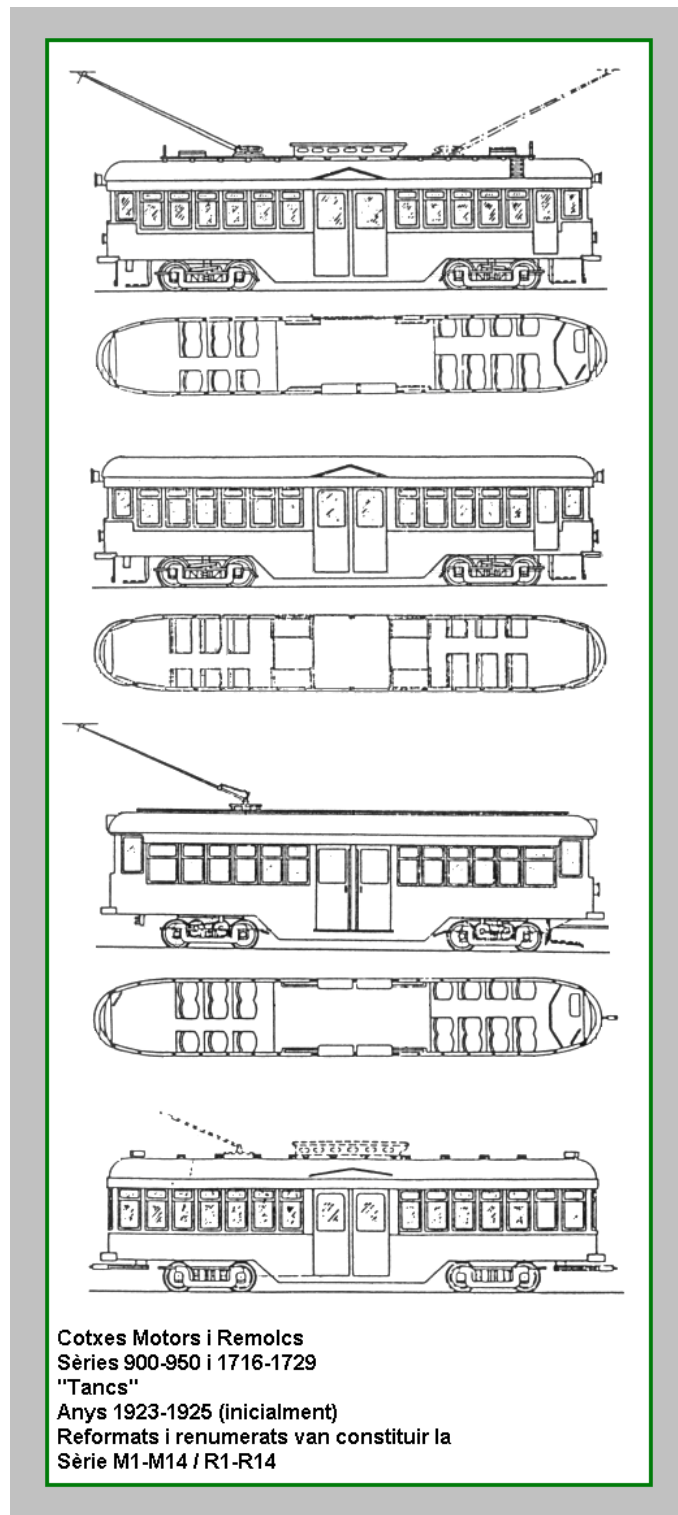
El 21 de maig de 1951 es tornà a restablir el servei amb la variació de l'itinerari deguda a la inauguració del pont que sobrepassa la línia del Ferrocarril al carrer de Pallars, amb la consegüent supressió del pas nivell del carrer Pere IV. Amb aquesta millora, la línia varià el seu recorregut quedant de la següent manera :

Carrer Trafalgar, Arc de Triomf, Avinguda Vilanova, Carrer de Roger de Flor, Carrer Buenaventura Muñoz, Carrer de Pallars, Carrer Pere IV,... i la resta de l'anterior recorregut.

El 5 de novembre de 1961 passà a tenir el seu final a l'estació del Nord (com ja hem vist a les línies 42 i 70).

El 25 de març de 1963 se suprimeix definitivament.

Els cotxes que servien aquesta línia eren, inicialment els "400" (generalment els de "màxima tracció") i darrerament els "tancs", amb les seves composicions "M-R".

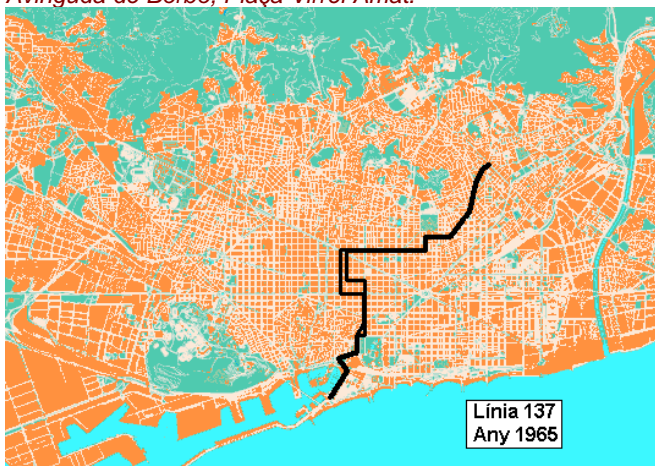


Línia 137

Any 1965

Aquesta línia es va establir el 16 de maig de 1965 com a servei extraordinari, per tal de servir de reforç a la línia 37, per anar als banys a l'estiu, amb el recorregut :

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Pla del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via (tornada pel Carrer Consell de Cent i Passeig de Sant Joan), Carrer Roger de Llúria (tornada per Carrer Bruc), Carrer del Rosselló, Carrer del Dos de Maig, Carrer de la Indústria, Passeig Maragall, Plaça Maragall, Passeig Maragall, Avinguda de Borbó, Plaça Virrei Amat.



L'1 d'octubre de 1965 se suprimí (per final de temporada).

El 29 de maig de 1966 es tornà a establir suprimint-se al mes d'octubre.

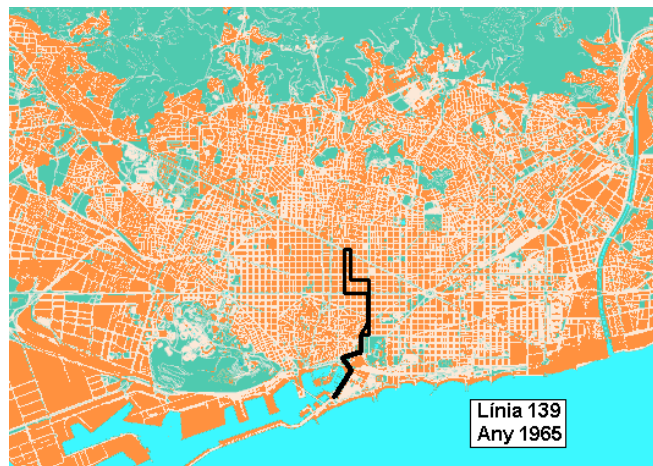
El 4 de juny de 1967 es tornà a restablir per darrera vegada, suprimint-se definitivament a l'octubre del mateix any.

Línia 139

Any 1965

Igual que l'anterior línia, aquesta es va establir també el 16 de maig de 1965, com a servei extraordinari, per tal de servir de reforç a la línia 39, per anar als banys, amb el recorregut :

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Plaça del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via (tornada pel Carrer Consell de Cent i Passeig de Sant Joan), Carrer Roger de Llúria (tornada per Carrer Bruc), Carrer del Rosselló.



L'1 d'octubre de 1965 se suprimí (per final de temporada).

El 29 de maig de 1966 es tornà a establir suprimint-se al mes d'octubre.

El 4 de juny de 1967 es tornà a restablir per darrera vegada, suprimint-se definitivament a l'octubre del mateix any.

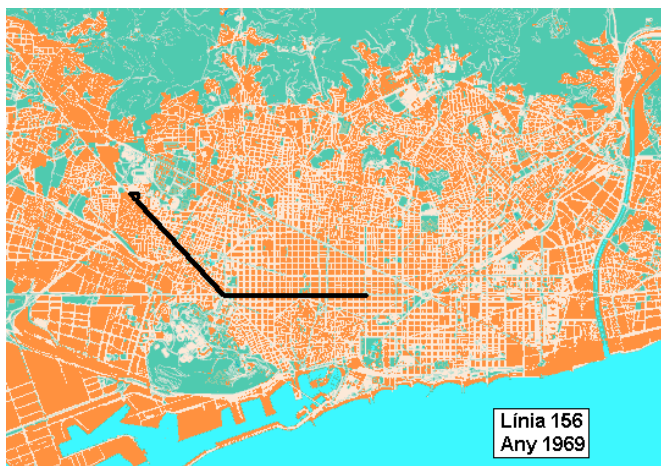


Línia 156

Any 1969

El 3 de febrer de 1969 es va establir aquest servei com a reforç de la línia 56, amb el recorregut:

Carrer Galdós (de l'Hospitalet de Llobregat), Carrer de Collblanc (tornada per Riera Blanca), Carrer de Sants, Plaça de Sants, Carrer de Sants, Carrer de la Creu Coberta, Plaça d'Espanya, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Plaça de Tetuan.



