

EL TRAMVIA DE MONTGAT A TIANA

JOSEP M. TOFFOLI I CARBONELL

Tiana, Recuperant la Història

El tramvia va estar funcionant quasi quaranta anys, però després de la seva marxa ha quedat sempre en el record dels tianencs, de tal manera que avui és un dels símbols de la nostra vila.

Al llarg de l'any 1911 el senyor Garí, que era l'alcalde de Tiana, ja havia fet algunes gestions per a aconseguir la prolongació de la línia de Badalona a Montgat fins a Tiana. Les converses però no arribaren a bon terme. L'Ajuntament de Tiana comptava amb la col·laboració del senyor Josep Ferrer, comandant d'enginyers i amic íntim del senyor Mariano de Foronda, gerent de Tramvies de Barcelona, que aquell mateix any s'havia fet càrrec de la línia Badalona – Montgat.

L'any 1913, els senyors Joan Garí i Josep Santana presentaven al Govern Civil i a la Direcció d'Obres Públiques, el projecte de tramvia elèctric que, des de l'estació de Montgat, es dirigia al poble de Tiana. L'esmentat projecte, subscrit per l'enginyer Josep Ferré, constava de quatre documents: memòria, plànols, pressupost i plec de condicions facultatives.

Com que la titularitat de la carretera de Mongat a Tiana corresponia a la Diputació, era necessària la seva aprovació. En un informe de la Diputació es considerava que es podia aprovar el projecte, si bé feia dotze propostes o condicions. Una d'aquestes propostes recomanava canviar el tipus de carril projectat (el Vignole) pels problemes que podria ocasionar, ja que creava problemes al pas dels carruatges i podria ocasionar accidents. Tenint en compte, però, que el tràfic en general seria de poca importància, i que la col·locació de carrils de ranura donaria lloc a un major cost en la construcció de la línia, acceptava el sistema de Vignole. Possiblement, si s'hagués optat pel sistema de ranura, no hi hauria hagut tants problemes i queixes per l'estat de conservació de la via durant els anys en que el tramvia va estar en funcionament.

En el projecte original, es van obligar a portar a terme uns quants canvis i millores, la qual cosa va ocasionar que d'un cost pressupostat de 125.000 pessetes es passés a 200.000. Una condició que es va imposar, i que no estava prevista en el projecte inicial, era que l'estació transformadora del fluid elèctric rebut fos de la pròpia companyia. Altre modificació, també va consistir en el canvi d'ubicació de la línia dins del camí; al començament, el projecte original preveia que el tramvia circulés pel costat dret del camí en sentit ascendent, però per a una major seguretat dels vianants i carruatges es va canviar el costat del camí per on anava la via.

El Plec de condicions de la convocatòria de subhasta per a l'adjudicació de la línia tenia 26 articles, entre els que cal destacar que el concessionari tenia la obligació de conservar, a càrrec seu, el ferm o empedrat de les carreteres o carrers sobre els que s'establís el tramvia, que les obres havien de començar en el termini de tres mesos i que s'haurien d'acabar en quinze mesos. El material mòbil que com a mínim havia de tenir aquest tramvia per poder ser obert a l'explotació, era de tres vehicles automotors amb l'equip complet (preveia el funcionament de dos tramvies simultàniament, un de pujada i un altre de baixada, i un tercer de reserva).

La concessió, finalment va ser per el senyor Garí, segons lo publicat a la Gaceta de Madrid del 10 de setembre del 1915, sense fer cap mena d'esment a l'altre peticionari, el senyor Santana. El senyor Garí, finalment, va fer societat amb el senyor Gaillard.

El 16 de setembre, per la Festa Major, té lloc la col·locació de la primera pedra. A les fotos de l'època es podem veure que l'estació de la parada del tramvia ja estava pràcticament acabada, amb les portes i finestres tapiades. Les obres dels edificis de la parada o estació del tramvia, el que seria l'estanc i el forn de ca l'Aixelà, s'havien iniciat a començament d'aquest any.

