

VIII^a Expo FORONDOTELICA

(COL·LECCIONISME HISTÒRIC DEL TRANSPORT)



**GALERIA
FORONDA**

TMB COMUNICACIÓ INTERNA
FORMACIÓ

L'EVOLUCIÓ DEL TRAMVIA A BARCELONA

*La Galeria Foronda va néixer ara fa quatre anys amb la idea de divulgar el coneixement sobre el transport públic a la conurbació de Barcelona. La present exposició honora aquesta escomesa ja que porta com a títol **“La Història del Tramvia”**.*

Els tramvies arriben a Barcelona per substituir les antigues diligències. Aquest nou mode de transport defineix un trajecte determinat i aconsegueix traslladar un major nombre de viatgers sense incrementar excessivament la càrrega dels cavalls o de les mules.

El primer tramvia va ser inaugurat el dijous 27 de juny de 1872. Era Alcalde el Sr. Rius i Taulet i tant ell com les altres autoritats invitades van fer el recorregut entre el Pla de la Boqueria i l'estació construïda al costat de l'Església de Sant Josep (Josepets), a l'extrem de la vila de Gràcia.

Al Ban Municipal que es va publicar, el motiu més greu de preocupació era que no s'entorpis el lliure pas dels cotxes de la Barcelona Tramways Company Limited, que com el seu nom indica, era anglesa, i que no es posaren obstacles en les vies.

El segon tram de la línia es va inaugurar molt poc després, l'1 de setembre de 1872, quan el tramvia es va perllongar fins a la Barceloneta.

Les línies van anar creixent de manera radial, en una conurbació que passà de 150.000 habitants (a mitjans del segle XIX) a prop de 500.000 a començaments del segle XX.

Les innovacions tecnològiques van aportar els tramvies de vapor (1876) i posteriorment (1889) la tracció elèctrica.

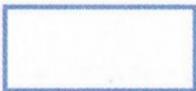
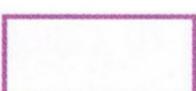
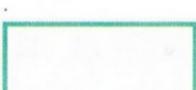
El 1907 va desaparèixer el darrer tramvia de sang (amb cavalls) el de Magòria i els tramvies elèctrics van esdevenir, després de la Primera Guerra Mundial, un mitjà de transport de masses tal com expressava la cançó cantada per la cupletista Pilar Alonso que deia així:

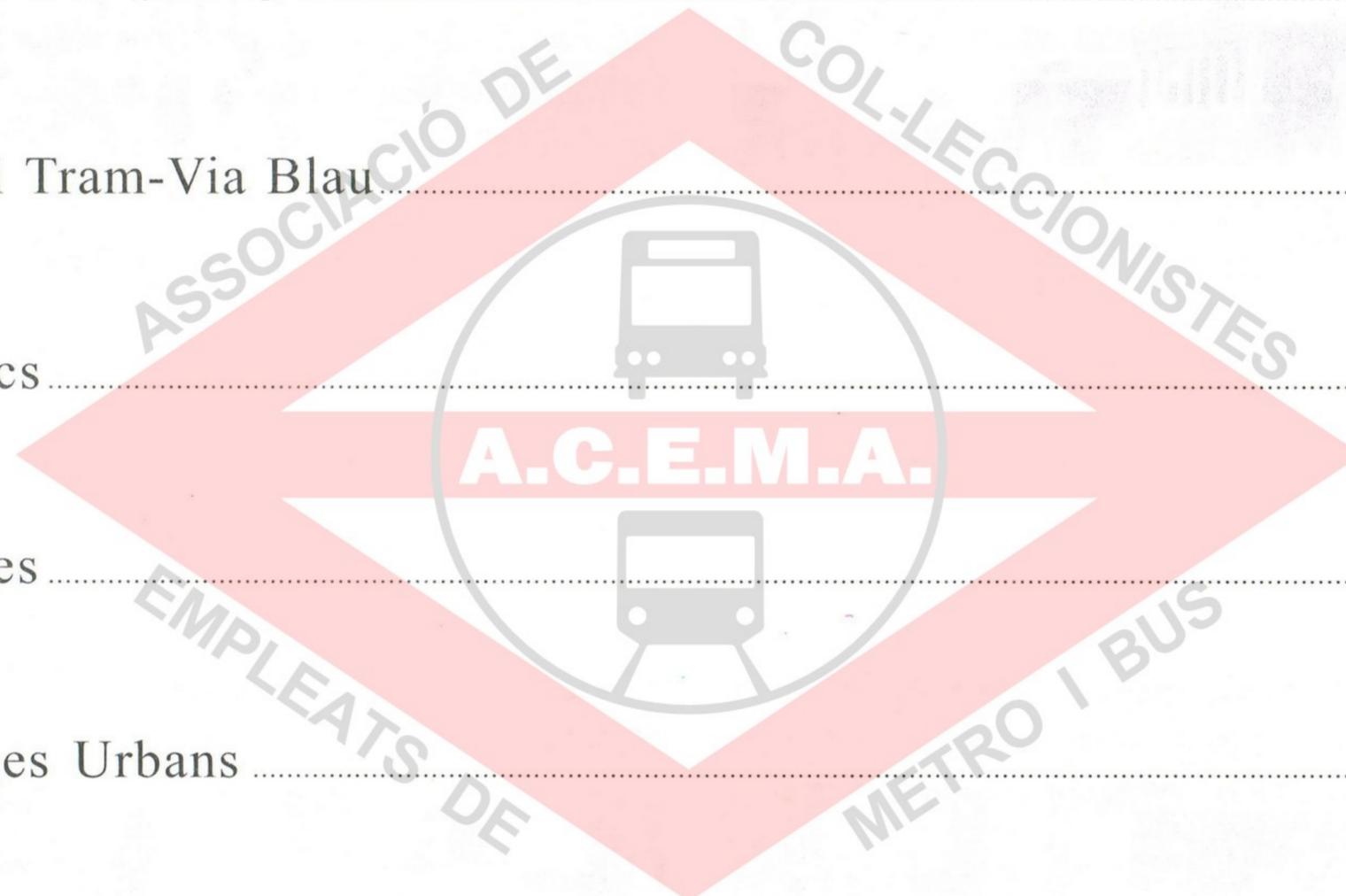
***“Els tramvies d'en Foronda
van farcits de ciutadans
semblen llaunes de sardines... ambulants”***

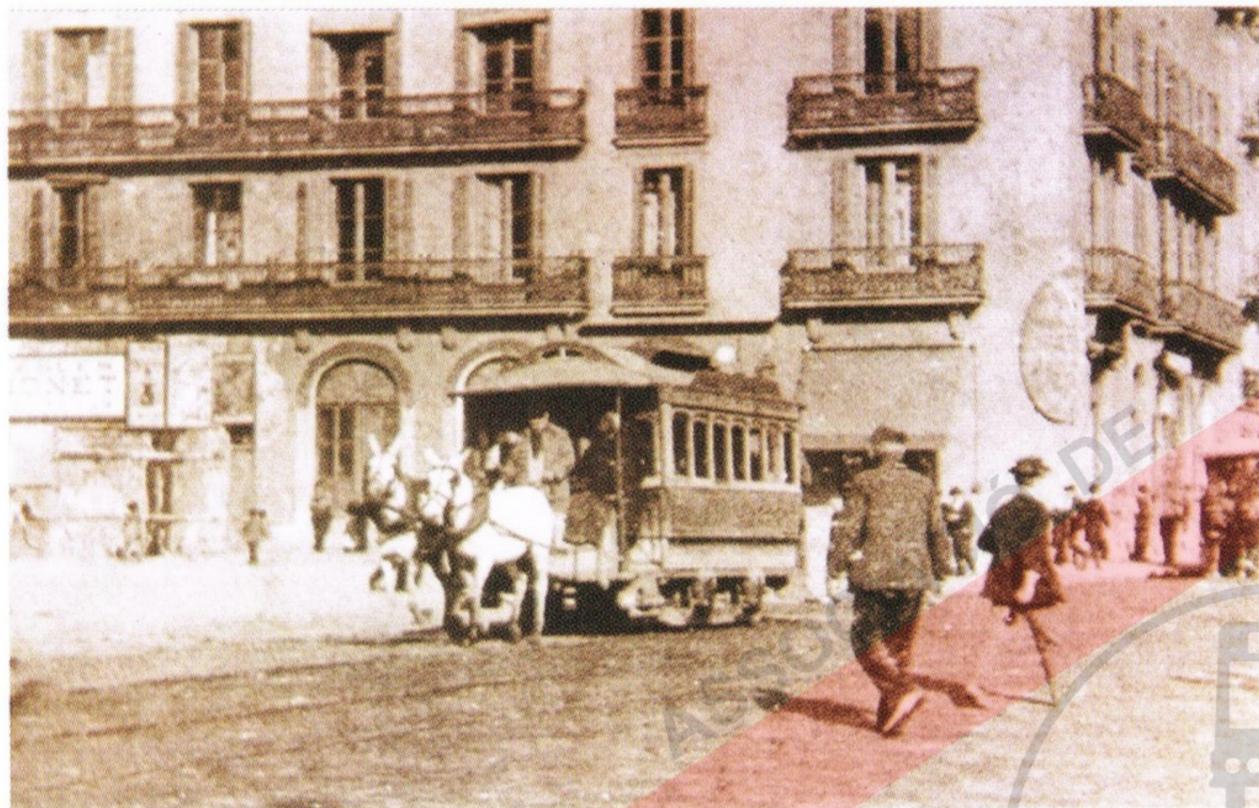
De mica en mica podríem anar fent un llarg recorregut fins els nous tramvies del Trambaix i Trambesós, la innovació tecnològica i la qualitat del servei defineix a l'hereu d'una llarga tradició que permet esbrinar nous capítols d'una història que volem que sigui inacabable.

Gaudiu del trajecte!

Eladi de Miguel Sainz
Cap de Comunicació Interna

	Contingut	Pàg.
	Tracció « A SANG ».....	1
	Vapor i Tram-Via Blau.....	2
	Electrics.....	3 - 8
	Objectes.....	9 - 17
	Paisatges Urbans.....	18 - 19
	Dependencies.....	20 - 21
	Els Nous TRAM.....	22 - 24