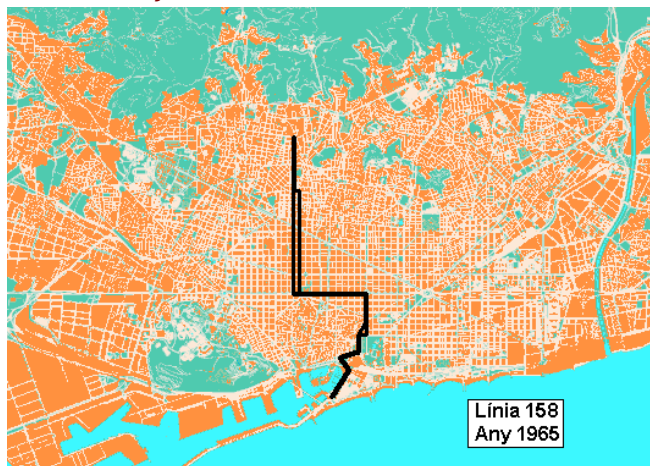
El 14 d'abril de 1969 es va suprimir definitivament, conjuntament amb la línia a la qual reforçava, la 56, essent substituïdes per una línia d'autobusos amb el número 56.

Línia 158

Any 1965

Aquesta línia es va establir el 16 de maig de 1965 com a servei extraordinari, per tal de servir de reforç a la línia 58, per anar als banys a l'estiu, amb el recorregut :

Passeig Nacional (des del Carrer Drassana a la Barceloneta), Plaça de Pau Vila, Pla del Palau, Avinguda Marqués de l'Argentera, Passeig de Picasso, Passeig de Pujades (tornada pel Carrer del Comerç i Passeig de Picasso), Passeig de Lluís Companys, Arc de Triomf, Passeig de Sant Joan, Plaça Tetuan, Gran Via, Plaça Universitat, Gran Via, Aribau (tornada pel Carrer Muntaner), Via Augusta, Carrer Muntaner, Plaça Adrià, Carrer Muntaner, Plaça Bonanova.

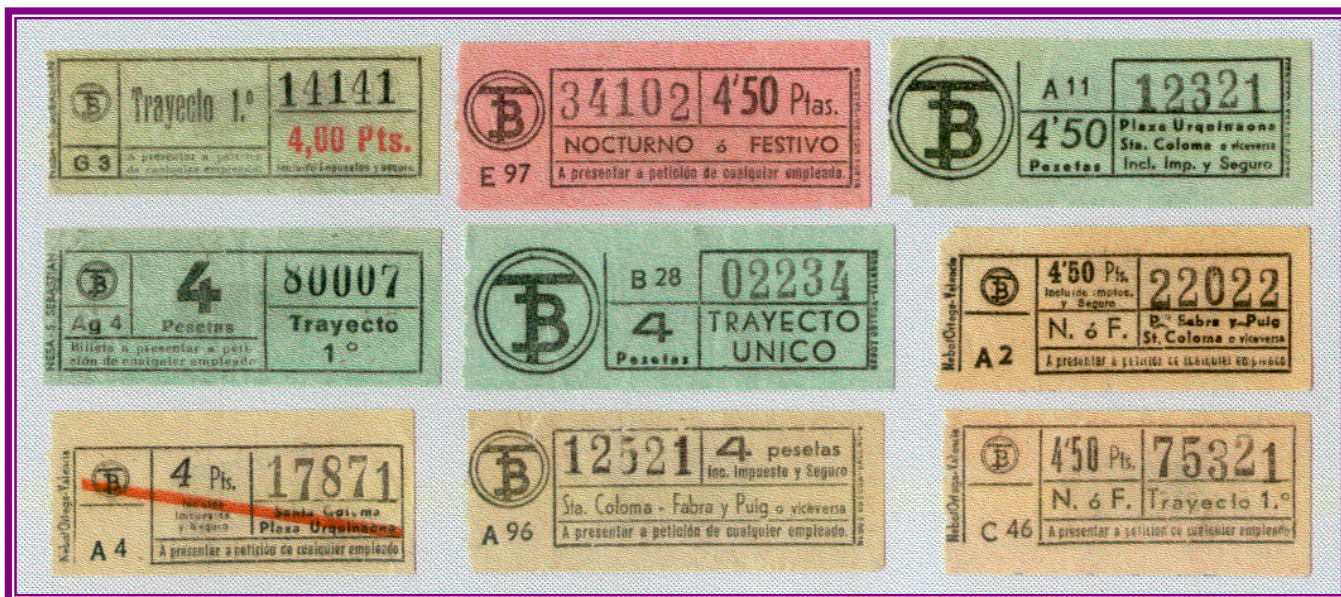


L'1 d'octubre de 1965 se suprimí (per final de temporada).

El 29 de maig de 1966 es tornà a establir suprimint-se al mes d'octubre.

El 4 de juny de 1967 es tornà a restablir per darrera vegada, suprimint-se definitivament a l'octubre del mateix any.

Bitllets de Tramvies i Troleibusos corresponents a la darrera època (anys setanta i segona meitat dels seixanta).



Mostrari Fotogràfic

En aquest apartat mostrem grups d'imatges aleatòries i que generalment mostren escenes generals de carrer i no dels models de tramvies ni dels rètols de línies.

Com heu pogut veure fins aquest punt del llibre, no hem cregut adient afegir-hi una fotografia (o més) per cadascuna de les línies (exhaustivament) ja que, a la major part d'elles, això no tindria cap sentit històric i al contrari, seria en molts casos una repetició dels diferents tipus de tramvies una i altra vegada.

Hem preferit intercalar dins de cada línia els seus esquemes de recorregut corresponents i com a complement (per a compaginar-les estèticament) esquemes dels diferents tipus de tramvies, diferents tipus de bitllets de diverses èpoques, esquemes de distribucions de vies a diferents indrets, etc.

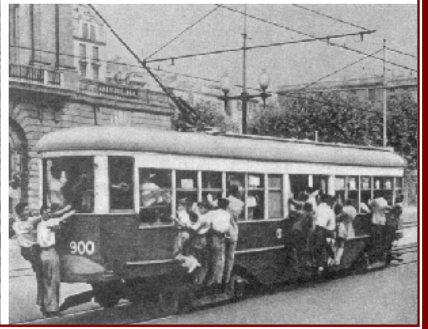
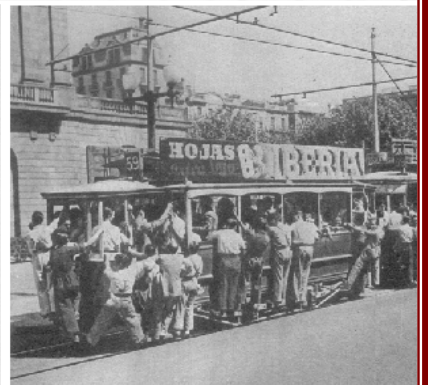
Per tant restava en aquest capítol fer una petita ressenya gràfica recordatòria de l'ambient tramviàire als carrers



Foto:
Final a la Plaça Catalunya, any 1946



Dos aspectes de la Plaça Catalunya l'any 1929, amb diferents mitjans de transport.