Els veïns de Tiana des del primer moment van estar a favor del tramvia. Ja l'any 1913, quan el projecte va estar a exposició pública per tal de presentar al·legacions, no va haver-hi cap reclamació en contra i sí una exposició a favor signada per varis propietaris i veïns de la vila, declarant la conveniència i utilitat del tramvia. Posteriorment, l'1 d'agost del 1915 s'iniciava una subscripció popular per subvencionar amb quaranta mil pessetes la Societat del Tramvia de Mongat a Tiana, a través d'una comissió recaptadora formada pels senyors Josep Mascaró, Ernest Castellar i Miquel Fàbregas.

En el Ple de l'Ajuntament del 7 de setembre del 1916 es llegeix una comunicació del senyor Garí que, com a gerent de la societat *Tramvia de Mongat a Tiana*, convida a la solemne inauguració del tramvia assenyalada pel 15 de setembre. Tiana tenia d'estrenar tramvia per la seva Festa Major. En aquest mateix Ple s'acorda, per unanimitat, nomenar fill predilecte de Tiana al senyor Joan Garí Botey en premi als seus treballs, esforços i activitats desenvolupats per a l'assoliment d'una millora tan important com és la inauguració del tramvia elèctric Mongat-Tiana. Així mateix, en aquest Ple es va donar el nom de Passeig Gaillard al tram del que avui dia és el carrer d'Edith Llauredó entre els carrers del Bisbe Català i l'Avinguda Garí.

El 12 de setembre, però, Joan Garí presenta un comunicat en el que diu que circumstàncies inexcusables impedeixen que es pugui dur a terme la inauguració en el dia prefixat. Si bé el senyor Garí no mencionava la causa de l'ajornament, aquest va ser degut a haver de fer una petita variant en el traçat de la línia, consistent en augmentar el radi del revolt coneguda per la dels cireres, la primera que hi ha pujant passat el pont. A

l'haver canviat el costat de circulació del tramvia, tal com s'ha esmentat, i pujar pel costat esquerra, quan el tramvia arribava a aquest revolt no podia girar degut al petit radi de gir. Per tal de solucionar el problema, es va sol·licitar poder canviar el traçat, passant la vis del tramvia a l'altre costat del camí uns metres abans d'arribar al revolt, prendre el revolt amb un radi més gran i tornar al costat primitiu del camí un cop passat ja el revolt.

Només es va haver d'ampliar el camí veïnal en un punt per realitzar el traçat del tramvia. Aquest punt corresponia a l'alçada de la Colònia Arbó, on hi havia l'apartador per l'encreuament de vehicles.

Finalment, l'1 de novembre va tenir lloc la inauguració, fet que van destacar diversos diaris locals. En el moment de la inauguració la línia comptava només amb dos vehicles motors, en comptes dels tres a que estava obligat pel plec de condicions. El senyor Garí havia sol·licitat poder retardar l'adquisició del tercer vehicle, sol·licitud que li fou concedida considerant les circumstàncies creades per la guerra europea i a que el tràfic que es preveia de moment escàs. Havia d'adquirir, però, el tercer vehicle en el termini de tres anys.

L'abril del 1917, la Companyia sol·licita permís per construir un cobert en el solar que tenia a la cantonada del carrer Anselm Clavé amb el de Sant Francesc, al costat de l'estació transformadora, per dedicar-lo a cotxera. Segurament, seria que ja esperaven l'entrega del tercer vehicle i el remolc. El remolc no estava previst en el plec de condicions i la seva adquisició es podria deure, o bé a un nombre de passatgers en augment o bé a la intenció de substituir els dos vehicles que funcionaven simultàniament per un de sol de més gran capacitat.

La línia s'acabava a la part alta de l'Avinguda Albèniz, amb un apartador en el que la línia es dividia en dues, que quedaven mortes poc abans d'arribar al carrer de Sant Jaume. L'any 1921, el senyor Garí presenta un projecte de millora, perllongant la línia fins a la plaça de l'església, ressaltant la perillositat de les maniobres que es realitzaven amb el remolc. Finalment, la modificació va consistir en perllongar la línia pel carrer del Bisbe Català, unint novament els dos brancals passat el carrer Sant Jaume. Lo estret que era aleshores el carrer del Bisbe, de 5,60metres d'amplada, feia també perillosa aquesta nova opció, en deixar poc espai per a la resta del tràfic rodat, que havia augmentat en obrir-se al tràfic el camí veïnal que anava a la carretera de Badalona a Mollet. Com estava prevista l'ampliació del carrer del Bisbe Català, es va concedir el permís a la companyia del tramvia.