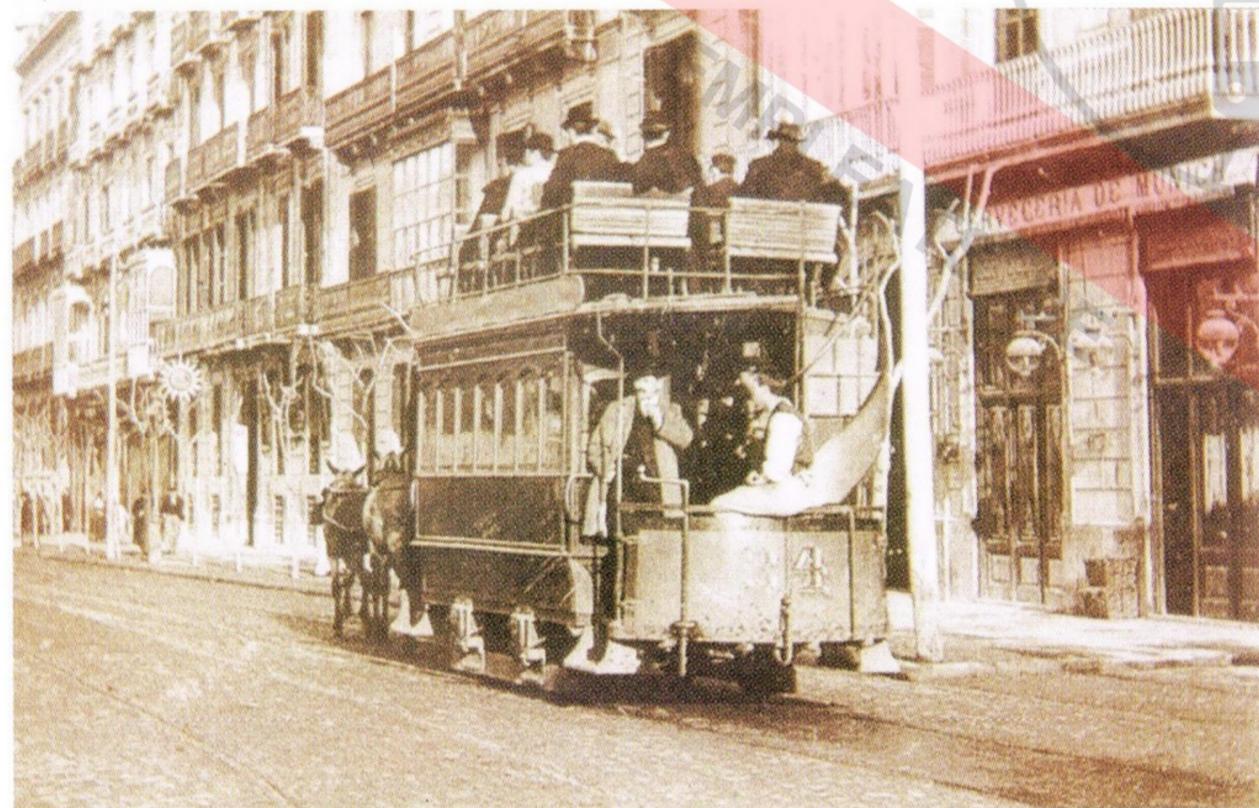




Tramvia a sang passant pel Pla de Palau, l'any 1877



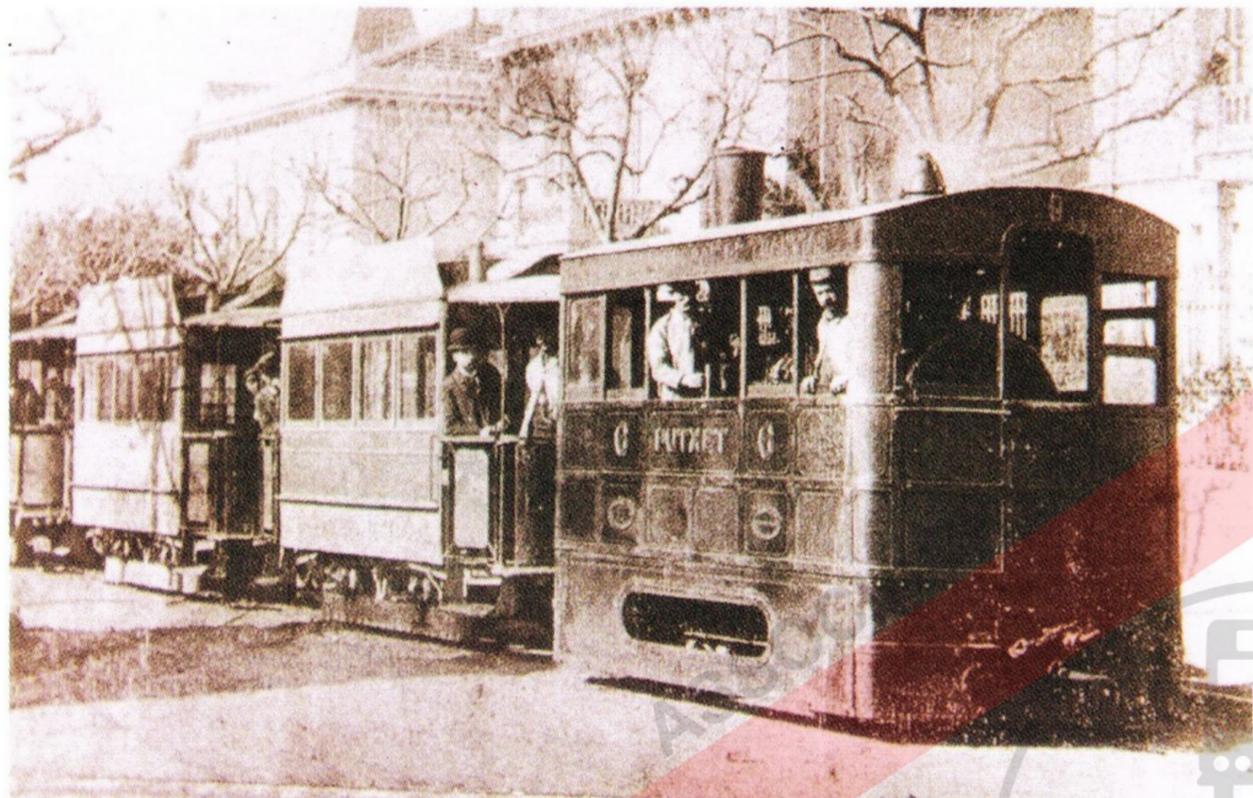
Anagrama CGTB. Rda. Sant Pau



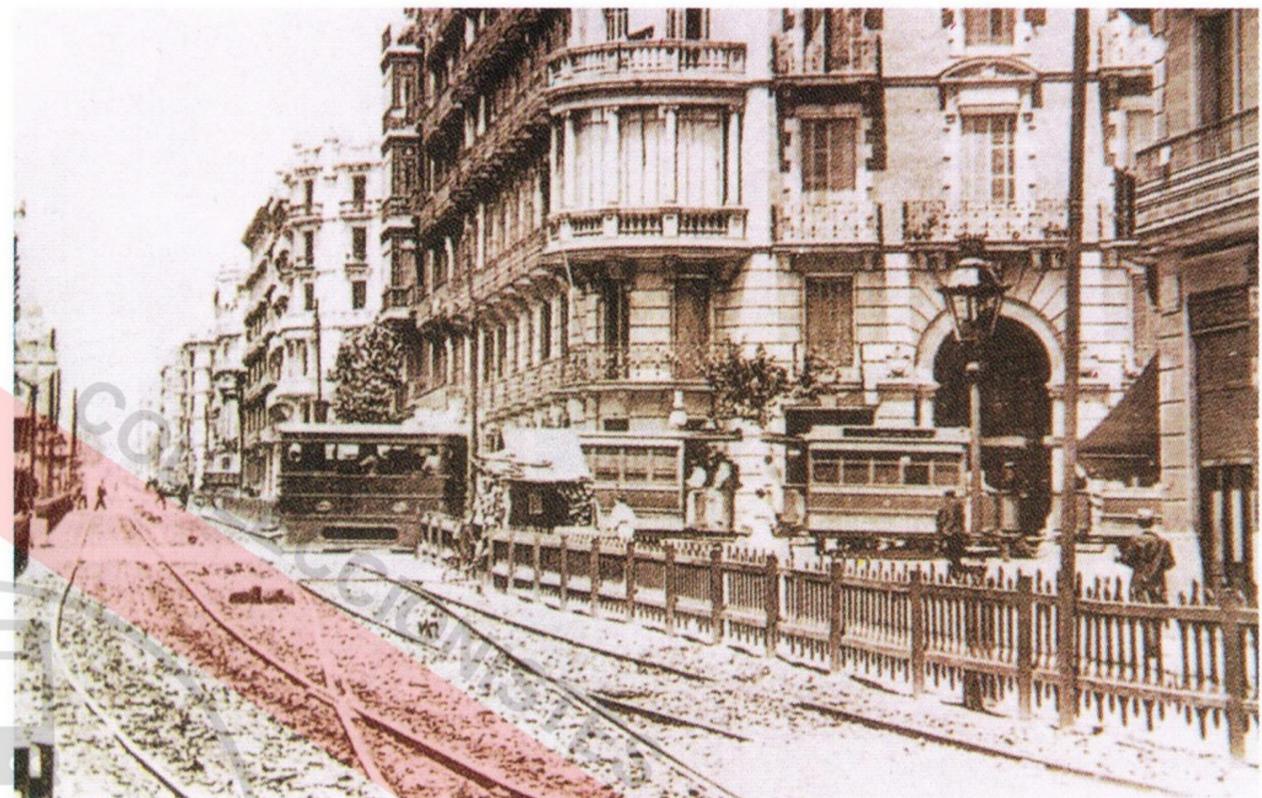
Tramvia a sang passant per la Pl. Catalunya, l'any 1890



Tramvies a sang passant per Pl. Catalunya, l'any 1900



Tramvia a Vapor passant pel Putxet



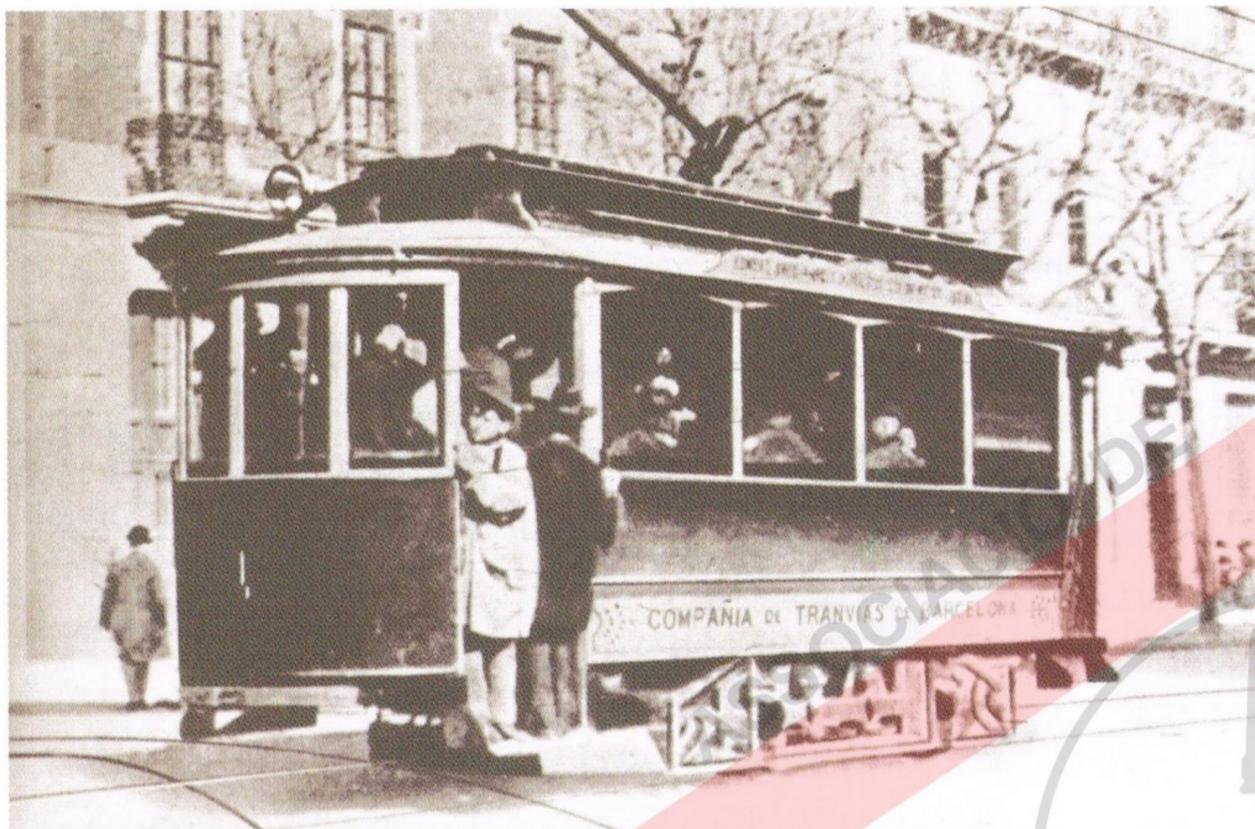
Tramvia a Vapor passant per la cantonada Rda. St. Pere-Balmes



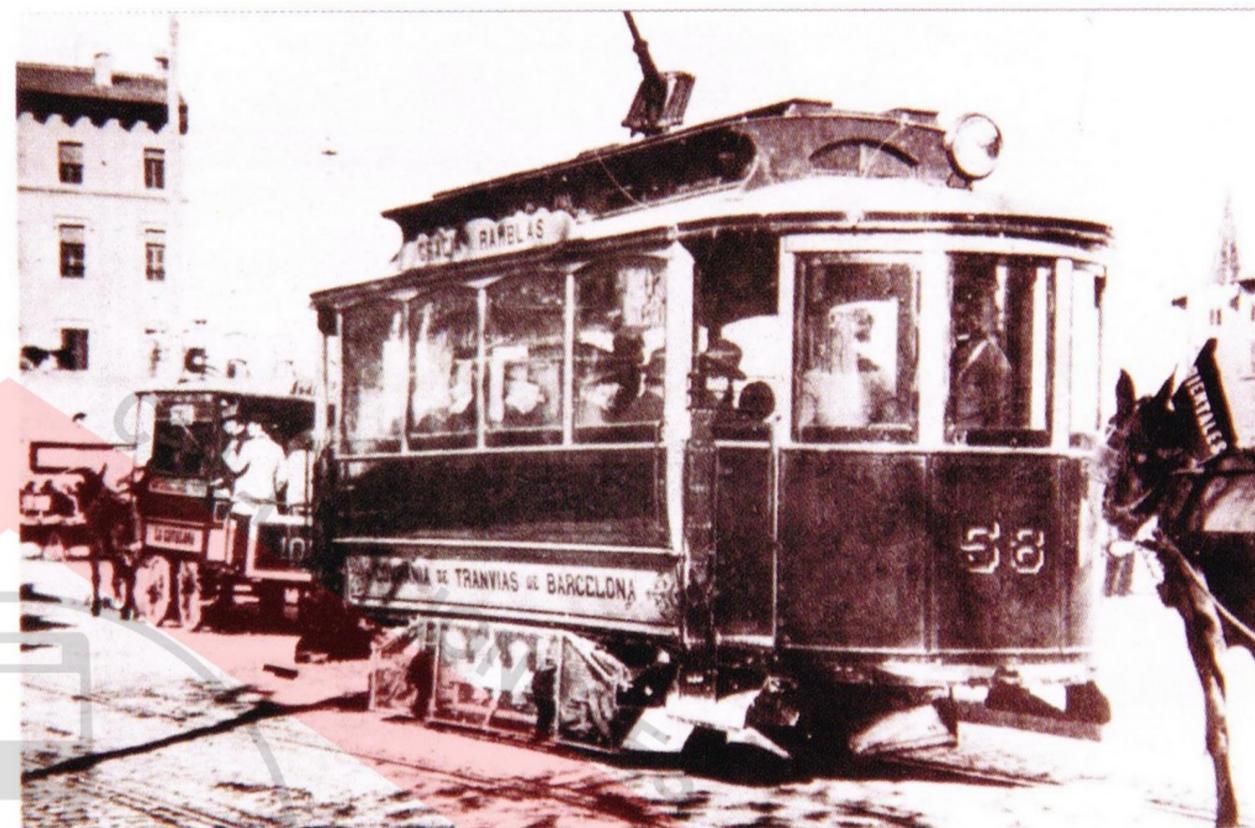
Tramvia Blau cotxe núm 1



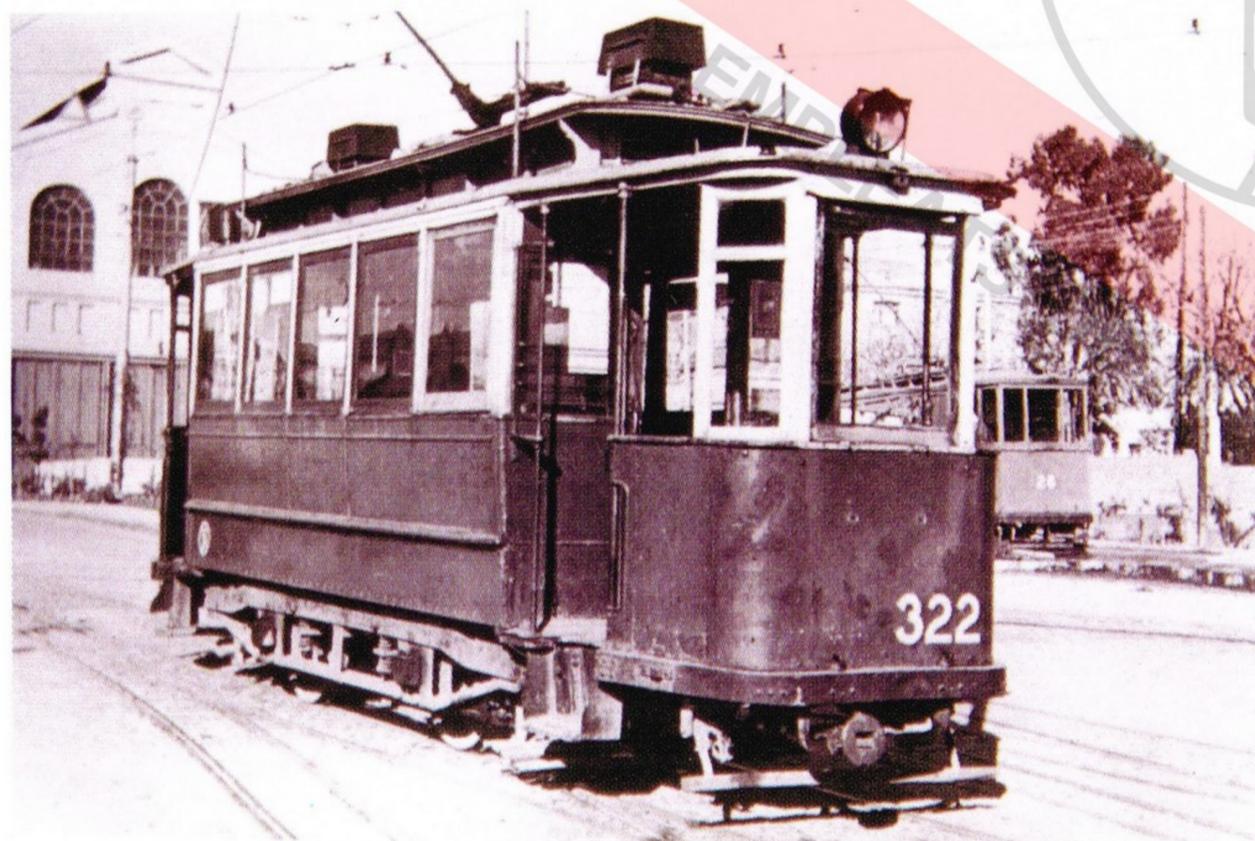
Tramvia Blau cotxe núm 6



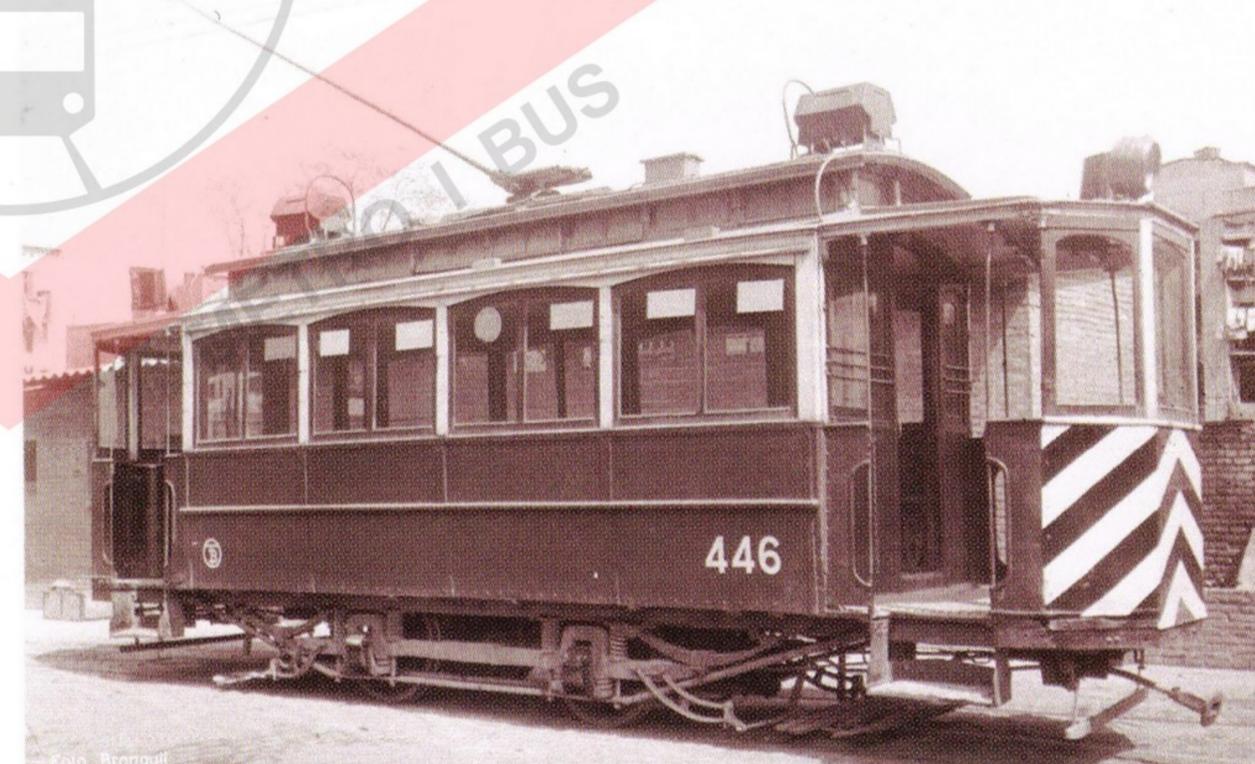
Tramvia elèctric núm 1, sèrie 1-124, fabricant Girona
- Primer de la sèrie de Tramvies elèctrics a Barcelona -