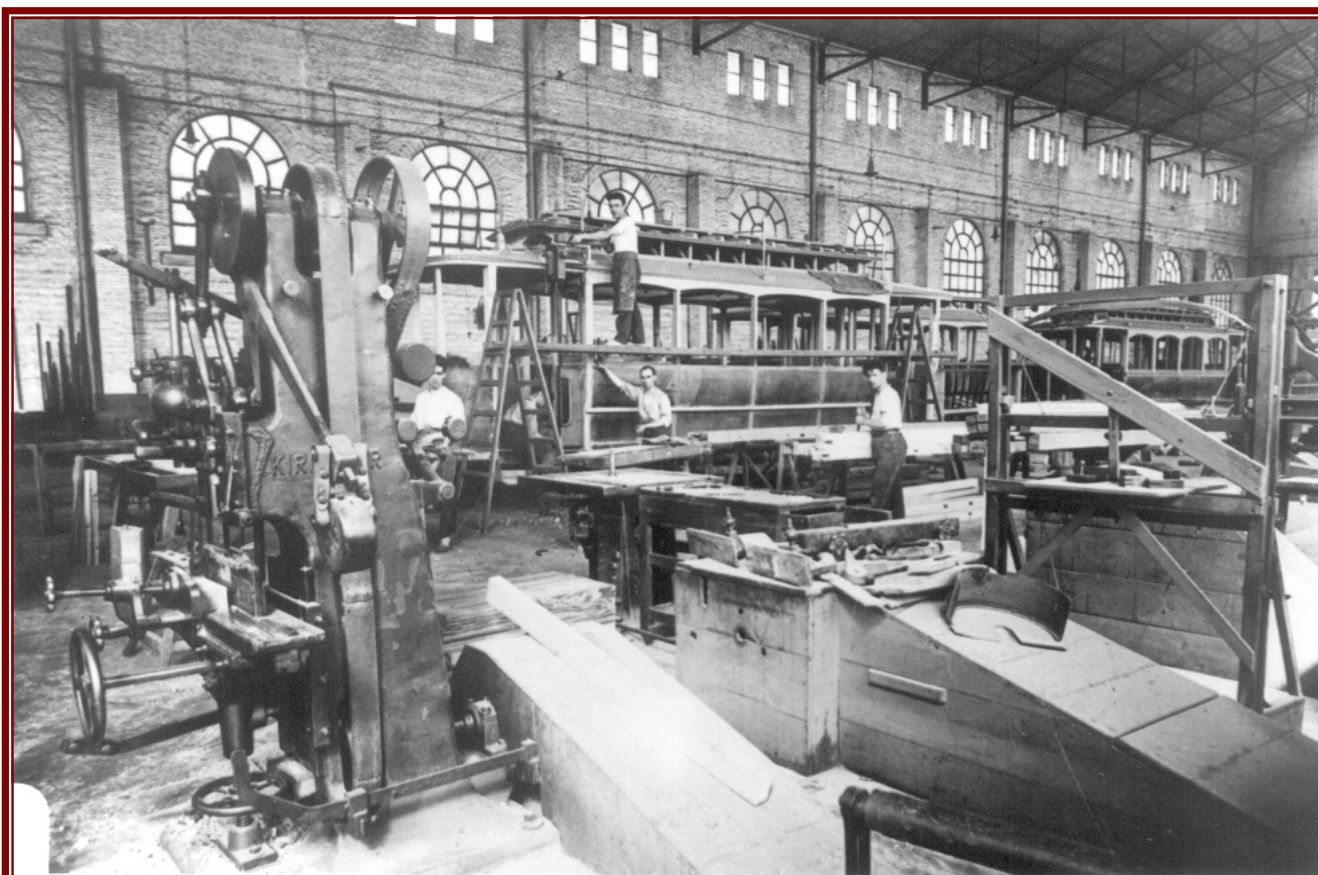
El Tramvia va ser molts anys pràcticament l'únic mitja de transport a l'abast dels ciutadans, molts s'aprofitaven per no pagar. Les imatges donen testimoni per si mateixes, Pl. Espanya (línia 2), Diagonal/Avgda. de Sarrià (línia 12) i altres indrets.



Renovació de carrils a línies de via estreta, Plaça Universitat i carrer Dos de Maig, l'any 1936.



Inauguració de la línia 64 amb el seu final a la Plaça de Sarrià i un aspecte de plaça Universitat, l'any 1936.



Dos aspectes dels treballs de conservació i restauració del material als tallers.



Carrer Trafalgar, any 1936, (cua per a la línia 41) i obres de remodelació de la Plaça Tetuan i la Gran Via l'any 1953.



Plaça Universitat

Dos aspectes diferents corresponents a l'any 1941 aproximadament.



Plaça Catalunya (carrer Pelai)

Dos aspectes diferents corresponents a l'any 1946.



Plaça Universitat (línia 58) any 1940 i carrer Roger de Lluria (línia 31) any 1946.



Plaça Colón (un “cadener” de la línia 36 i un “tanc” ex-via estreta a la línia 55) i Plaça del Palau (un “barres” a la línia 66), l’any 1950 aproximadament.



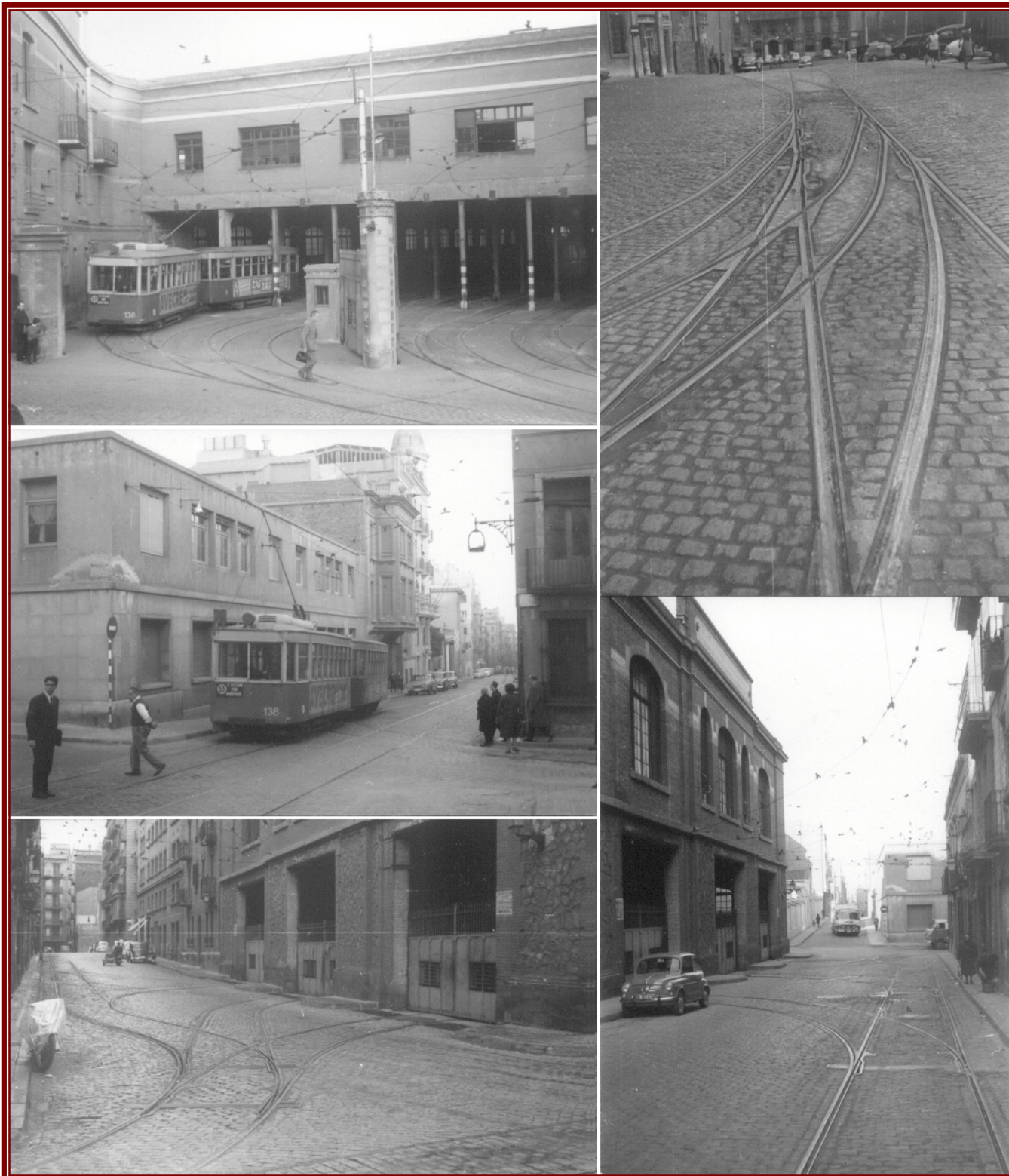
Passeig de Colom, any 1944 (Un “Cadener” a la línia 52 i un “500” a la 64) i Avinguda Meridiana, any 1945 aproximadament (Línia 51)



Foto Brangulí



Paral·lel, any 1950 (línia 57 amb un tanc ex-via estreta sense reformar encara) i Passeig del Born, any 1948 (línia 39)



Aspectes de diferents cotxeres i enclavaments.

En aquesta pàgina:

Imatges de la cotxera de Lesseps el 31-3-1965, darrer dia de servei de les seves instal·lacions.

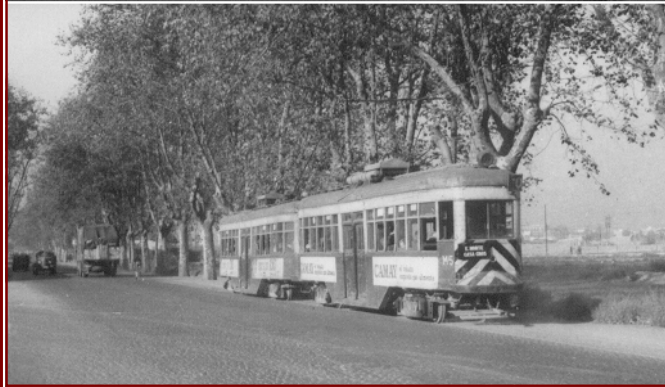
Es poden veure amb detall la disposició de les vies tant a la part de la Plaça Lesseps com a la part baixa del carrer de Nil Fabra.

Una de les fotografies mostra un comboi de "Barres" de la línia 53 reculant pel carrer Menedez Pelayo.

A la següent pàgina (de dreta a esquerra):

- 1.-Cotxera de Diputació (entrada carrer Vilamarí), any 1964.
- 2.-(de la mateixa cotxera) Carrer Vilamarí/Gran Via, any 1965.
- 3.-Cotxeres/Tallers de Sarrià, any 1964.
- 4.-El cotxe de servei V2 a la Plaça Catalunya, any 1964.
- 5.-Detall d'agulla de dos amplex a la Pl. Espanya, any 1940.
- 6.-Cotxera de Vilana, any 1959.
- 7.-(de la mateixa cotxera) detall d'agulles al carrer d'accés.
- 8.-Pas nivell, Avinguda Icaria, any 1967 (veure línies 36 i 52).