Cap a finals de l'any 1922, amb el projecte de reforma de l'amplada del carrer de la Conreria (avui carrer d'Edith Llauradó) ja molt avançat, es va demanar a la companyia del tramvia que continués la línia fins al carrer de Can Gosch. El senyor Garí va contestar que no podia donar un termini concret per a l'esmentada prolongació. Poc després, es

va procedir a la ampliació del carrer de la Conreria, però mai es va arribar a fer realitat la prolongació de la línia del tramvia.

El 30 de setembre del 1930 la Companyia del Tramvia de Mongat a Tiana va plegar les seves activitats, creant-se una nova societat anomenada "Tranvías Eléctricos del Litoral Catalán S.A." (TELCSA). La línia ja començava a tenir les seves primeres xacres. L'elecció de la via o rail tipus Vignole, tal com s'ha esmentat anteriorment, amb el pas dels anys va començar a passar factura. El setembre del 1931, el mal estat de les vies, que feia perillosa la circulació de tot tipus de vehicles, obligà al Consistori a avisar al gerent de la companyia perquè solucionés aquest problema ocasionat per la poca cura que havia tingut la companyia en la condicionament de les vies. No havent fet la companyia cap cas, es va haver de fer una segona advertència a la companyia.

El setembre del 1932 el senyor Salvador Costa Riera sol·licita la concessió d'un servei d'autobús de Montgat a Tiana. L'Ajuntament de Tiana defensa la continuïtat del tramvia, negant-se a la concessió, ja que ocasionaria la desaparició del tramvia. Malgrat els problemes que es detectaven en el servei del tramvia, aquest era preferible al del autobús, ja que el tramvia realitzava nombrosos viatges que econòmicament no eren rentables i enllaçava amb tots els trens de l'època que paraven a Montgat i es dirigien a Barcelona. En la sol·licitud del nou concessionari de la línia d'autobusos es demanava fer només els quatre viatges diaris que resultaven més rentables. Això hauria significat la desaparició del tramvia i Tiana s'hauria quedat amb un servei més dolent.

Pel setembre del 1942 el Consistori sol·licitava a la companyia que no estacionés el remolc en el punt de parada o començament de línia a Tiana, per l'augment considerable del tràfic i el perill que comportava ja que, quan el tramvia circulava sense remolc, quedava estacionat a l'esmentat lloc. La companyia va respondre que al llarg dels vint-i-sis anys que tenia de vida el tramvia, no s'havia produït cap accident en aquell lloc i que com que tenien la concessió, l'Ajuntament havia de fer els tràmits de sol·licitud al Ministeri d'Obres Públiques.

Al març del 1945, dos mesos després que l'empresa Casas adquirís TELCSA, la companyia sol·licità a l'Ajuntament la exempció dels impostos municipals degut a la seva precària situació econòmica, sol·licitud que va ser desestimada. Al mes següent, la companyia demanava autorització per apujar les tarifes del tramvia, que estaven vigents des del 1936. L'Ajuntament va informar favorablement l'augment condicionant l'autorització a que s'invertís en la reparació dels vehicles, remolc, línia aèria, línia fèrria i reparació de les instal·lacions fixes. L'any 1949 va haver-hi un altre augment de preus, representant la nova tarifa 0,264 pessetes el kilòmetre.

Una idea de la utilització del tramvia ens la dona el nombre de bitllets venuts al llarg de l'any 1951: Tiana a Mongat o viceversa 100.039; Tiana al pont o viceversa 17.541; Tiana

a Can Faceries o viceversa 6.650; Tiana a Mongat anada i tornada 2.722; i Tiana a Casa Sanchiz anada i tornada 957.

A aquets viatges caldria sumar-hi els realitzats amb abonaments mensuals. Aquests abonaments van representar, l'any 1951, només un 5% de la recaptació, enfront del 95% dels bitllets normals. L'any 1951 el tramvia va realitzar 4.074 viatges d'anada i tornada, que a 6,200Km. Cada viatge representa un total de 25.258Km., dada que si l'extrapolem a la llarga vida del tramvia ens donaria que va arribar a recórrer quasi un milió de Kilòmetres.