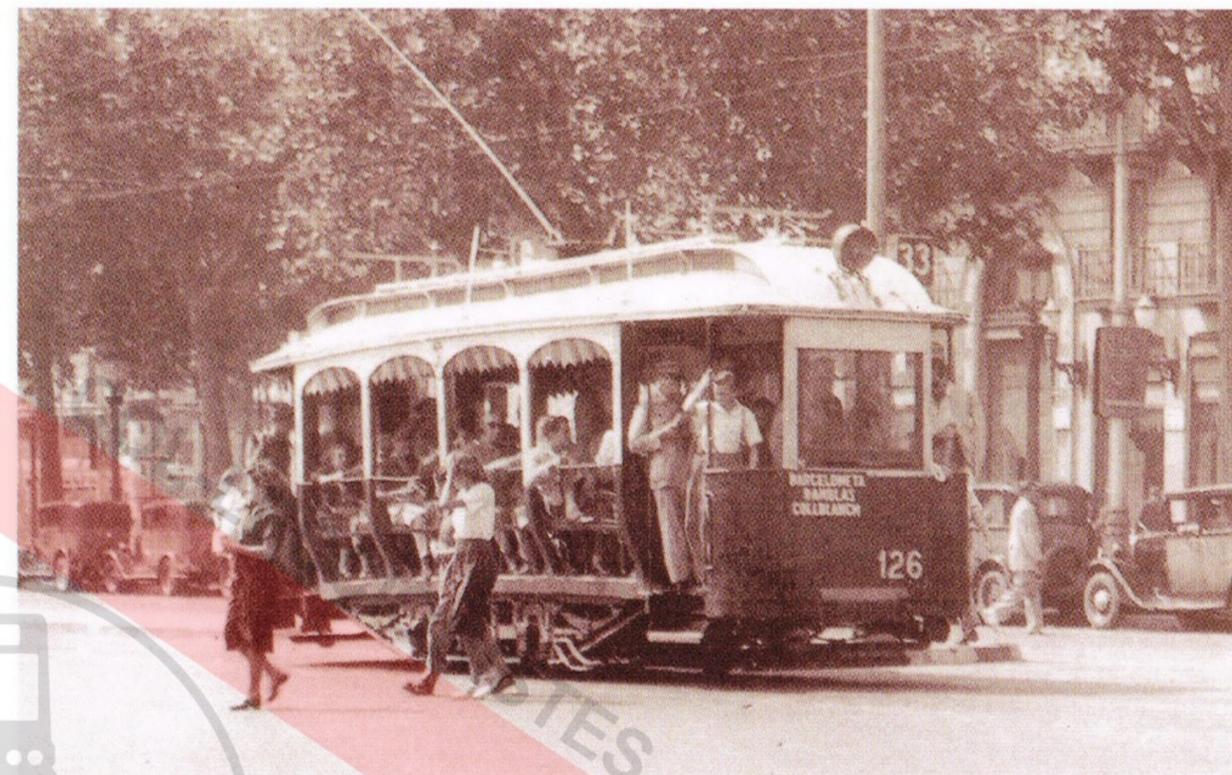
Aspecte original dels primers tramvies-elèctrics, sèrie 1-124



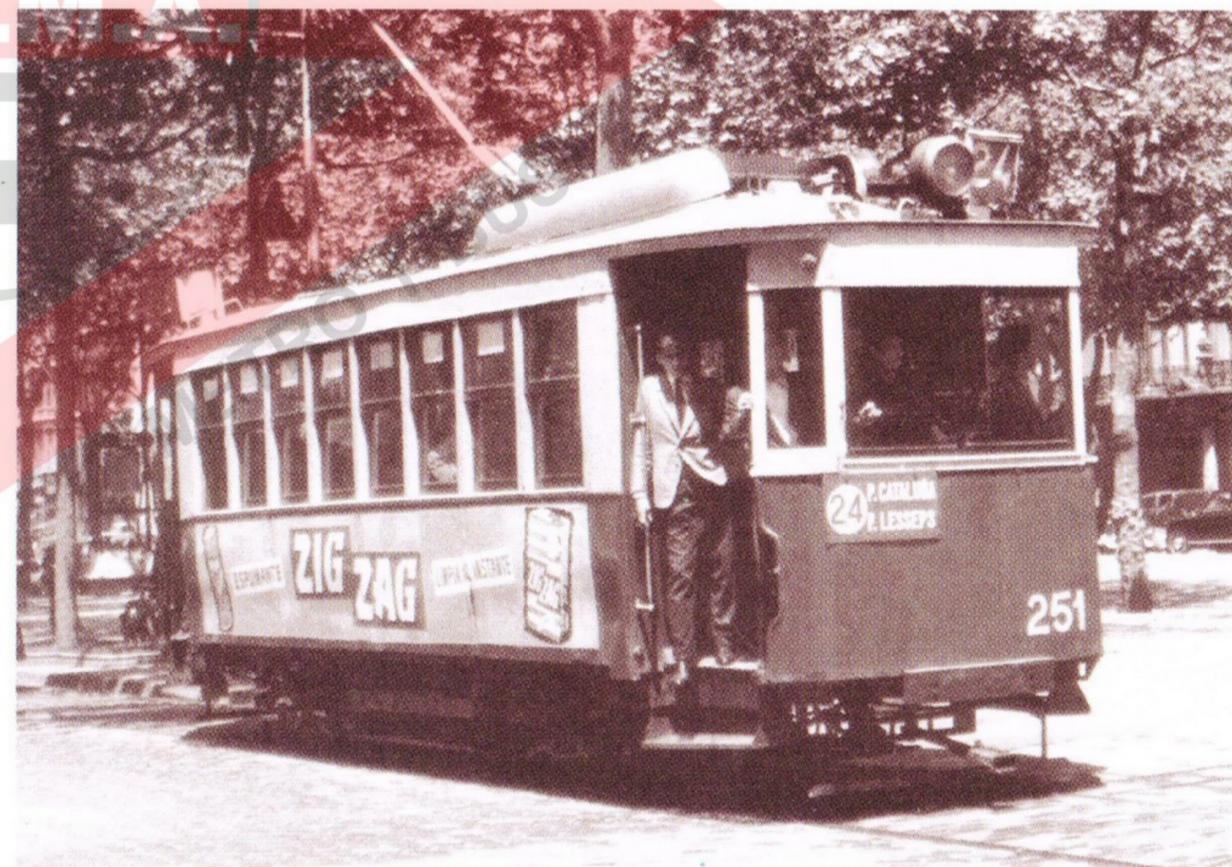
Tramvia Sèrie 300, de la xarxa de tramvies de via estreta



Tramvia elèctric, sèrie: 446-451, fabricant Lladró
- Ample de via 1 m -

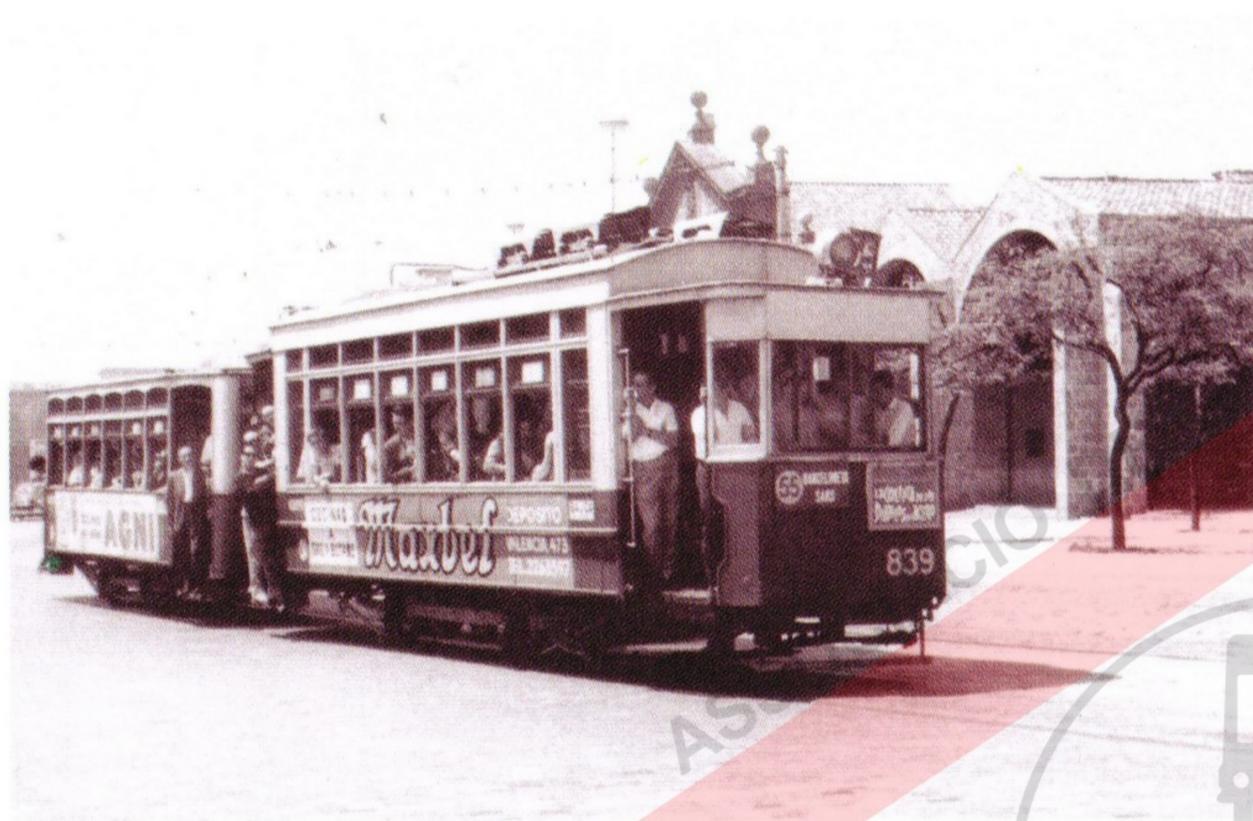


Tramvies Jardinera, sèrie 125-133, fabricant Girona (1906)



D'origen el pis superior era descobert, Fabricant Girona (1909)
- Modificats als tallers de TB. a partir de 1933 -

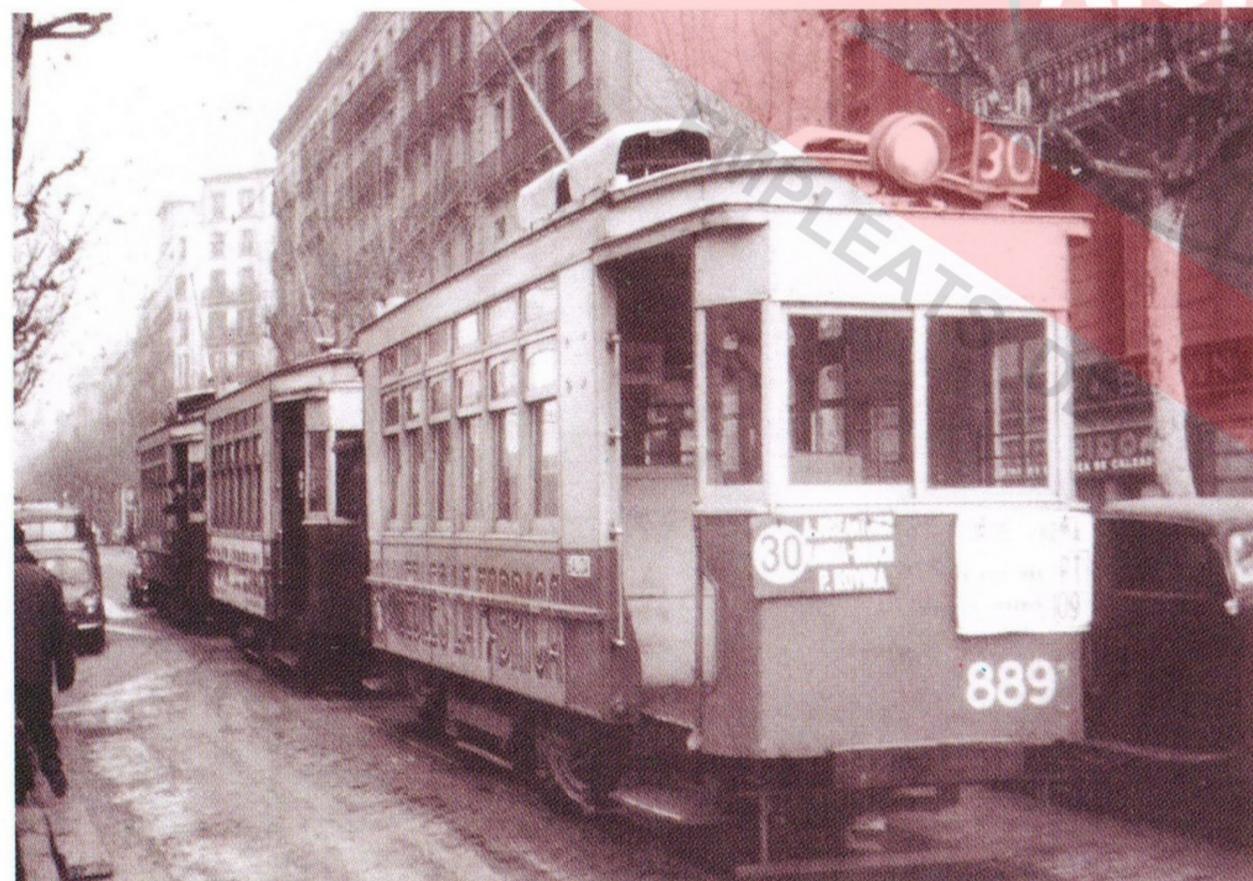
Sèrie 227-285, Fabricant Girona (1917)
- Modificats als tallers de TB. a partir de 1945 -



Sèrie 837-856, fabricant Girona (1922-23)



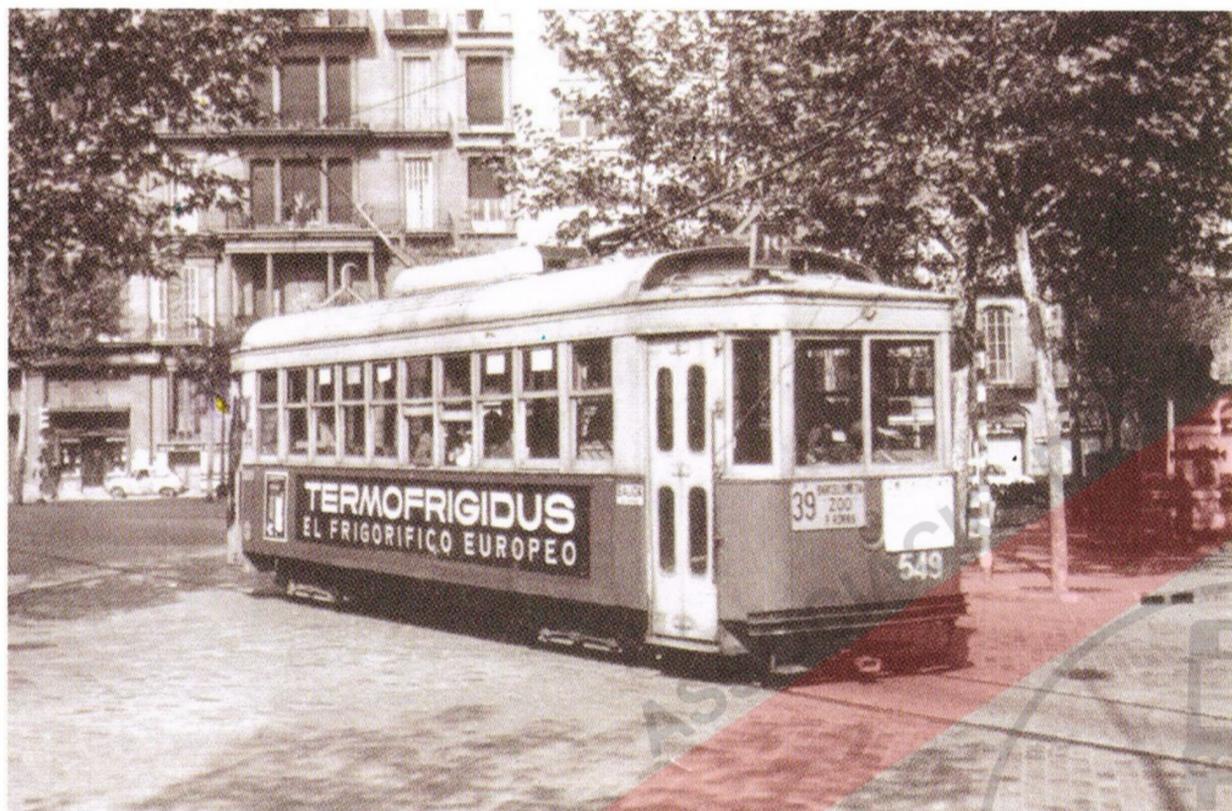
Sèrie 900, fabricants: FC Sarrià (901), Manage (901 endavant)
Nomenats "Tanques" tenien un ample de via de 1 m, des de l'any
1923-25, alguns vehicles van ser adaptats a l'ample de 1,435 m