La línia de Badalona.

Diferents imatges dels darrers anys de circulació, (veure línies 42, 70 i 71)





Aspectes del traçat de la línia de Sant Gervasi. Les fotografies estan fetes l'any 1964, quan restava fora de servei.

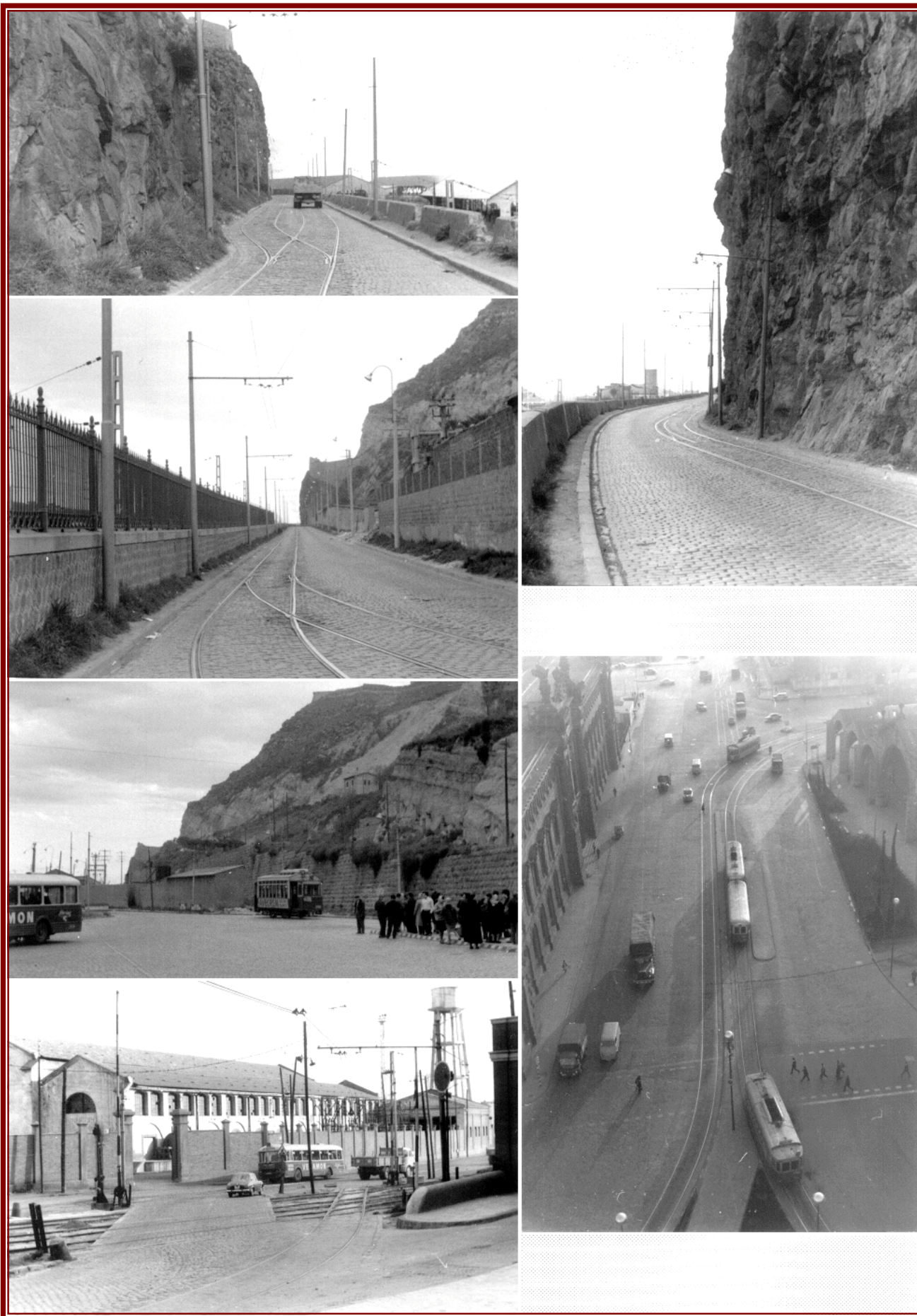
Esquerra: 1.- Detall de l'agulla a la plaça Frederic Soler
 2.-Carrer Jules Verne / Saragossa
 3.-Carrer Saragossa / Jules Verne

Dreta: 1.-Carrer Saragossa
 2.-Plaça Frederic Soler
 3.-Ronda General Mitre



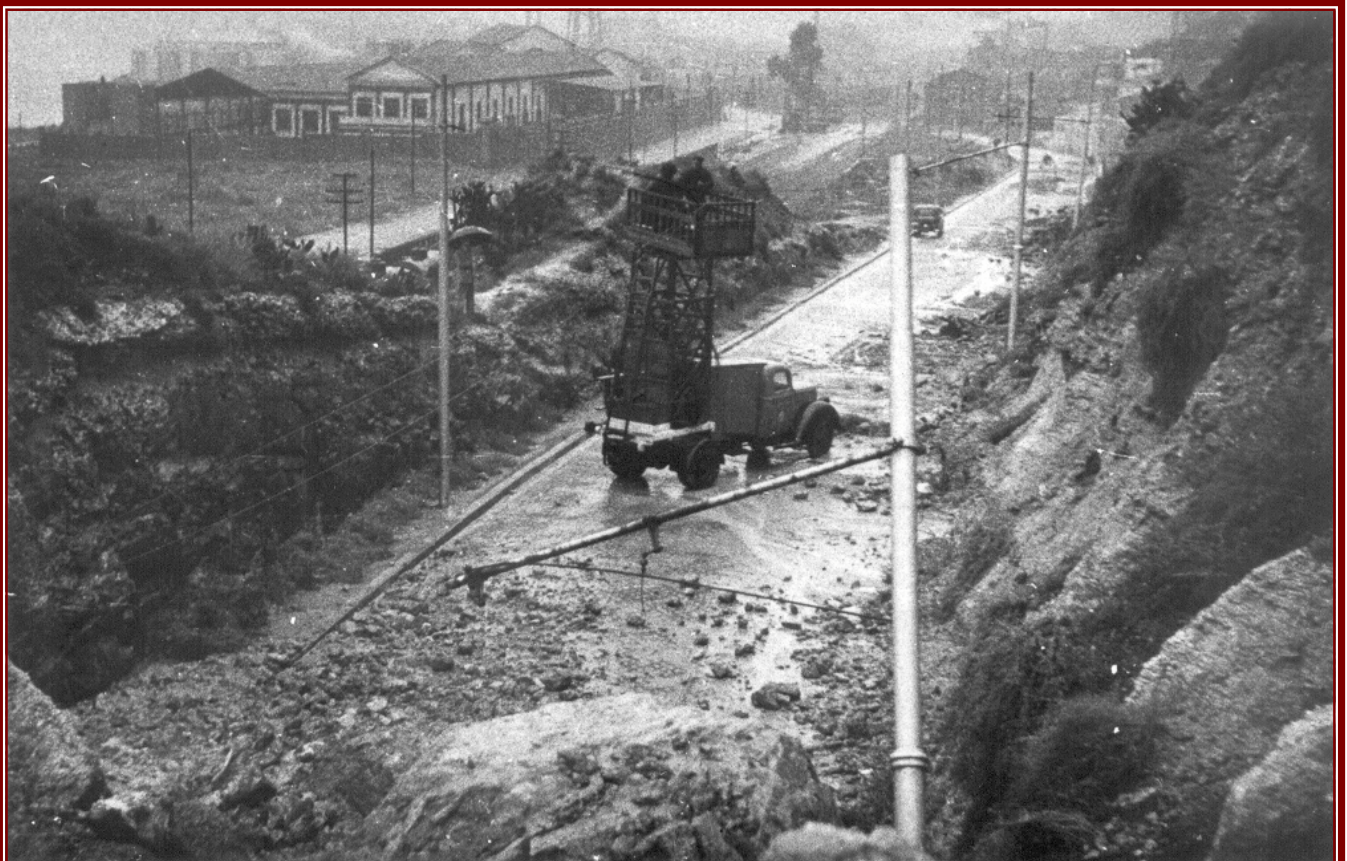
Els "Tancs" de via ampla.

Els cotxes reconstruïts van estar assignats exclusivament a les línies 55 i 57 no fent mai servei a cap altre línia. Les fotografies mostren imatges dels anys 1964 i 1965.