El juliol del 1951, i degut a les contínues protestes de nombrosos veïns pel constant perill que representaven els continus desviaments i averies ocasionats pel mal estat de les vies i del paviment de les entrevies, l'Ajuntament va dirigir-se a la Diputació per tal que pressionés a la companyia perquè portés a terme les reparacions necessàries per assegurar un bon funcionament. Montgat també sofria les conseqüències del mal estat de la via en el tram de la carretera general, i el seu Ajuntament també presentava les seves queixes. Només en un diumenge de l'estiu del 1949, a conseqüència de les males condicions en que es trobaven col·locats els rails del tramvia Mongat-Tiana a la carretera general, es van registrar sis accidents de circulació entre motoristes i ciclites, alguns dels quals varen haver d'ésser assistits de lesions de pronòstic reservat.

No va tardar a ocórrer lo que temien els usuaris del tramvia. El dilluns 5 de novembre del 1951, en una de les moltes sortides de via que sofria el tramvia, aquest va volcar en un accident que, si bé no va ocasionar cap mort, sí que va haver-hi alguns ferits greus i el servei es va interrompí durant quatre mesos. El tramvia accidentat va ser el que va sortir a les 8 hores 40 minuts del matí, resultant quatre passatgers ferits de gravetat i uns vuit o deu amb ferides lleus. Un total de vuit passatgers varen ser traslladats a l'hospital de Badalona.

L'explotació del tramvia de Mongat a Tiana no era l'única que es trobava en aquestes circumstàncies per falta de rendibilitat. El sis de febrer del 1952 s'aprova una llei on es preveu la creació d'unes Comissions Mixtes per a l'estudi de diferents línies de tramvies, entre las que hi constava la de Mongat-Tiana. La llei especificava que la Comissió Mixta tenia d'emetre un informe en el que s'especificués les condicions en que l'explotació podria continuar realitzant-se per l'empresa concessionària, facilitant-li els mitjans econòmics suficients en forma de tarifa adient o subvenció municipal per tal que l'explotació s'efectués amb normalitat. En cas de no ésser possible, la Comissió podia proposar la municipalització i, finalment, so no es trobava una fórmula per poder continuar el servei del tramvia, la Comissió havia de proposar, raonant-ho, prescindir d'ell o, si fos possible, substituir-lo per un altre sistema de transport que econòmicament pogués subsistir.

A la Comissió Mixta hi eren representats les Ajuntaments de Tiana i Montgat, l'empresa "Tranvías Eléctricos del Litoral Catalán" (TELCSA), i la Direcció d'Obres Públiques de la província de Barcelona. A les actes de les reunions de la Comissió Mixta hi trobem dues postures totalment oposades. Per un costat, la de l'Ajuntament de Tiana, recolzada pel de Montgat, que defensava a tota costa, la continuïtat del tramvia, i per l'altra banda, la posició que defensava TELCSA que consistia en substituir el servei del tramvia per el d'un autobús.

Tiana tenia uns dos mil habitants i la seva població laboral podia dividir-se en un 45% que tenia el seu centre de treball (agrícola en la seva major part) dins del terme municipal i podia prescindir de l'ús del tramvia, i un 55% que es traslladava diàriament als centres de treball ubicats fora de la localitat. Montgat, amb les dues porcellanes, les tres fàbriques químiques, diferents tallers mecànics i empreses de construcció i alimentació, donava treball a molts tianencs el jornal mitjà dels quals era inferior a les 25 pessetes.

La falta d'un acord, dins la Comissió Mixta, entre l'Ajuntament i l'empresa concessionària TELCSA, va acabar en que cadascú va emetre per separat, el seu informe a la Direcció General de FF.CC., Tramvies i transport per Carretera.