Sèrie 860-889, fabricant Girona (1924)



Protòtip 513 - Nova carrosseria de l'any 1964



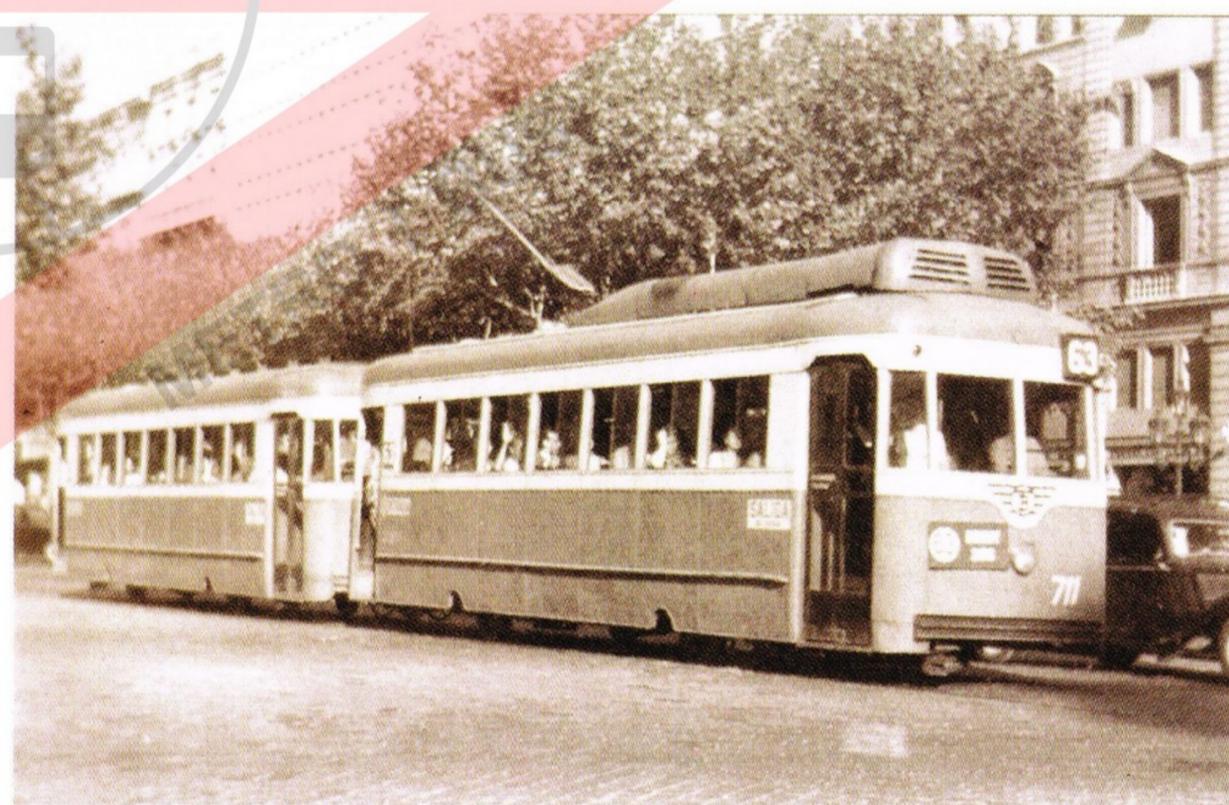
Sèrie 501-550, fabricant Girona (1926)



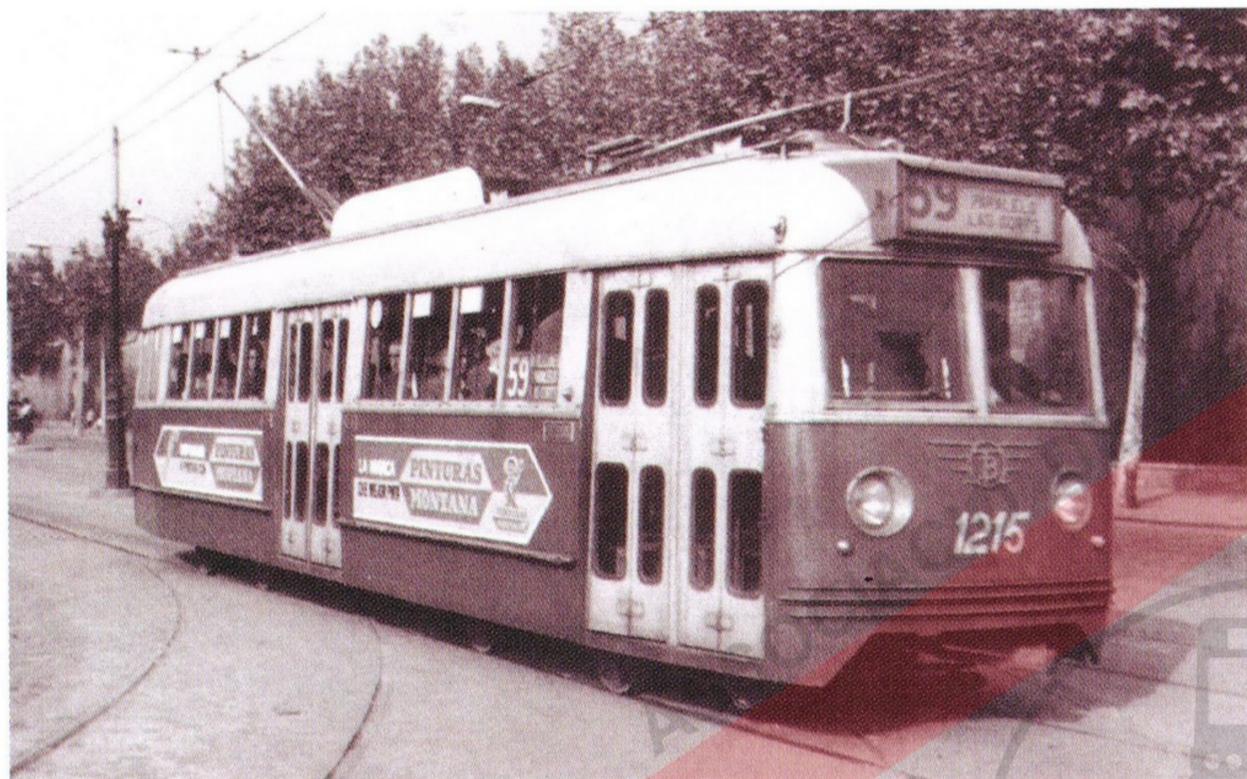
Sèrie 501-512, modificació del sostre per TB. (1963)



Sèrie 701-712, fabricants: Maquitrans-TB.(1943)
- Circuit de maniobra de baixa tensió 24 V -



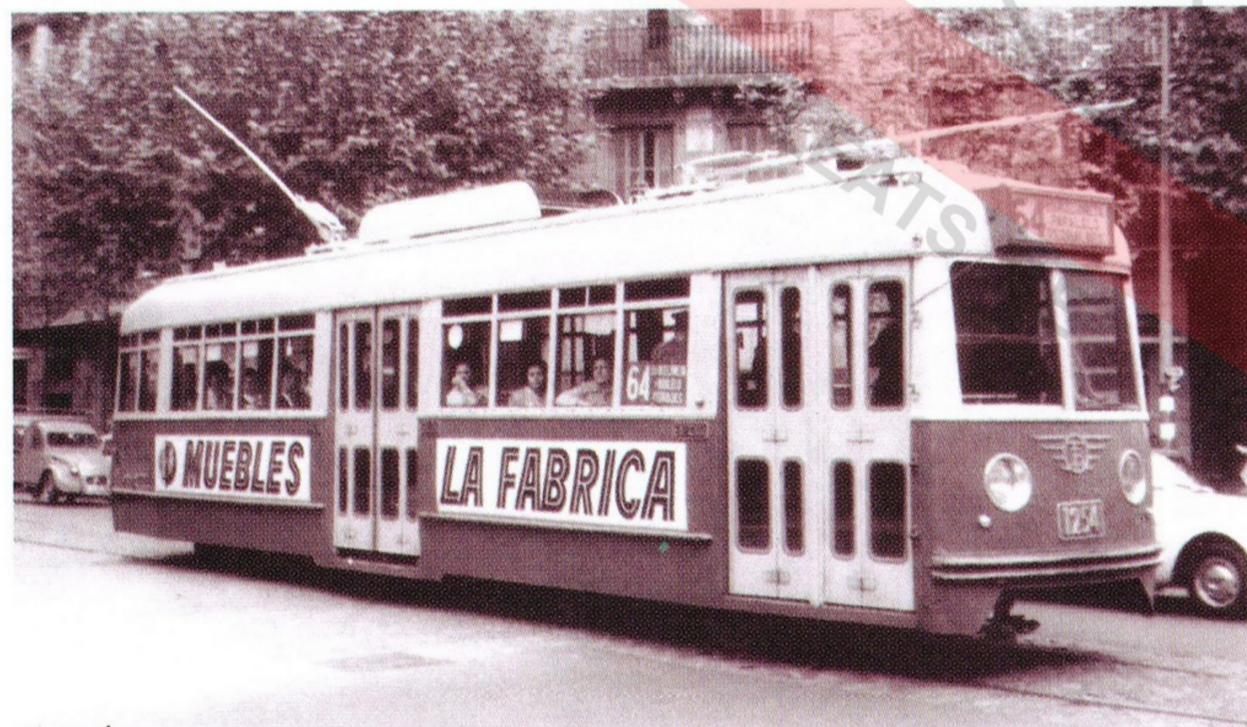
Sèrie 701-712, fabricants: Girona-TB.(1943)
- Tren format sempre pels cotxes autopulsats 711-712 -



Sèrie 1201-1250, fab.: Maquitrans i Cardé Escoriaza.(1943-1946)
- Nova tecnologia segons normes P.C.C. (USA) -



Remolcs "Zaragoza", Sèrie 1401-1480, fabricant Cardé Escoriaza.
- Fabricats a Saragossa, semblants als 1200, circulaven amb qualsevol cotxe motor-



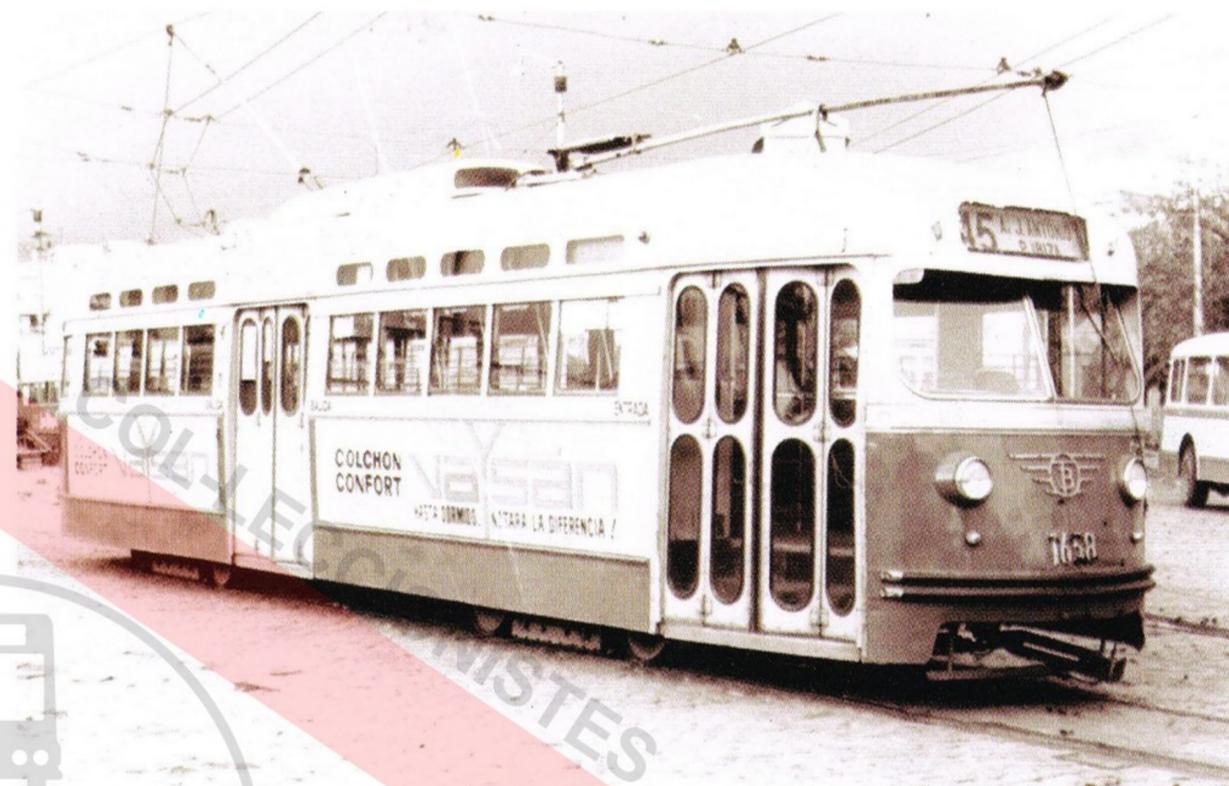
Sèries 1200/1251-1299/1301-1310, fab.: Maquitrans i Cardé Escoriaza
- Similars a la sèrie 1201-1250, però més alts -



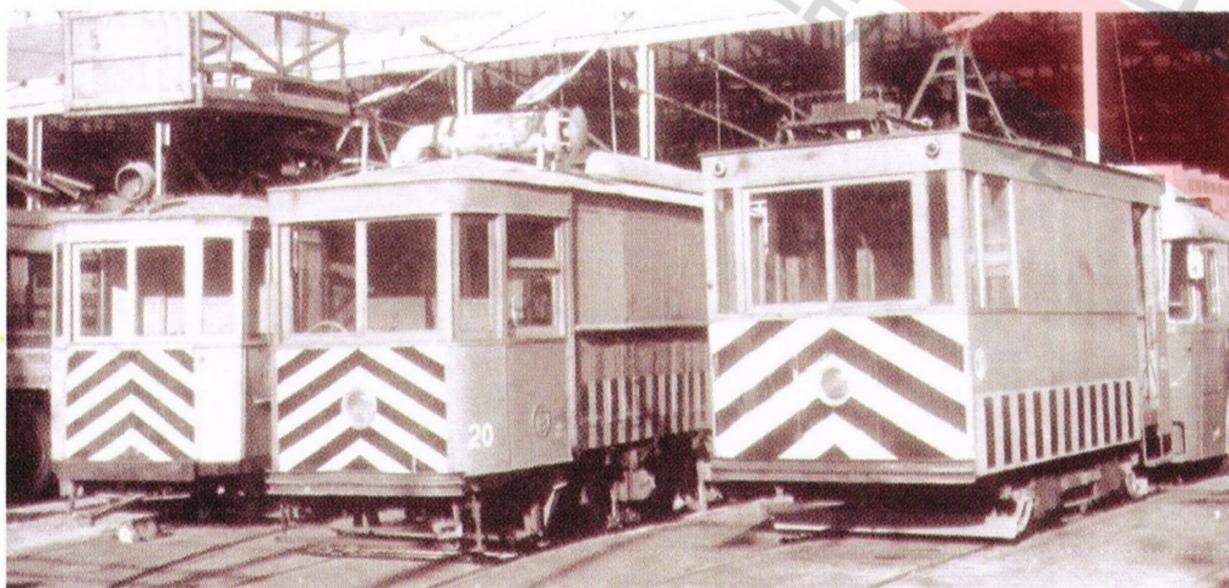
Sèrie 200 MT – Modernitzats als tallers de TB, als anys 1953-57



Tramvia 1290 (únic). Va ser fabricat al Taller Central de Sarrià a l'any 1964, prenent com base el bastidor del cotxe 1290

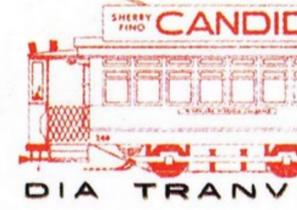


Tramvia 1658, de les sèries 1601-1699, fabricats per St. Louis Car Company. Van ser importats y restaurats per TB y Macosa. L'últim tramvia de l'anterior època que va circular a Barcelona el 19 de març de 1971, va ser d'aquesta sèrie, el 1653.