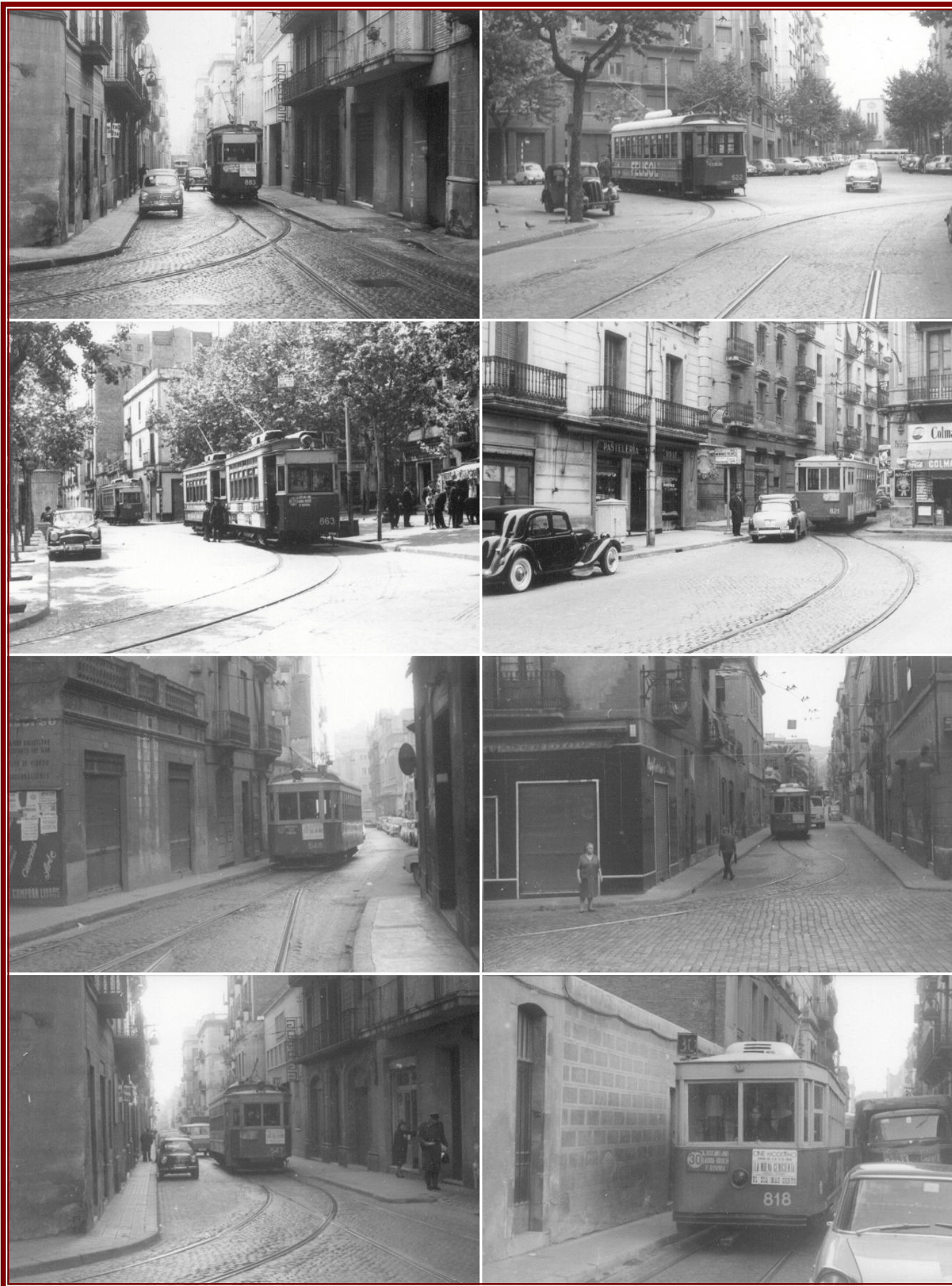
Aspectes del traçat de la línia de Can Tunis.

Les fotografies son de l'any 1963 a excepció de la darrera, feta el 1964, quan ja no feien servei tramvies.



Línia de Can Tunis.

L'any 1952 es produí un despreniment de roques de la muntanya que varen deixar fora de servei un bon tram del recorregut de la línia de tramvies, (veure línies 48 i 49).



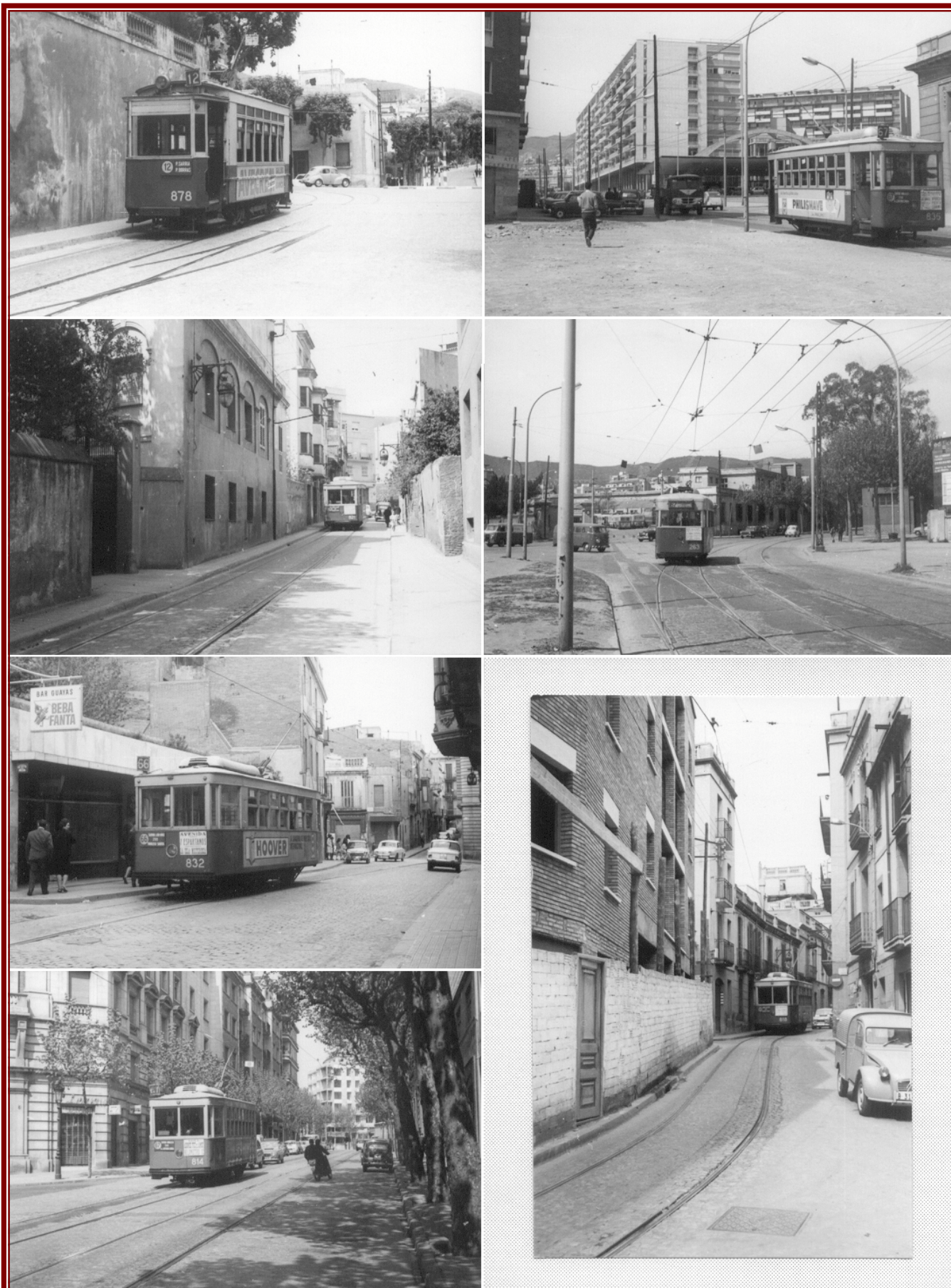
Barri de Gràcia (cantó plaça Rovira)

Imatges retrospectives i característiques de circulacions, línies 30 i 39.