El mes de desembre del 1953 el gerent de TELCSA, senyor Casas, comunica al senyor Aixelà, alcalde de Tiana. El seu desig de presentar una instància per tal de proposar la solució que considerava definitiva. Amb data de l'onze de gener del 1954, el senyor Casas presenta una instància a l'alcaldia en la que diu, entre altres coses, que és impossible actualment circular un vehicle motor i remolc i que, circulant únicament el vehicle motor, ha estat necessari ajustar la marxa del tramvia, que triga trenta minuts en fer el recorregut de Tiana a Montgat. La companyia proposava, una vegada més, la seva substitució per un autobús. Efectivament feia pocs dies que havia quedat fora de servei el transformador, que va ser substituït per un equip provist d'una làmpada de vapor de mercuri que estava retirada per insuficient rendiment, i d'aquesta manera es va poder continuar amb el servei, invertint en el trajecte un temps superior al que fins aleshores regia, creant una greu dificultat per poder assegurar l'enllaç amb la xarxa del ferrocarril.

Alguna cosa havia canviat en la posició de l'Ajuntament respecte a la continuïtat del tramvia. No solament estava d'acord en la seva substitució per un autobús, sinó que va donar una pressa extraordinària als tràmits perquè es pogués porta a terme el més aviat possible. L'empresa es comprometia a fer el mateix nombre de viatges que venia fent el tramvia, amb una tarifa de 50 cèntims per Kilòmetre, renunciant al límit mínim de 5Km. que li concedia la llei, i mantenia la tarifa reduïda per abonaments setmanals o mensuals del 50% condicionada a un horari determinat pels obrers. Finalment l'empresa es comprometia a fer un donatiu de 200.000 pessetes per ajudar a l'Ajuntament a arranjar el paviment dels carrersAVINGUDA Albéniz, Anselm Clavé i Antoni Clapés un cop alliberades

les vies, i també per procedir a l'obertura (ja projectada molts anys abans) de la unió de laAVINGUDA Albéniz amb la del Generalíssim Franco (avui, Passeig de la Vilesa). Era condició inherent a aquesta oferta que s'obtinguessin 1.500.000 pessetes per la venda del material procedent de l'explotació del tramvia, augmentant o deduint aquesta aportació a prorrata del que s'obtingués sobre la xifra indicada.

Mentre es va tramitant el canvi, però, el tramvia segueix circulant, amb por i malestar dels viatgers, i tothom es tem que es torni a repetir un accident com el del 5 de novembre del 1951. L'agost del 1954, l'alcalde va anar personalment al Govern Civil per donar compte dels freqüents descarrilaments, demanant que, mentre s'estudiava la possibilitat de la transformació del servei tramviari pel d'autobús, s'autoritzés efectuar el servei amb autobús.

El servei del tramvia va ser suspès el 28 d'agost del 1954, sense haver obtingut encara l'empresa TELCSA el canvi de tramvia a autobús, i ja no va tornar a circular. L'empresa de Joan Bosch Serra, titular dels serveis de transport de viatges de Badalona a Sabadell i de Tiana a Barcelona a realitzar temporalment el servei entre Tiana i Montgat. Però no va ser fins al 13 de setembre del 1955 que es va publicar al BOE (Boletín Oficial del Estado) l'autorització a TELCSA per substituir el tramvia per l'autobús. El primer d'octubre del 1955 l'empresa TELCSA iniciava un nou servei amb autobús fent servir un "*Tubauto*" un vehicle amb capacitat per a 31 persones assegudes i 16 a peu dret, capacitat que era la teòrica de fàbrica, ja que en la pràctica hi entraven molts més passatgers.

Els vehicles del tramvia, els tres cotxes motors i el remolc, abandonaren Tiana el març del 1957, essent el seu primer destí un magatzem de ferralla.

Res ens va quedar del tramvia, ni vehicles, ni rails, ni cables. El tramvia va quedar inesborrable en el record dels tianencs, juntament amb el record que varen fer possible la seva existència, des del gran alcalde Joan Garí Botey, a la iniciativa del qual es deu el tramvia, fins als diferents empleats que va haver-hi al llarg dels anys.

Després de la marxa dels cotxes del tramvia al magatzem de ferralla, aquest varen tenir diferents destinacions, principalment com a reclam o bars, perdent els tianencs la seva pista. No va ser fins al juny del 1992 que Lluís Carreras, aleshores regidor de cultura, després d'un temps de recerca localitzava a Masquefa un cotxe del tramvia abandonat i en un lamentable estat de conservació. Començava aleshores un altre pàgina de la història del tramvia: la seva tornada a Tiana i la seva restauració.

Bibliografia: Arxiu Municipal de Tiana