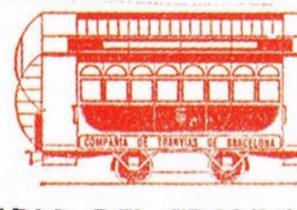
Tramvies auxiliars, Cotxeres de Diputació Actualment traslladats a El Museu de Transport de Catalunya

Tranvia "Rabassada - Girona" serie 211-285: año 1910

00507  3 Pesetas

ULTIMO DIA TRANVIA LINEA 51

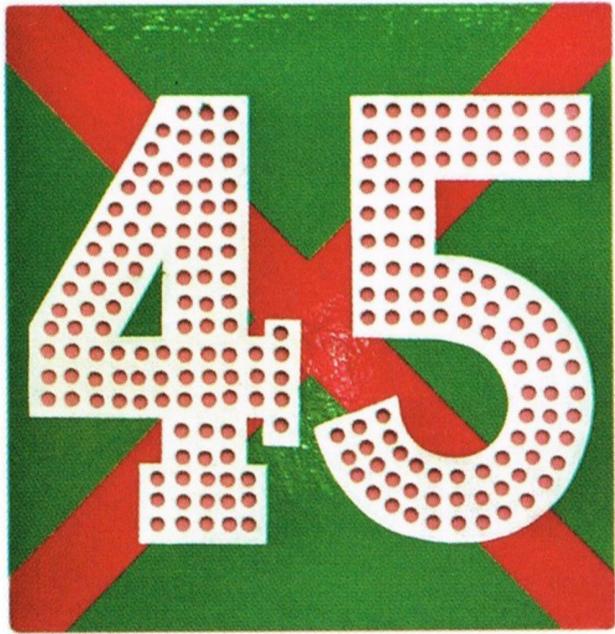
TRANVIA DE TRACCION A SANGRE - AÑO 1872

Aa. 2  5 Pesetas

00000

CENTENARIO DEL TRANVIA 1872-1972

Col·lecció últim dia del tranvia - 1er dia d'autobus (11 Bitllets) 1970-1971



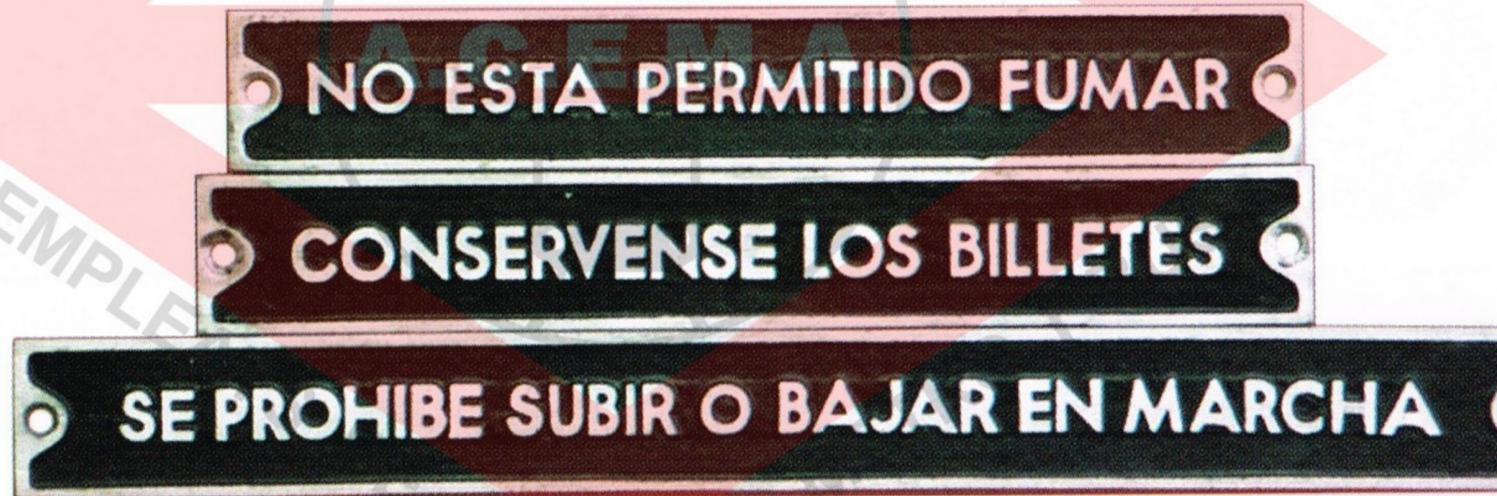
45 y 24: Indicador de línia del tramvia



Carril del tramvia de cavalls
Es va trobar soterrat al Passeig de Gràcia



Maneta de la controla de marcha



Rétols de l'interior dels tramvies amb les normes a seguir



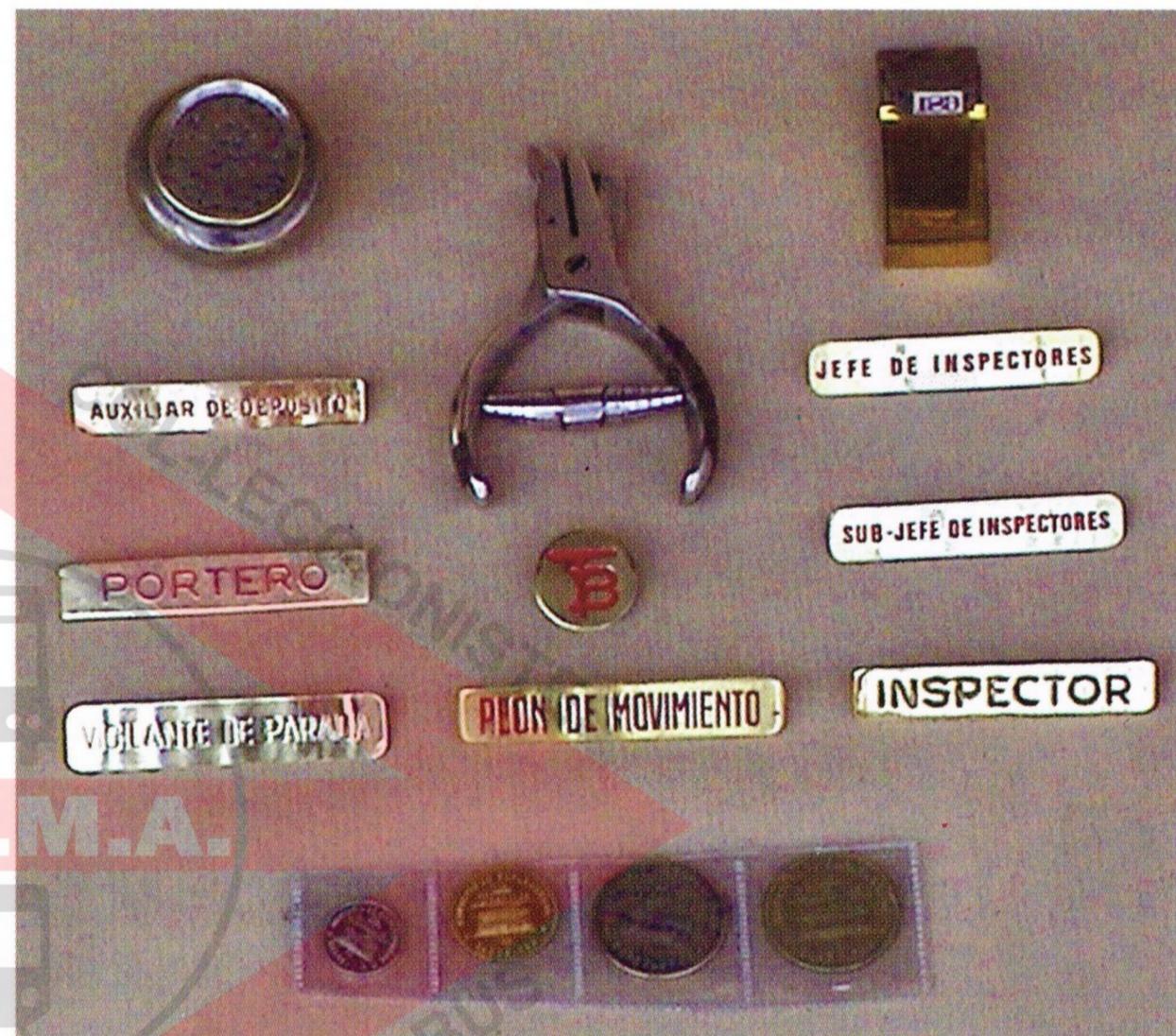
Nansa pera que el passatger
és pogués agafar



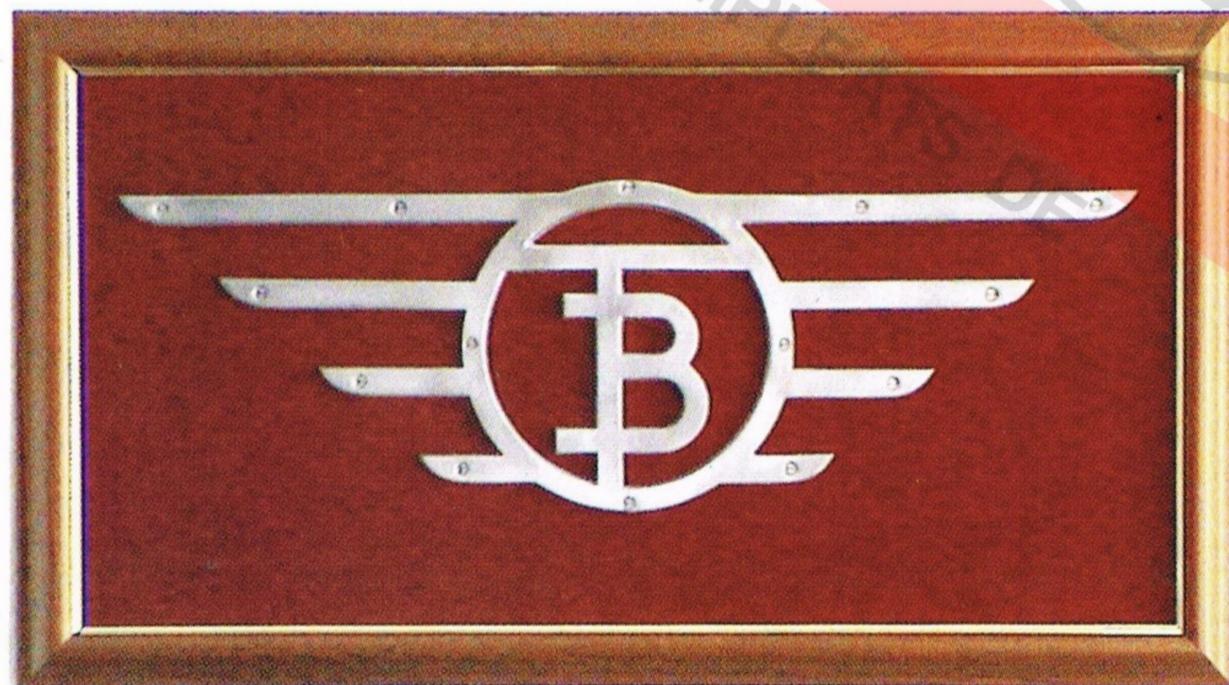
Aïllador del tirant de fixació de la línia aèria



Suport de paret de la línia aèria



Objectes propis dels "tramviaries"



Anagrama de TB que va ser instal·lat en tramvies de la sèrie 1200

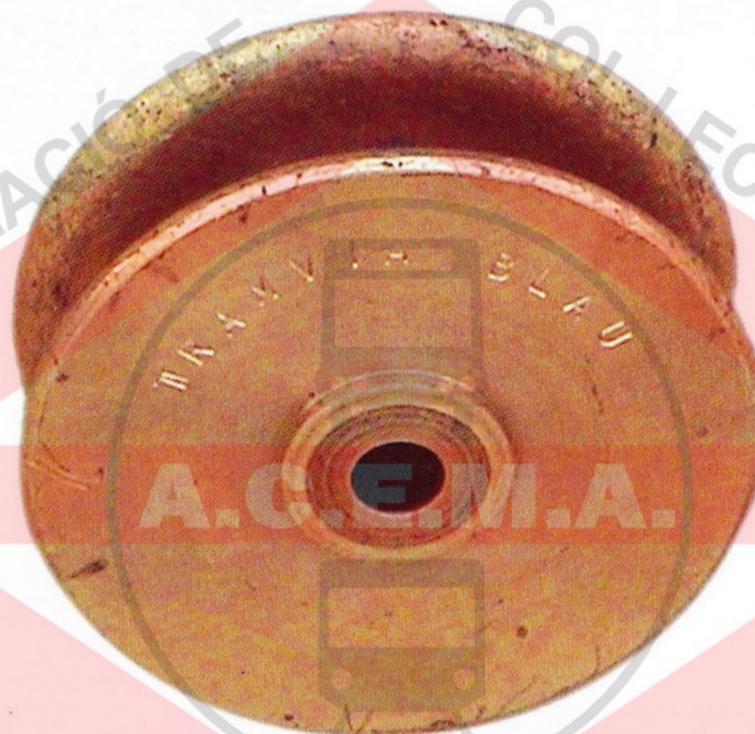
Botó amb l'anagrama de TB.





Escultura simbòlica
Cable, tràlei, via.