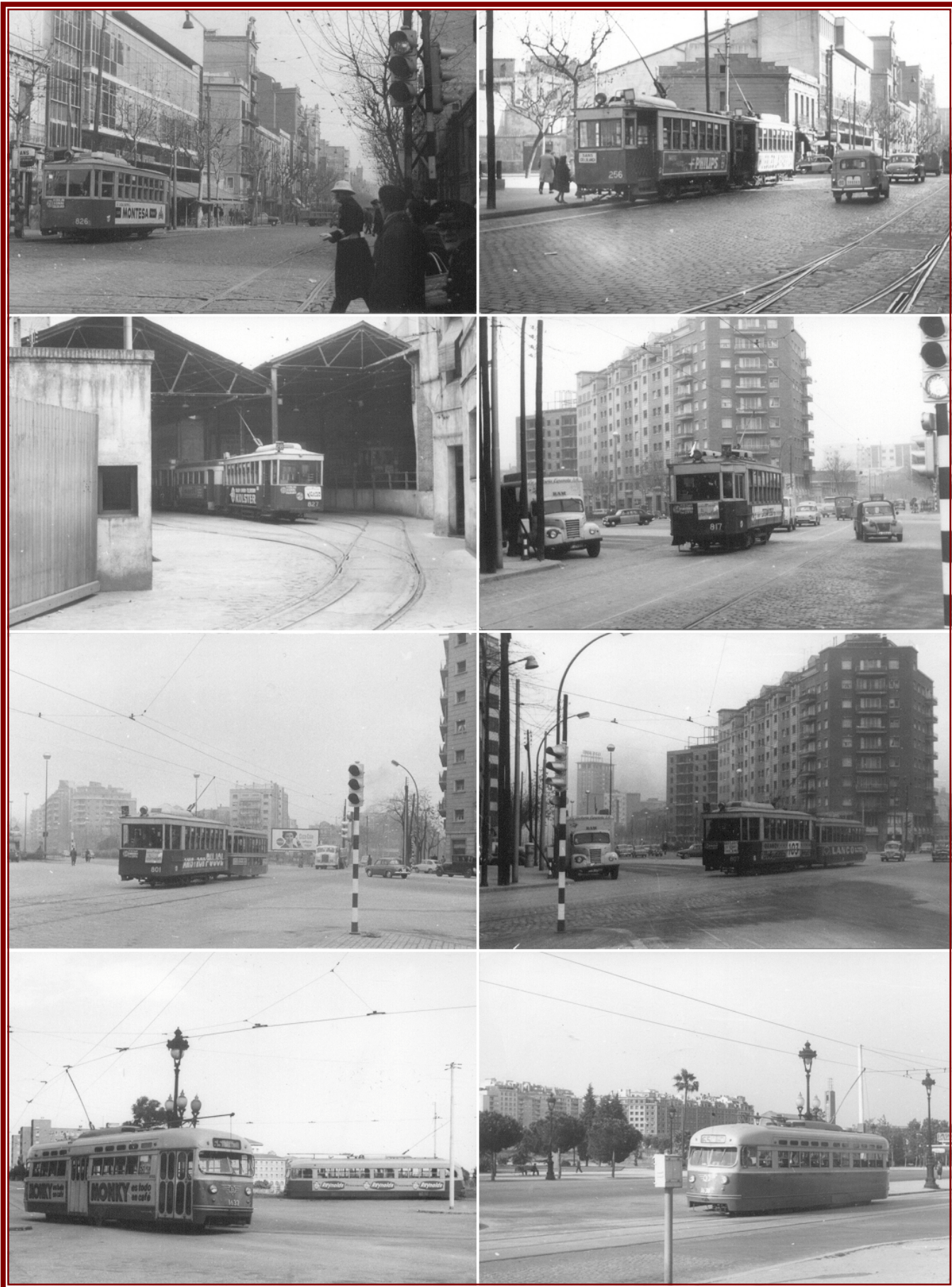
Barris de Gràcia (cantó Pl. Lesseps) i Bonanova.

Línia 23 i cotxeres de la Plaça Lesspes.



Barri de Sarrià

Imatges de circulacions pels seus carrers a finals dels anys seixanta, línies 12, 66 i 67.



Barris de Sants i de Les Corts
Línies a finals dels anys seixanta.

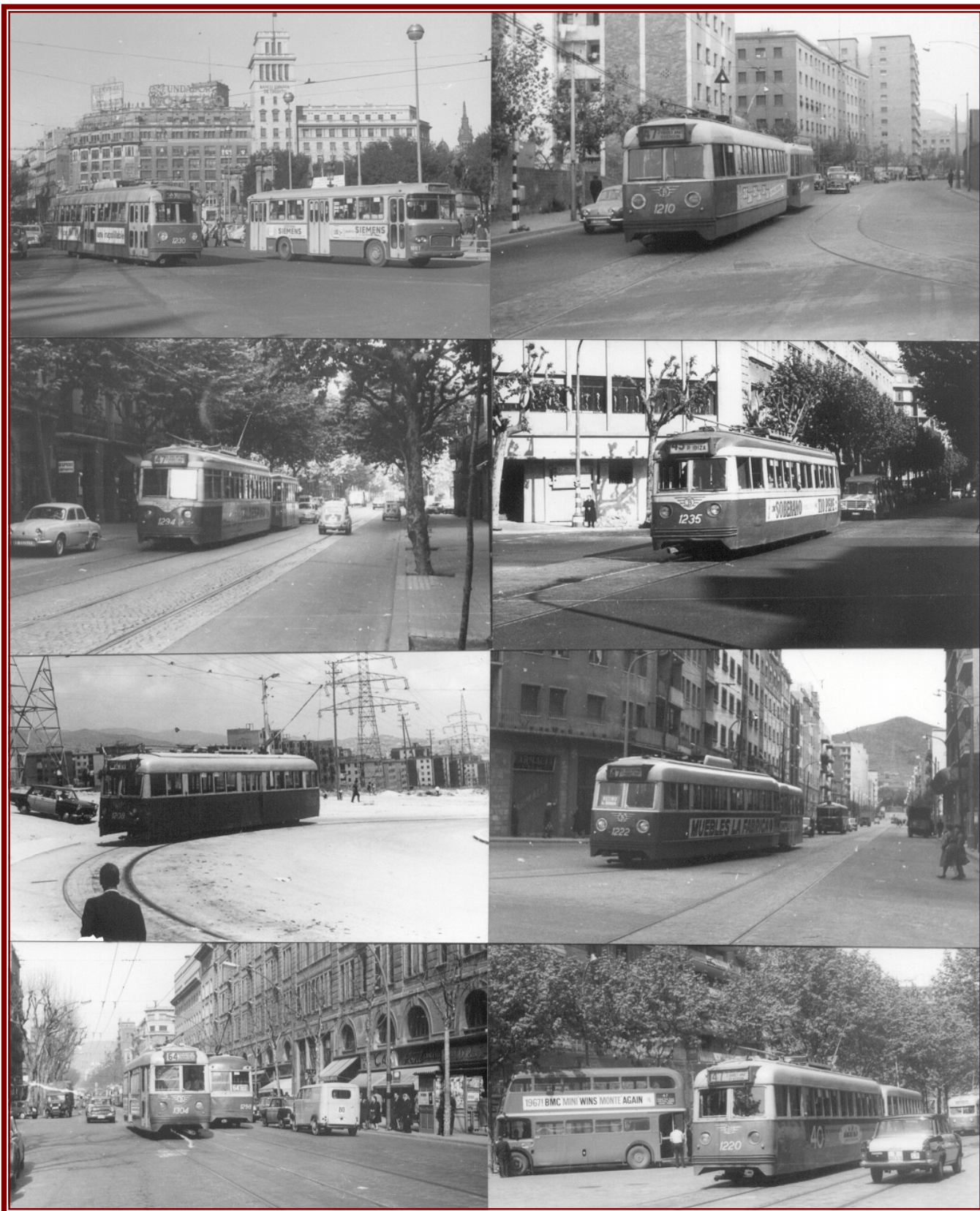


Zona Centre:
 Rondes, Gran Via, Plaça Universitat i Plaça Catalunya.



Diversos indrets als anys seixanta:

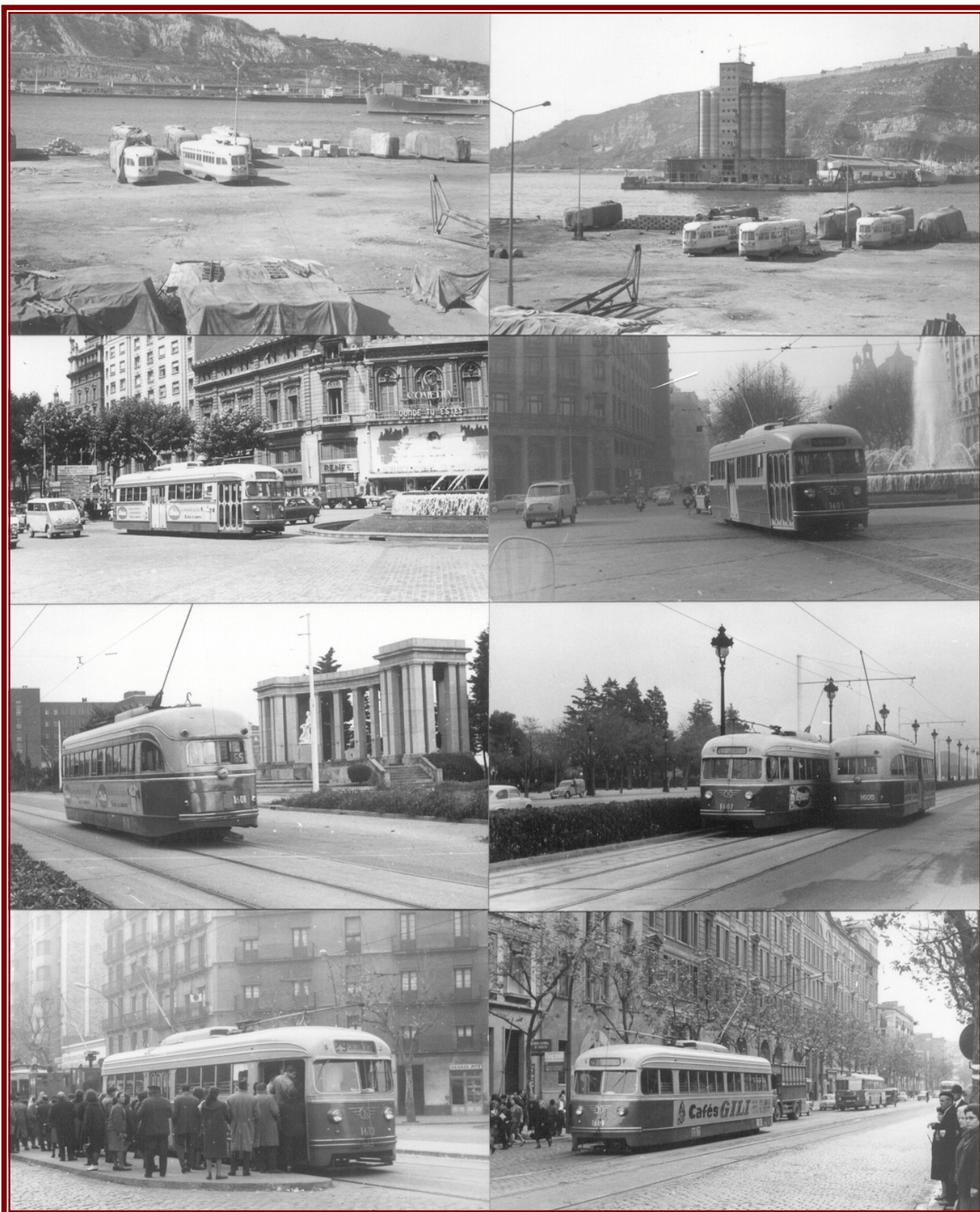
- 1.- Avinguda Icaria - Octubre de 1964 - Pas a nivell - Línia 52.
- 2.- Plaça d'Espanya - Any 1964 - Línia 56.
- 3.- Any 1965 - Via Julia - Creuament d'un tramvia de la línia 48 amb el cotxe 1290 a la línia 50.
- 4.- Carrer Pallars - Any 1964 - Es pot observar el tram de via ampla que no va fer mai servei.
- 5.- Avinguda de Sarrià (enfrent de les cotxeres) - Any 1965.
- 6.- Any 1965 - Plaça del Portal de la Pau.
- 7.- Carrer Bruc cantonada Rosselló - Tramvia de la línia 39 - Any 1964
- 8.- Pla del Palau - Any 1964 - Línia 55.



Renovació/Modernització del material mòbil

Els anys 1944 a 1955 es van construir amb tecnologia moderna les darreres sèries de tramvies de fabricació netament espanyola, amb elements i equips de la factoria Carde y Escoriaza (de Saragossa) i muntats a Maquitrans (Empresa filial de TB). Aquests cotxes es poden considerar com a semi-PCC ja que exteriorment una bona part de les seves característiques coincideixen. Els primers cotxes, sèrie 1201 a 1250, eren visiblement més baixos a la resta de la sèrie 1251 a 1299 i 1200 (que per ordre numèric correspondria al 1300) i 1301 a 1310. En total 110 vehicles. Els primers 100 cotxes van rebre els colors tradicionals (vermell i crema), en canvi els darrers 10 cotxes ja van sortir de fàbrica pintats amb els colors blaus-verdosos.





Darrers intents de renovació del material mòbil

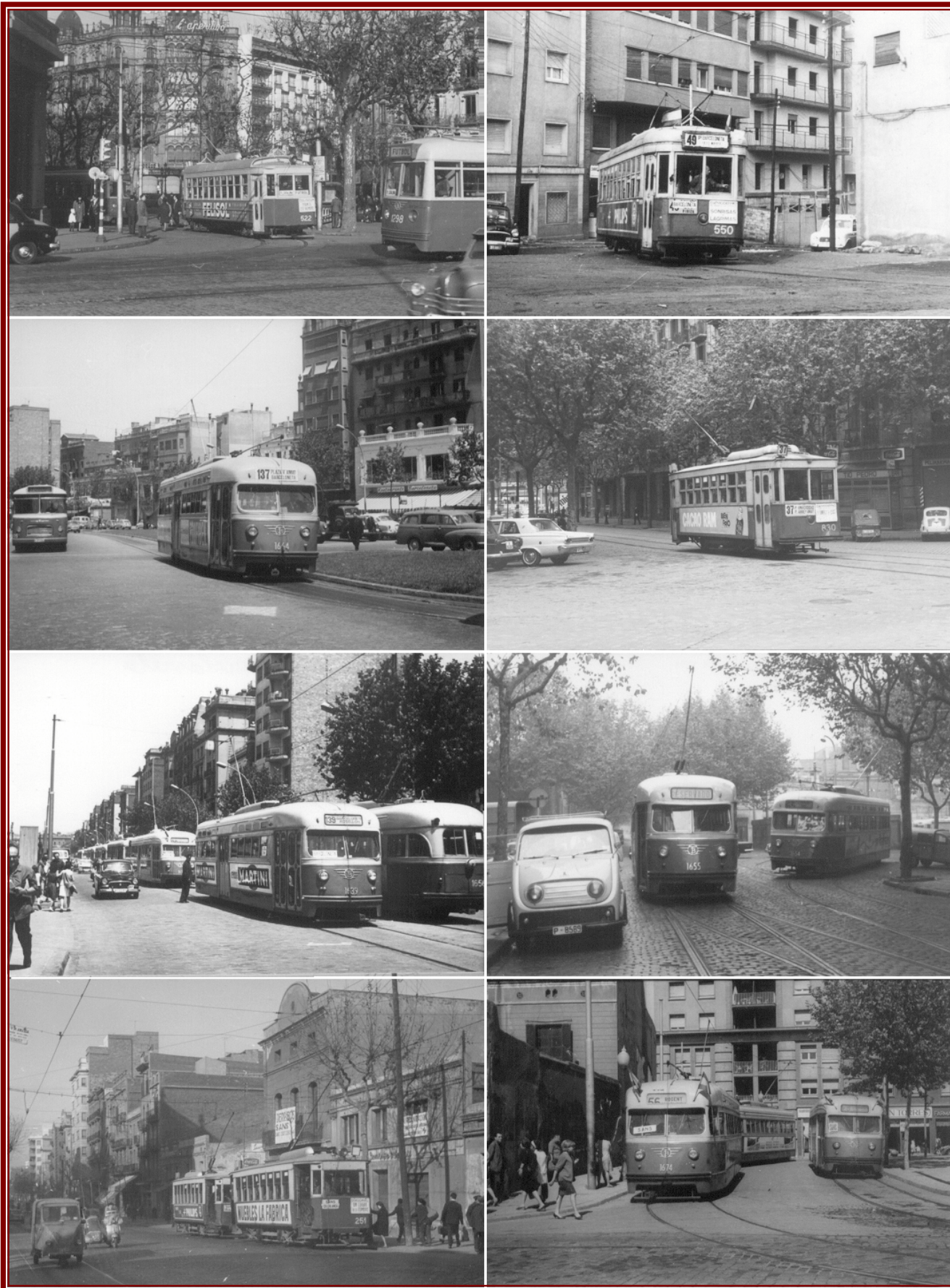
Adquisició a Washington de 101 cotxes PCC de segona ma l'any 1962, amb els quals es van completar les sèries 1601-1622 (de 22 cotxes, sense finestretes al sostre, corresponents al model més antic fabricats els anys 1937 a 1945) posats en servei els anys 1962 a 1964, sèrie 1623-1687 (de 65 cotxes, amb finestretes al sostre i del model fabricat l'any 1945) posats en servei els anys 1964 i 1965, i sèrie 1688-1699 (de 12 cotxes antics com els de la primera sotsèrie) posats en servei l'any 1965, restant-ne un parell de vehicles per a recanvis de peces. Les fotografies d'aquesta pàgina mostren l'arribada al port de Barcelona d'un dels carregaments així com alguns vehicles de la primera sotsèrie (sense finestretes) ja fent servei.