Aïllador suport de la línia aèria



Rodet de tràlei de presa de corrent
- Tramvia Blau -



Placa identificava del tramvia 1287



Tenalla de "picar" els bitllets



Placa indicadora de "Parada Discrecional"
Penjava del tensor de la línia aèrea



Indicador de "ENTRADA" cotxes sèrie 1200



Indicador de "COMPLETO" quan ja no cabia ningú més



Rètol 54, indicador del recorregut de la línia



Indicador de "SORTIDA" cotxes sèrie 1200



65 Rètol Iluminós d'indicador de línia



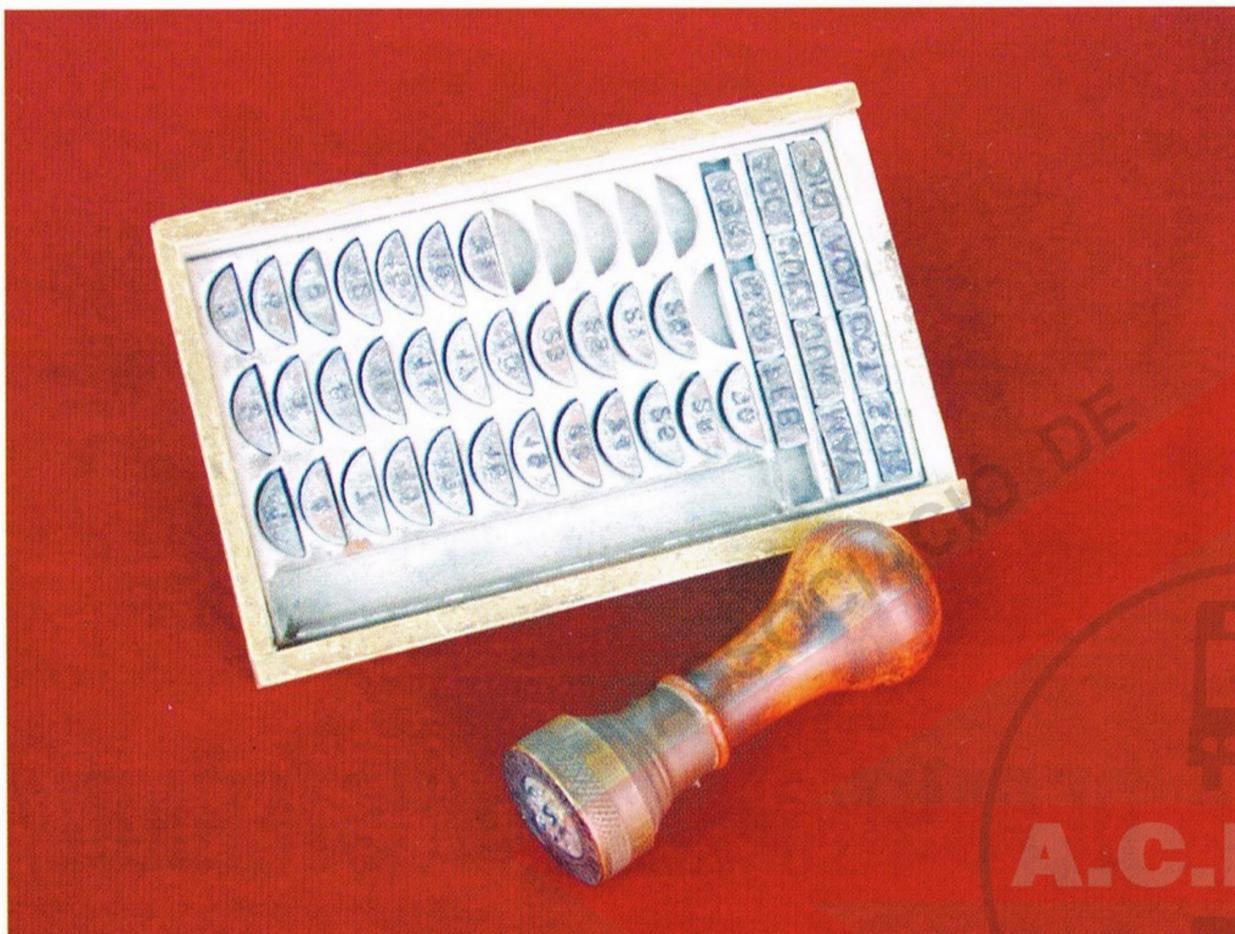
Rètol de promoció comercial

DEPARTAMENTO POSTERIOR
Destinado a 22 pasajeros sentados

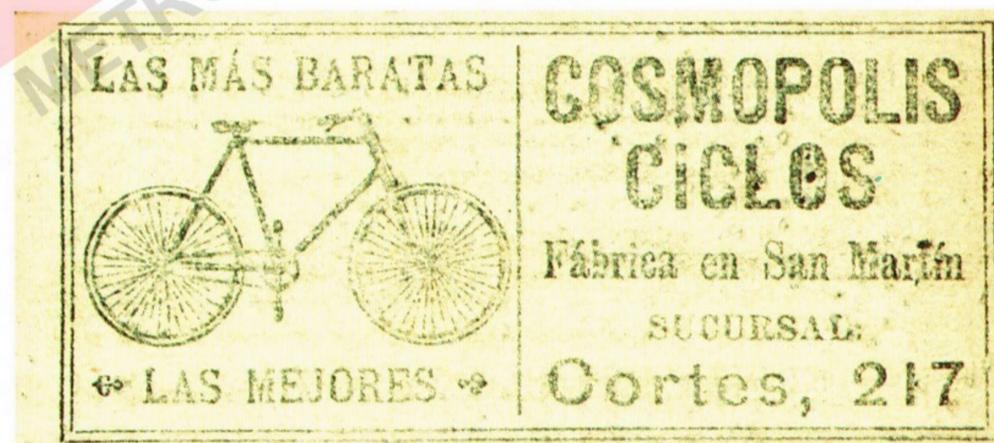
Indicador de capacitat de passatgers

DEPARTAMENTO ANTERIOR
6 pasajeros sentados y 50 de
pie que a ser posible deben
circular hacia la parte posterior

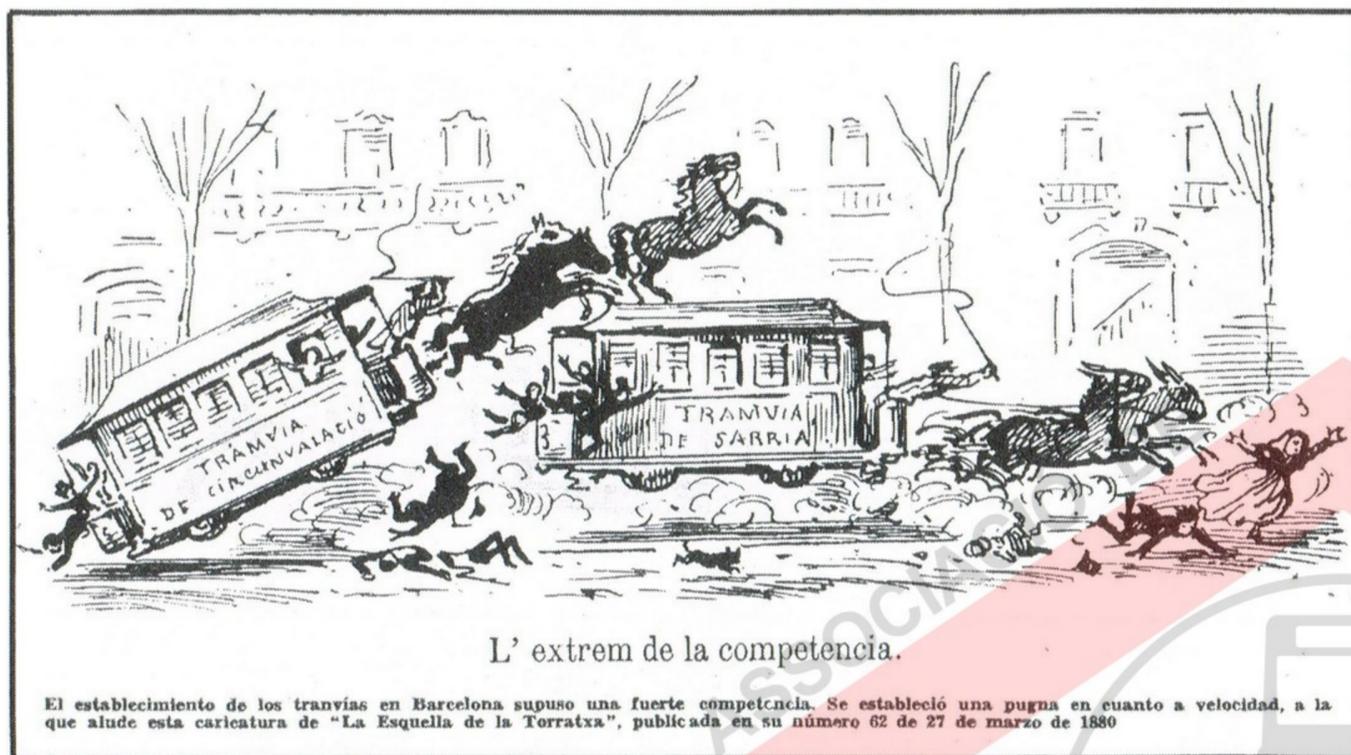
Anvers de l'indicador de capacitat de passatgers



Datador de la Unitat Operativa n^o 3 (Horta)

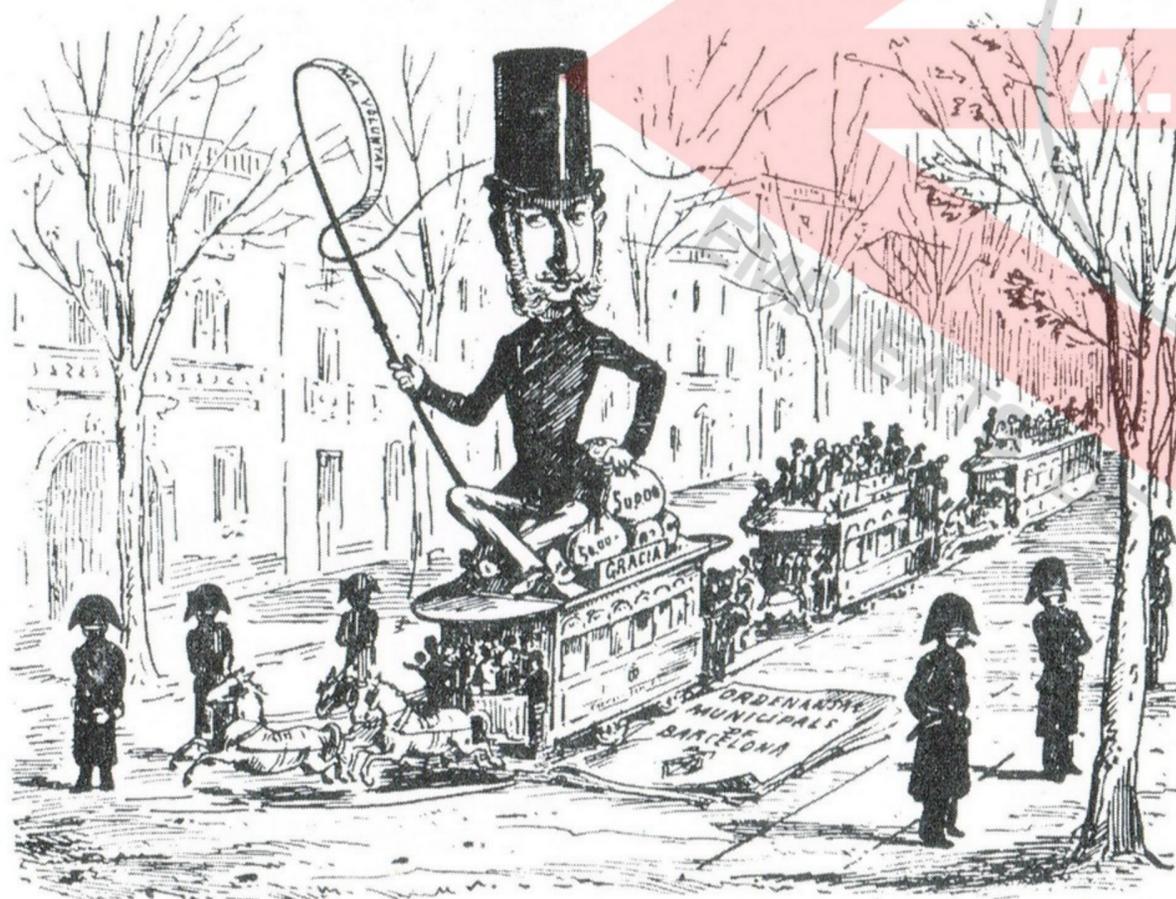


"Època Foronda" (1904-1931)



L' extrem de la competència.

El establecimiento de los tranvías en Barcelona supuso una fuerte competencia. Se estableció una pugna en cuanto a velocidad, a la que alude esta caricatura de "La Esquela de la Torratxa", publicada en su número 62 de 27 de marzo de 1880



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



Aixafant cossos y cloacas, fent desgracies cada dia, veuréu passar lo tranví fins pel carrer de las Moscas

Caricatura de "La Esquela de la Torratxa"
Nº 76 - 3 de juliol de 1880

La ràpida extensió del servei de tramvies va provocar a "La Esquela de la Torratxa" aquesta caricatura a la qual fa referència del pas del tranví fins pel estret carrer de Les Mosques

NUM. 178 MIERCOLES 26 DE JUNIO DE 1872. 6543

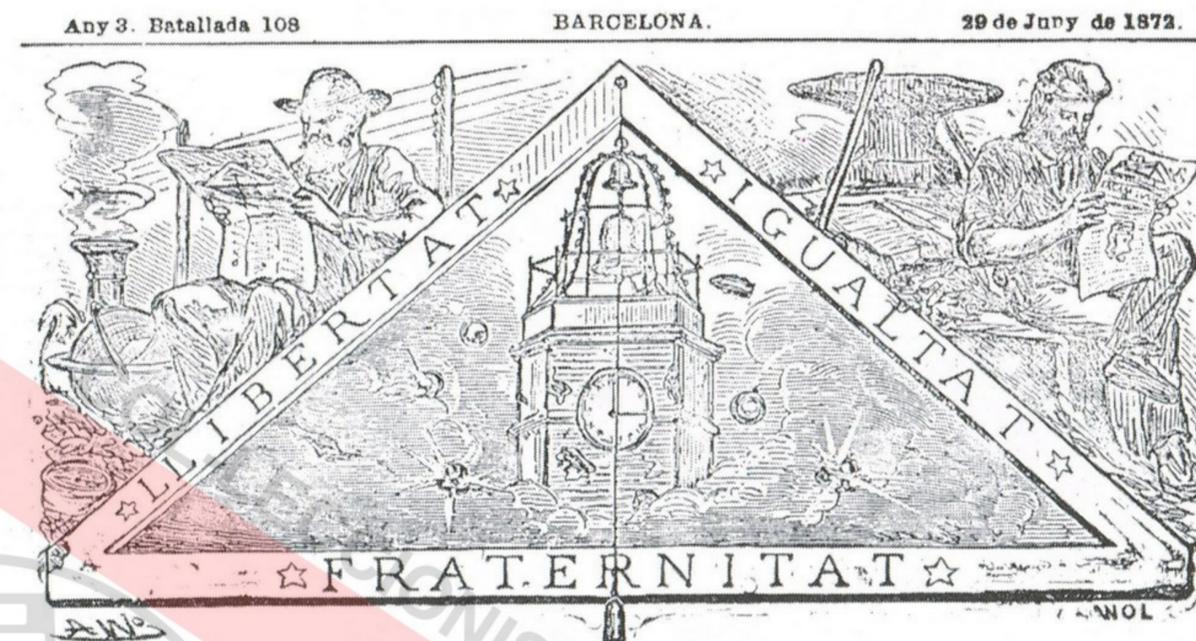
DIARIO DE BARCELONA,

DE AVISOS Y NOTICIAS.



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

Barcelona



LA CAMPANA DE GRACIA.

Mañana, a las cuatro de la tarde, tendrá lugar la inauguración oficial de la «tram-via» que se ensayó ayer en toda la sección que ha de abrirse. Las autoridades y corporaciones invitadas al efecto subirán á los elegantes coches de la empresa en el llano de la Boquería y serán conducidas a la estación construida junto á la iglesia de San José, al extremo de la villa de Gracia. Asistirá á la función una música. Es digna de encomio la previsión del Alcalde 1º, señor Rius y Taulet, 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 vía, ó ponga obstáculos en los raíles. Como estas disposiciones no tienen solo carácter local, sino, general para todas las poblaciones donde se establece esta clase de locomoción, conviene que el señor Alcalde de Gracia las recuerde á sus administrados para evitar los perjuicios que su ignorancia pudiera irrogarles.

Fragmento de la primera página del DIARIO correspondiente al 26 de junio de 1872 en que se anuncia la inauguración del servicio de «tram-via»

Reproducció dels textos de premsa de les primeres èpoques tramviàries

ACTUALITATS

Hem assistit á la inauguració oficial de la tram-via á la qual hi assistiren los Ajuntaments de Gracia y Barcelona, una comissió de la Diputació, lo governador civil y militar, jutges u comisions de altres societats industrials etc., etc.

Los cotxes elegants y cómodos sortiren á las cing del pla de la Boqueria y ab breus temps ab menos moviment y molta mes suavitat que un wagó de carril arribarem á la magnífica y espaciosa estació que la empresa ha construït en los Jusepets per oficinas, depòsits de carruatges y caballerissas.

En un dels salons principals de dita estació al centro hi havia col·locada una taula profusament adornada ab toyas abundant de platas de dolces, vins etc., etc., ahont s'hi va servir un magnífich refresch dirigit per lo acreditatdu enyo del café de las Set portas senyor Cuyas, mentres una música tocaba escullidas pessas en lo jardí.

Al final, pronunciaren varios discursos lo Arcalde popular senyor Rius, lo diputat provincial senyor Jover, lo senyor Sujol concesionari de la línia, un individu de del ayuntamiento de Gracia, un representant de la premsay algun altre individu mes, tots felicitant á la empresa que ha dotat nostra capital de una nova millora.

Barcelona conta avuy ab un adelanto mes de locomoció y nosaltres amants de tota reforma beneficiosa pel lo publich, desitjem que la empresa obtingue beneficis pingües, perque d'aquest modo se coronin los seus esforços.