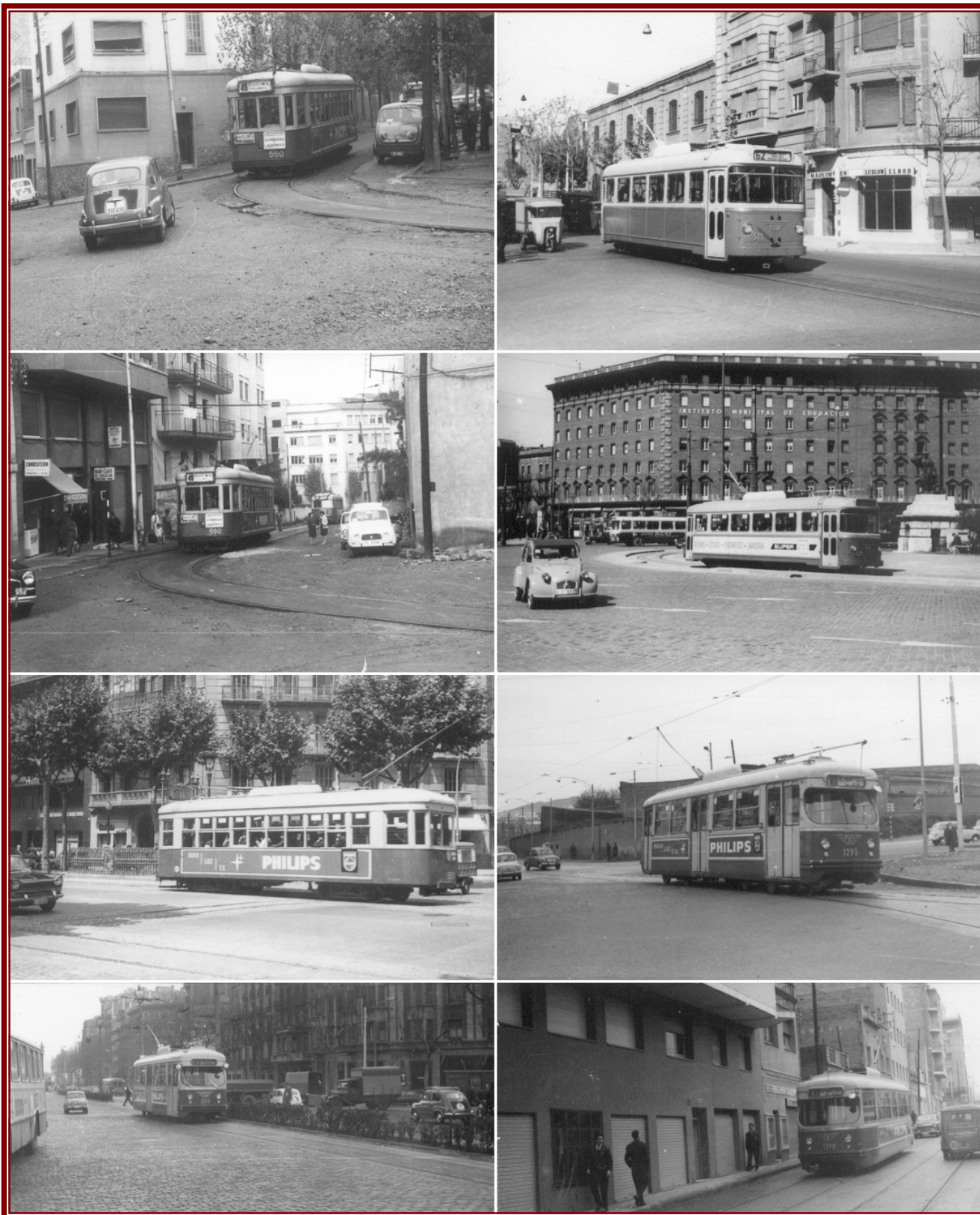
Aglomeracions de trànsit

Aspectes curiosos de la circulació dels tramvies a finals dels anys seixanta.



Modernització de serveis.

Els darrers intents d'introduir millores en el servei de línies tramviàries van produir-se cap a finals dels anys seixanta, amb creació de línies i serveis de reforç.



L'últim intent de renovació del material mòbil:

Reconstrucció total dels cotxes 513 l'any 1964 (amb un aspecte semblant al dels autobusos "Seida") i del 1290 l'any 1965. Per a l'interior d'ambdós vehicles es van utilitzar els seients i altres peces dels dos "Washington" que no van arribar a fer servei. Els xassís, motors i equips corresponien als dels mateixos cotxes, per la qual cosa es va respectar la numeració.

El cotxe 550 també es va reformar una mica afegint-li un casiller de "1200" que li donava un aspecte més modern. Cap d'aquestes reconstruccions va tenir continuació.



La fi dels tramvies:

Des del 1964 (amb l'entrada en servei dels Washington) es van anar retirant del servei els cotxes en pitjor estat. Després es van continuar retirant cotxes simplement perquè ja no es necessitaven per a les línies existents, que cada vegada eren menys.

Les fotografies mostren l'estat en que es trobaven els tallers/cotxera de l'Avinguda de Sarrià l'any 1965, amb els cotxes i remolcs abans de ser desballestats. La darrera foto correspon a l'any 1969, amb cotxes "Washington", a mig desballestar als tallers de Macosa.

Bibliografia

Per tal de confeccionar aquest catàleg s'han consultat o be simplement s'ha contrastat el contingut de les diferents publicacions que ressenyem a continuació:

Llibres

Historia del Transporte Colectivo en Barcelona 1872-1959

Autors: Alberto del Castillo - Manuel Riu
Editat per: I. G. Seix y Barral Hnos. S. A.
Any: 1960

De la Tartana al Metro Història del Transport Públic al Poble Nou

Editat per: Arxiu Històric del Poble Nou
Any: 1985

Els Transports a l'Àrea de Barcelona Diligències, Tramvies Autobusos i Metro

Autors: Joan Alemany i Jesus Mestre
Editat per: L'Avenç SA..
Any: 1986

Els Transports a Horta

Col·lecció "Historia d'Horta" número 4

Autor: Desideri Diez
Editat per: El Tinter
Any: 1987

Tramvies de Barcelona Catàleg de Material Mòbil

Autor: Fèlix Zurita
Editat per: MAF Editor
Any: 1988

Els Tramvies de Barcelona Història i Explotació

Autor: Albert González Masip
Editat per: Albert Gonzalez Masip
Any: 1992

Els Tramvies de Barcelona (II) Material Mòbil - Relacions Institucionals Projectes - Conclusions i Apèndix

Autor: Albert González Masip
Editat per: Albert Gonzalez Masip
Any: 1994

Memorias de un Peatón Tranvías y Trolebuses de Barcelona

Autor: Manuel Giménez Attenelle
Editat per: Manuel Giménez Attenelle
Any: 1997

Líneas de Tranvías y Trolebuses de Barcelona, años 1939 a 1971

Autor: Manuel Giménez Attenelle
Editat per: Manuel Giménez Attenelle
Any: 1997

La Ciutat Transportada

Autors: Marc Andreu - Guillem Huertas -
Josep M. Huertas - Jaume Fabre
Editat per: TMB (Transports Metropolitans de Barcelona)
Any: 1997

Els Tramvies de Barcelona

(Dels orígens a 1929)

Història i Explotació

Col.lecció "Camí Ral" número 10

Autor: Albert González Masip
Editat per: Rafael Dalmau, Editor
Any: 1997

Els Tramvies de Barcelona

(De 1929 ençà)

Història i Explotació

Col.lecció "Camí Ral" número 11

Autor: Albert González Masip
Editat per: Rafael Dalmau, Editor
Any: 1997

Revistes i Publicacions

Los Transportes Urbanos de Barcelona (Publicació Commemorativa)

Editat per: Tranvías de Barcelona S.A.
Any: 1947

Boletín Informativo (de Tranvías de Barcelona)

(Diversos números)

Editat per: Tranvías de Barcelona S.A.
Anys: 1968 a 1981

Autors d'articles:
(Només de *Tranvies*)

Luis Bettonica
Felipe Cabredo
Alfredo Cazaban
Pere Ferre
Jose M ^a Gómez
Albert González
Jordi Ibàñez
Anna Isandra
J. Puigmartí
Martí Satero
Josep Vilasaló

Butlletí Informatiu (de la Secció de Transports Urbans de l'AAFB)

(Diversos números)

Editat per: Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona
Anys: 1988 a 1981

Autors d'articles:
(Només de *Tranvies*)

Xavier Flórez
Manuel Giménez A.
Josep L. Gracia
Jordi Ibàñez
Reynaldo León
Félix Olivé
Joan Sans
Juan.A.Solsona

Carril

(Diversos números)

Editat per: Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona
Anys: 1988 a 1997

Autors d'articles:
(Només de *Tranvies*)

Juan M ^a Gallardo
Jordi Ibàñez
Miquel Llevat
Luis Prieto
Manuel Ramos
Félix Zurita

Guies Urbanes de Barcelona

(Diverses edicions de diferents anys i editorials)

Anys: 1910 a 1971

Agraïments

En la confecció d'aquest catàleg han intervingut diverses persones i entitats, en més o menys grau d'ajuda o col.laboració, a les quals volem fer arribar el nostre més sincer agraïment:

Cesar Ariño Plancheria
Jaume Brustenga Gironella
Edmond Dolcet Olives
Pere Ferré Puig
Felisa Gálvez Sánchez
Josep Maria Gómez de Perugia
Albert González Masip
Josep Lluís Gràcia Finard
Jaume Morell Ginesta
Reynaldo León Anaya
Fèlix Olivé Guilera
Ricard Olivella Ferret
Isidre Prat Vidal
Luis Rentero Corral
Joan Sans Pont
José Sebastian Roca
Mercé Solà Vallès
Juan Antoni Solsona Zetterstrom
Joaquim Vidal Homs
Josep Vilasaló Brotons
Francesc Xandri González
Félix Zurita Moreno de Vega

Institut Municipal d'Història de la Ciutat
- Casa de l'Ardiaca -
(Ajuntament de Barcelona)

Biblioteca de Catalunya
(Diputació de Barcelona)

Un darrer agraïment especial al nostre amic **Fèlix Zurita**, que no ha dubtat en posar al nostre abast el seu arxiu fotogràfic, a més de la seva incondicional animositat pel tema d'aquest llibre.



El Futur