Fotografia de l'any 1920 del Marques de Foronda, a les hores director de TB. Va ser l'unificador de les diferents companyies tramviàries que operaven a Barcelona

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

DISTINTIUS I RECORREGUT DE LES LÍNIES DE TRAMVIES FINS L'ANY 1930

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Sans – Pl. España – Ramblas | 24 Atarazanas – Pº. Gracia – Escorial | 43 Pl. Urquinaona – San Adrián – Badalona |
| 2 Sans – Cortes – Pl. Catalunya | 25 Atarazanas Pº. Gracia – Ntra. Sra. Coll | 44 Badalona – Mongat |
| 3 Sans – Paralelo – Pl. Antonio López | 26 Pl. Catalunya – Pº. Gracia – Can Gomis | 45 Pl. Urquinaona – Av. Virgen Montserrat |
| 4 Mercaso S. Antonio – Av. Virgen Montserrat | 27 Pl. España – Ramblas – Atarazanas | 46 Pl. Urquinaona – Horta |
| 7 Marina – Rb. Catalunya – Anglesola | 29 Circunvalación | 47 Horta – Sagrera |
| 8 Riera Magoria – Cortes – Pl. Catalunya | 30 Granvia | 48 Ramblas – Casa Antúnez |
| 12 Pl. Catalunya – Aribau – Pl. Sarriá | 31 San Antonio – Ramblas – Astillero | 49 Atarazanas – Urquinaona – Marina |
| 14 Pl. Catalunya – Sarriá – Cº. Vallvidrera | 33 Pl. España – Ramblas – Astillero | 52 Bordeta – Ramblas – Atarazanas |
| 15 Pl. Catalunya – Aribau – Las Corts | 34 Pl. Catalunya – Ramblas – Astillero | 55 Collblanch – Cortes – Pl. Catalunya |
| 16 Via Layetana – Rb. Catalunya – Pl. Molina | 36 Pl. Palacio – Pueblo Nuevo | 56 Sans – Cortes – Marina |
| 17 Pl. Catalunya – Aribau – Pº. Fco. Soler. | 37 Av. Pta. Angel – Bruch – Pl. Rovira | 57 Collblanch – Paralelo – Pl. Palacio |
| 19 Pl. Bosanova – Pl. Sarriá – Pedralbes | 38 Av. Pta. Angel – Lauria - Pl. Rovira | 58 Atarazanas – Muntaner – Bonanova |
| 20 Pl. Catalunya – Pº. Gracia – Pl. Lesepts | 39 Sans – Paralelo – San Pablo | 59 Atarazanas – Muntaner – Avda. 14 de Abril |
| 21 Atarazanas – Pº. Gracia – Travesera | 40 Pl. Urquinaona – Clot – San Andrés | 60 Paralelo – Pl. Catalunya |
| 22 Atarazanas – Pº. Gracia – Bosanova | 41 Pl. Urquinaona – Pueblo Nuevo | 60 Rogent (Fresser) o cruce Ferrocarril |
| 23 Pl. Catalunya – Pº. Gracia – Av. Tibidabo | 42 Pl. Urquinaona – San Martín | 61 Pl. Catalunya – Parque Montjuich |
| | | 71 Pl. Urquinaona – San Adrián |



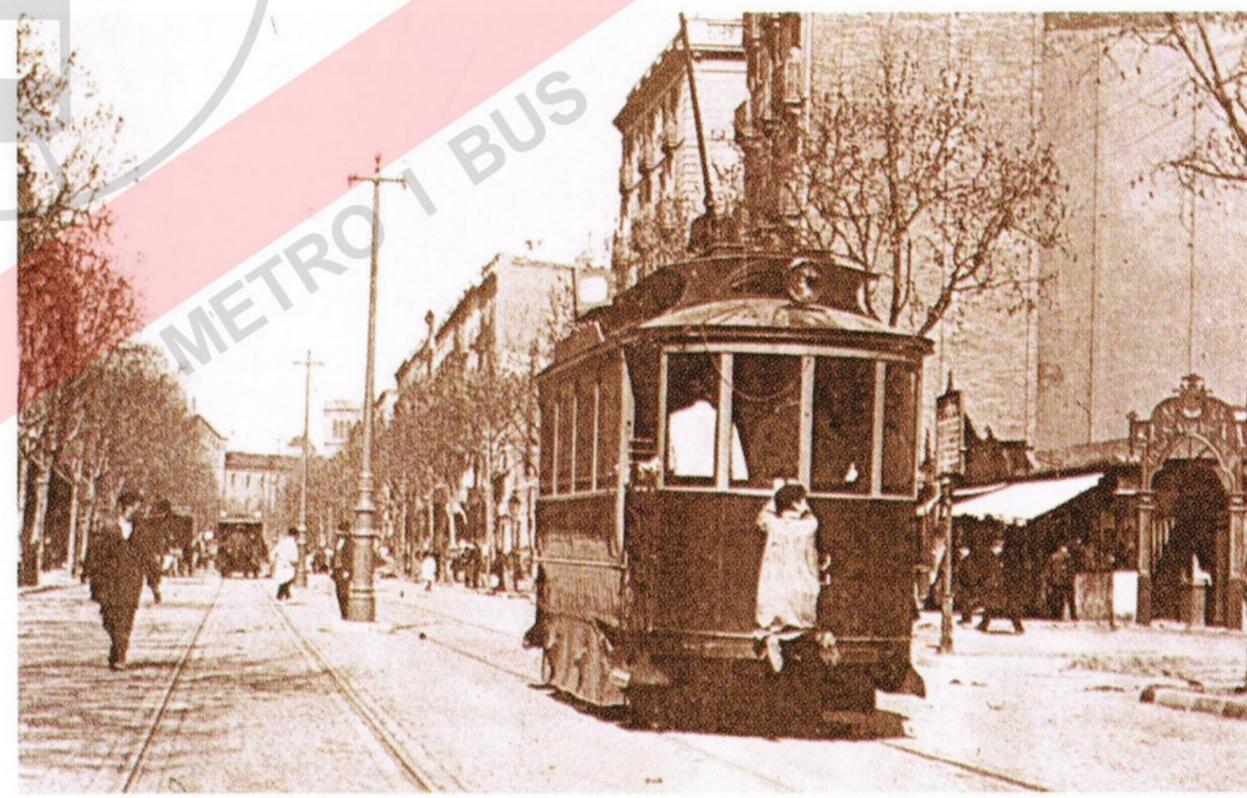
Gran via 1910. Els barcelonins de l'epoca, amb els seus "Canotiers" i "Boines", també agafaven el popular Tramvia



Rda. Universitat 1946. En aquells anys de penuria econòmica qualsevol medi de transport era bó, fos carro, tricicle o Tramvia



Badalona 1954. Tramvia 426 Via estreta 1m.
Al fons 3 ACLOS i 1 Tanque



Rda. Sant Antoni. Pricipis S. XX
un dels primers polissons de l'epoca tramviaria



Principis de la dècada dels anys 50. El dèficit de vehicles obligava tan a la joventut com als adults, a viatjar de la millor manera possible



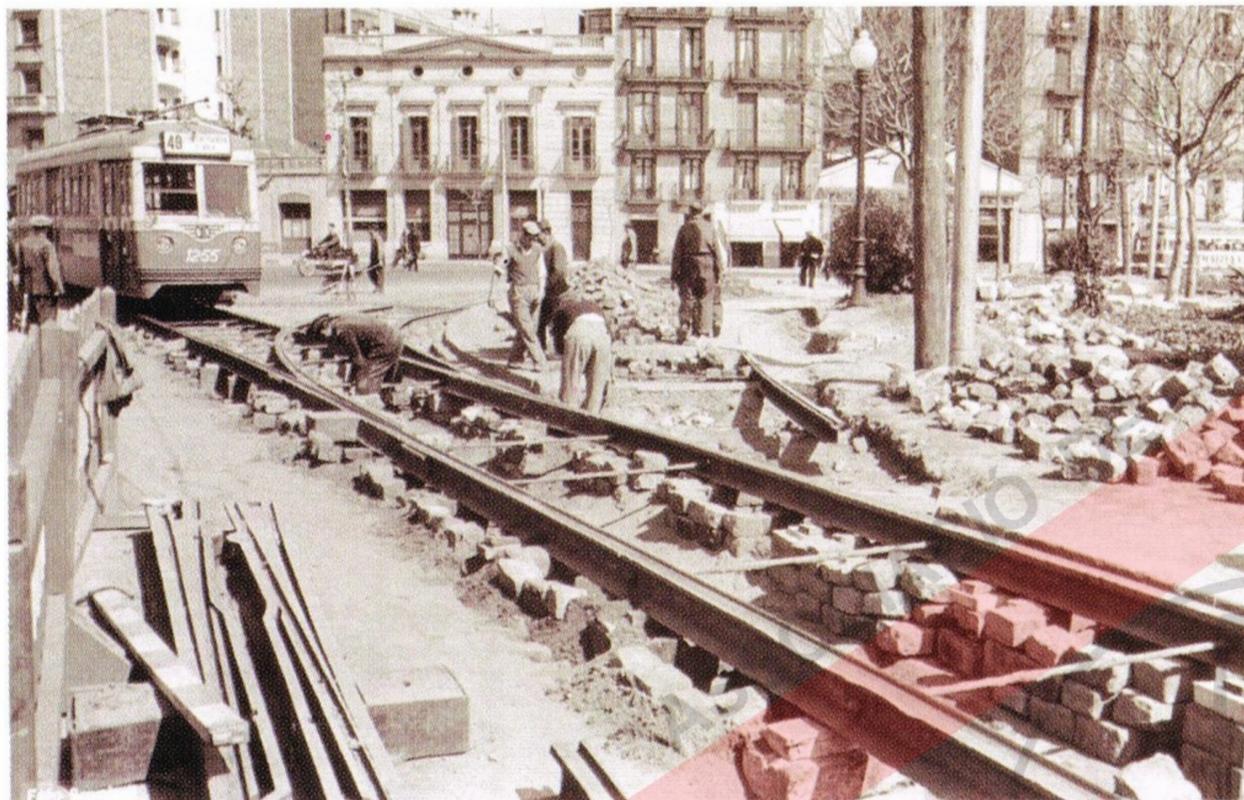
Gran Via 1936

La guerra era a punt d'esclatar, però la feina no es deixava



Gran Via 1953

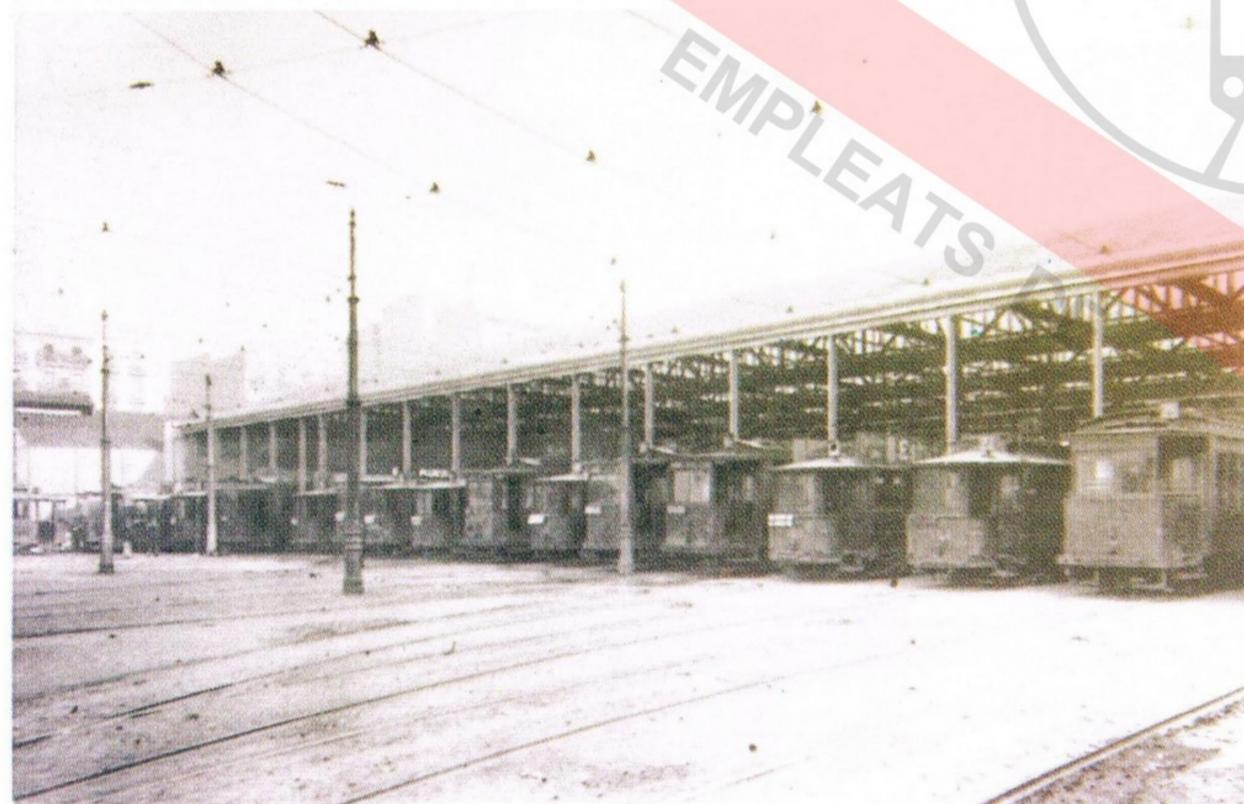
Les remodelacions i treballs a la xarxa Tramviaria demanava l'esforç i col·laboració de tothom



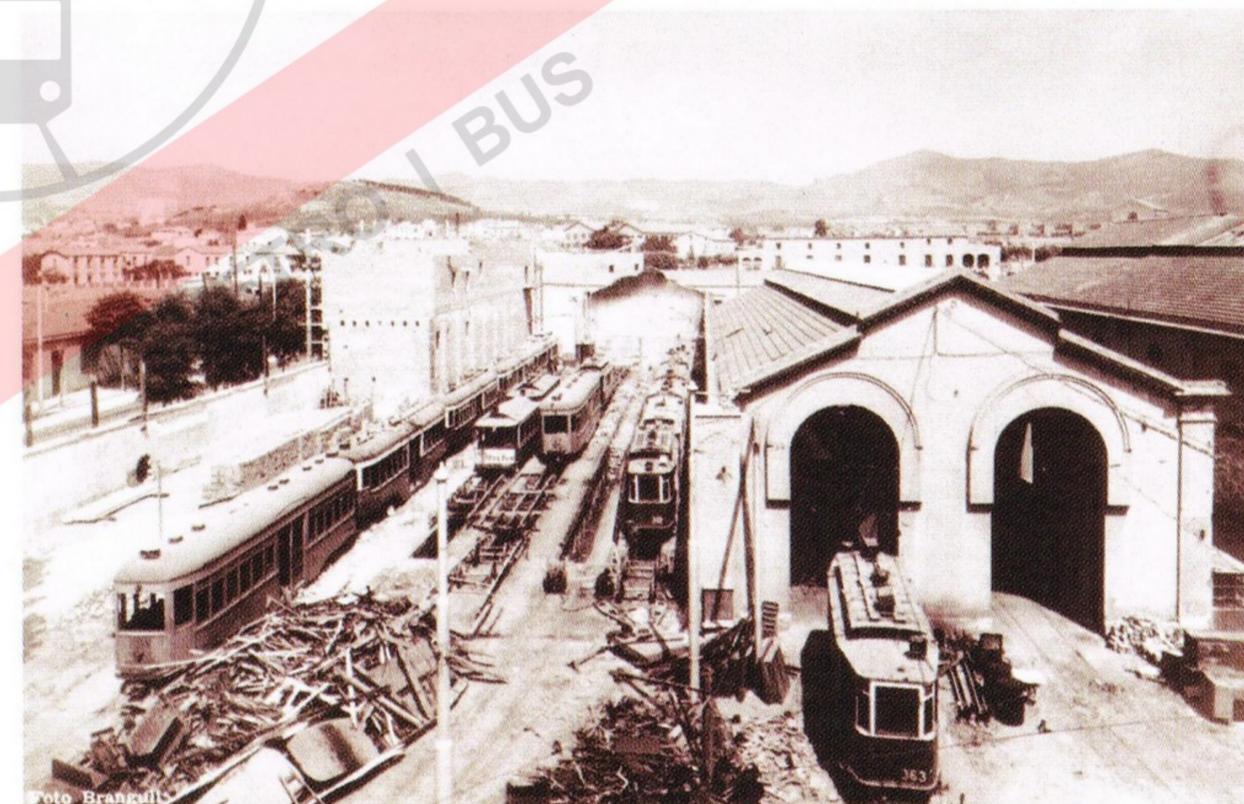
Plaça Tetuan 1953. Remodelació de la plaça i del traçat de la via



Cotxera Borrell 1951. Una de les cotxeres més antigues de la xarxa



Cotxera Diputació 1914. Vehicles estacionats sota cobert



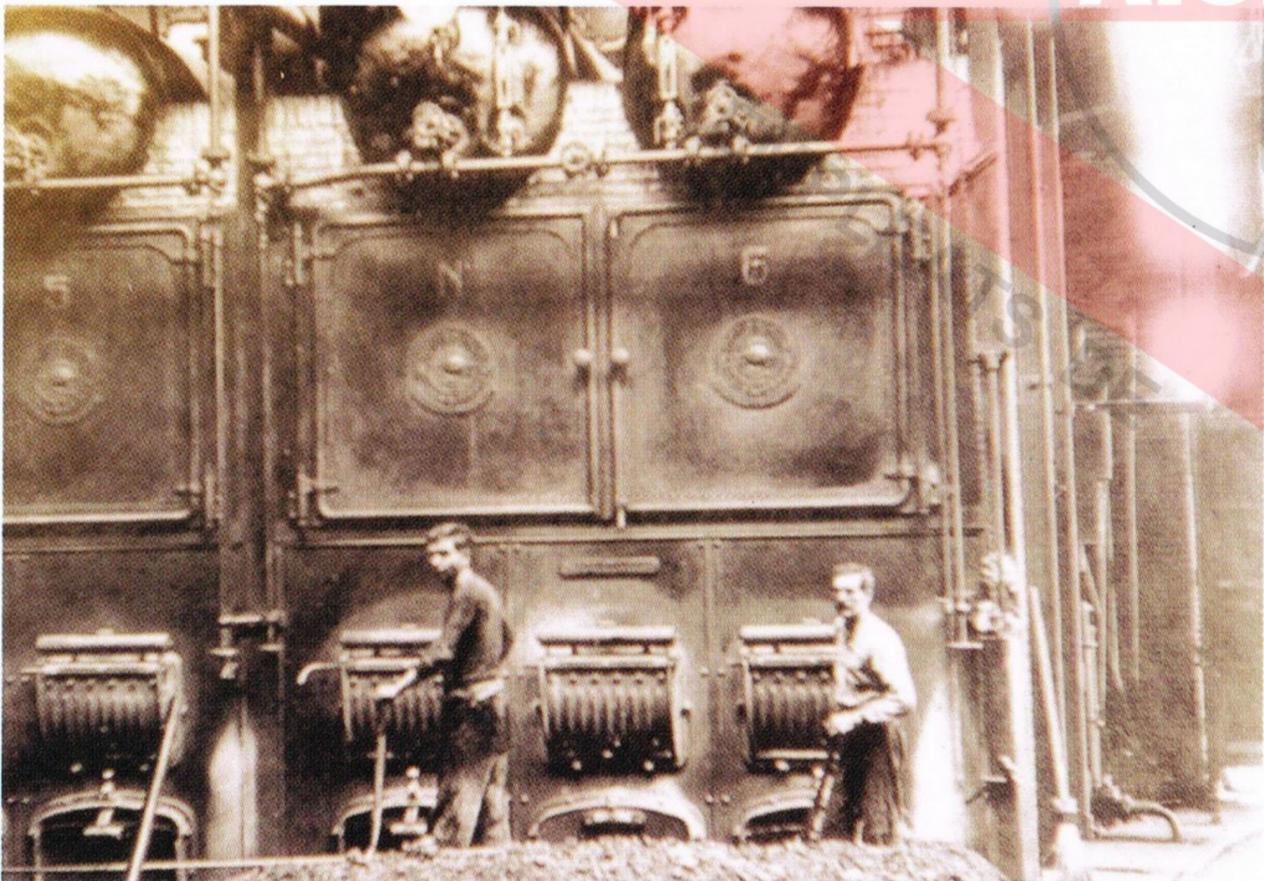
Cotxera d'Horta (Borbó) 1946. Vehicles arreconats i ferralla



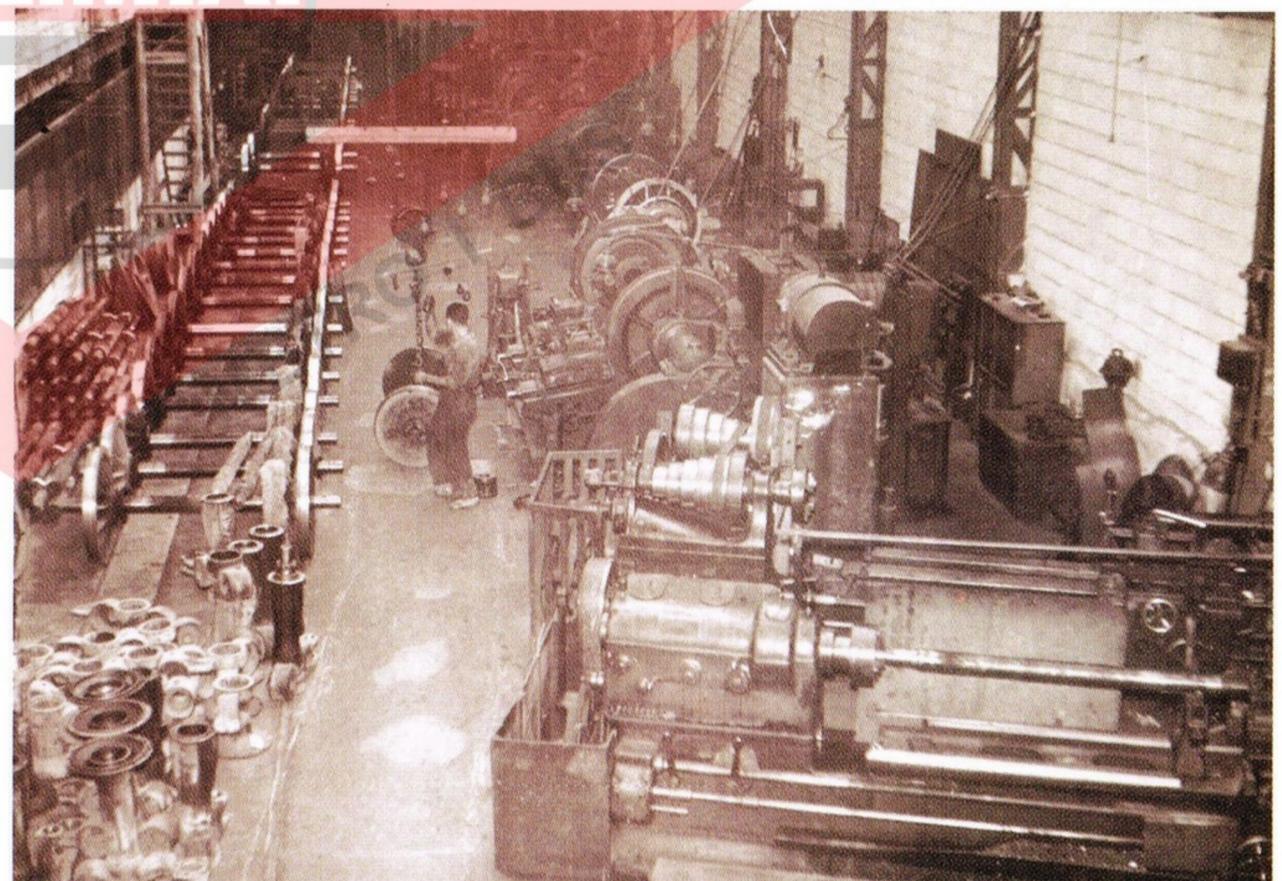
Dependència Sant Martí 1962.



Cotxera Sarrià 1953. Tallers Centrals de construcció i recanvis



Sala de calderes de la central elèctrica de Borrell 1905



Tallers Sarrià 1960



Els nous tramvies en formació



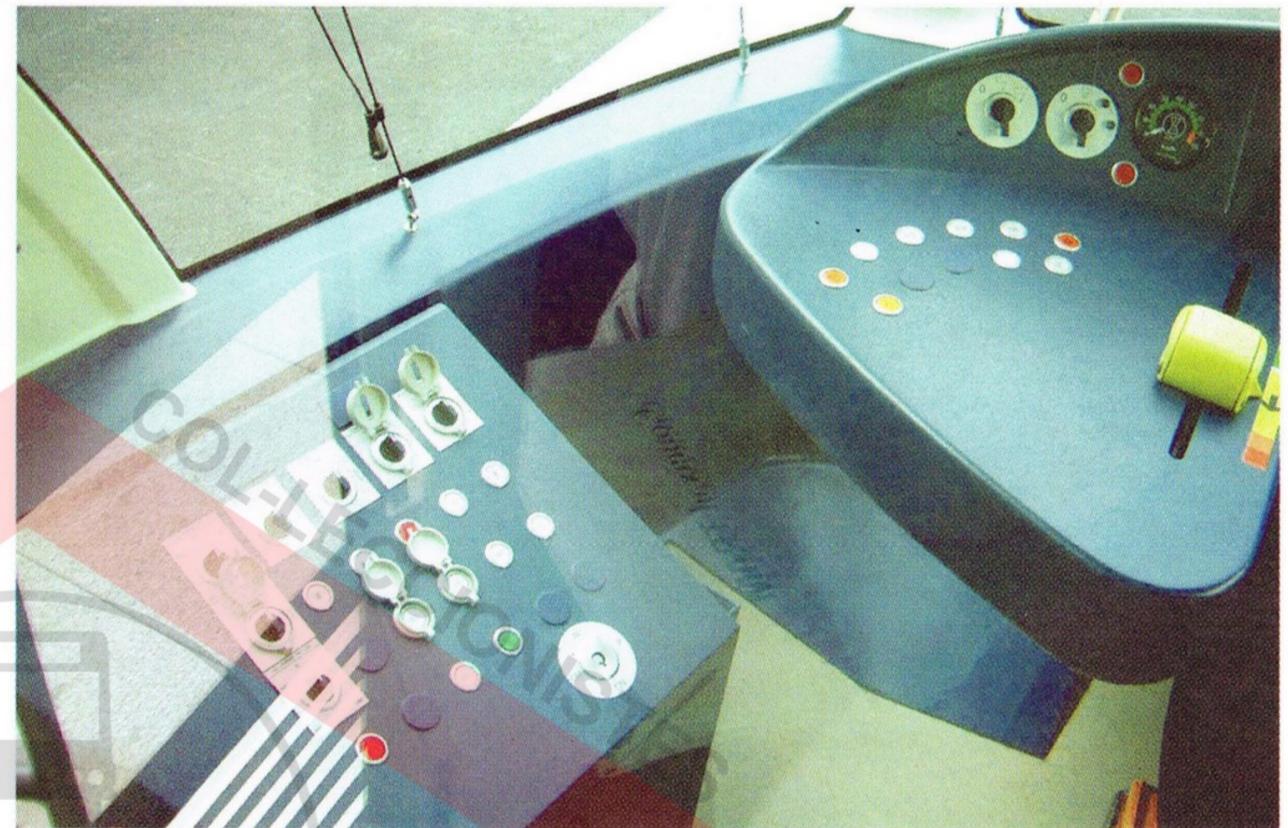
Lloc de comandament de la xarxa del TRAM



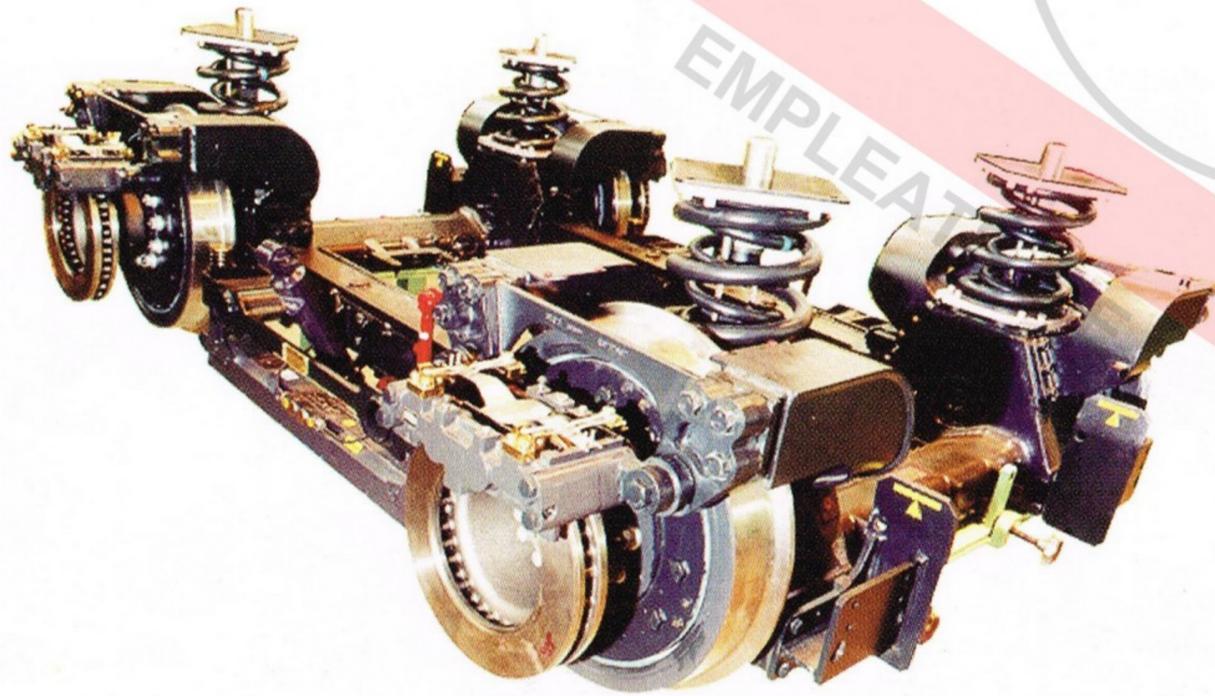
Vistes del TRAM circulant per la ciutat



Vista de la cabina de conducció



Moderna consola d'informació de la marxa



Boogie motor dels nous tramvies



Vista dels espais interiors dels vehicles



Moments de la construcció de les infraestructures viàries del TRAM



Direcció: Eladio de Miguel

Edició: TMB - Comunicació Interna
Av. del Metro, s/n.
l'Hospitalet de Llobregat
08902 Barcelona
Telèfon: 93 298 70 49
E-mail: edemiguel@tmb.net
Web: www.tmb.net

Col·lecció: ACEMA

Agraïments : Ignacio Alcantara Mata
Antonio Calzada Gerique
Ramon Diaz Quero
José María Escoda Rovira
Pera Ferrer Puig
Eduard Oncala Andreu
Paulino Oviedo Liberna
Josep Sebastian Roca

TRAMMET
Daniel Samper
Anna Vinyals

I Naturalment a:
Sr. Rodríguez (Comisari de l'exposició)
Sr. Antonio Calzada Gerique

Disseny: TR3SBE
Finlandia, 39, 08014 Barcelona
Telèfon: 93 332 65 41
3b@filnet.es

Impressió: COCHS indústria gràfica, s.l.
Maria Victòria, 7, 08014 Barcelona
Telèfon: 93 421 07 49
danielcochs@teleline.es

ACEMA agraeix la col·laboració
en aquesta exposició
als seus Socis:

Jose Maria Baijet Mateu
Enrique Casas Font
Josep Català Frechien
Javier Cervera Lainez
Javier Florez Bosque
Francesc Frigola Vidal
Juan Guerrero Vidal
Kawamura, Ritsuki
Ramon Lascorz Carbo
David Llorca Berrocal
Javier Maluenda Hernandez
Antonio Mata Jimenez
Salvador Mestre Montroig
Jose Mora Martin
Albert Obiols Juan
Jordi Paituvi Nadal
Josep Palau Serra
Justo Perez Alonso
Enric Prat Nebot
Luis Roman Gomez
Jose Luis Sanchez Lopez
Miguel Segura Llop
Carlos Soriano Luengo
Francisco Soriano Luengo
Josep Ramon Tauste Odena
Antonio Vaquero Latorre
Ramiro Vazquez Prieto

Gracies !



Aules de Formació
 Galeria FORONDA
 Estació Tarragona L-3,
 Vestíbul c. Valencia - c. Aragó

