

Los proyectos de remodelación del sistema de autobuses durante el Ayuntamiento republicano de Barcelona y el asunto Torner, 1933-1936

The projects to remodel the bus system during the Republican City Council of Barcelona and the Torner affair, 1933-1936

Alexandre Solano
Universidad de Barcelona

Resumen

La red de transporte público en la ciudad de Barcelona se había estructurado durante décadas sin una planificación por parte de las instituciones públicas. Las autoridades municipales durante la Segunda República optaron por tomar la iniciativa y crear un plan con el objetivo de descongestionar las zonas más transitadas y hacer llegar el transporte público a las barriadas más extremas.

Sin embargo, el plan de líneas de autobuses se encontró con un camino lleno de dificultades, con diferentes concursos, tensiones en los plenos municipales, dilataciones en los términos e incluso con la intervención de la justicia.

Palabras clave: Barcelona, Autobús, Jaume Vàchier, Ayuntamiento de Barcelona

Códigos JEL: L92, H76

Abstract

The public transport network in the city of Barcelona had been structured for decades without planning by public institutions. The municipal authorities during the Second Republic took the initiative and created a plan with the aim of decongesting the busiest areas and making public transport reach the most extreme neighbourhoods.

However, the bus line plan found a path full of difficulties, with different tenders, tensions in the municipal plenary sessions, delays in the terms and even with the intervention of justice.

Keywords: Barcelona, Bus, Jaume Vàchier, Barcelona City Council

JEL Codes: L92, H76

Los proyectos de remodelación del sistema de autobuses durante el Ayuntamiento republicano de Barcelona y el asunto Torner, 1933-1936

[Fecha de recepción del original: 25/8/19; versión definitiva: 20/1/19]

Alexandre Solano

Universidad de Barcelona^Ψ

En 1931 Barcelona era una ciudad en expansión constante, habiendo duplicado la población desde el inicio del siglo XX, de 544.137 habitantes en 1900 a 1.005.565 en 1930. El crecimiento no había ido acompañado de una ordenación en la red de transporte, sino que la única articulación de la ciudad eran las carreteras que conectaban las antiguas localidades del llano de Barcelona, que dentro del trazado urbano se convertían en calles principales, y a partir de ahí, se desarrollaba el crecimiento suburbano.

El transporte público en aquel momento tampoco articulaba la ciudad, ya que se desarrollaba según la iniciativa particular, siguiendo motivos economicistas.¹ La red de tranvías salía del casco antiguo y conectaba con la zona centro del Eixample y algunas de las villas anexionadas, siendo también una de las causas de la expansión de la ciudad hacia el nordeste. Sin embargo, no conectaba la periferia de la ciudad entre sí ni tampoco llegaba a las barriadas construidas durante los años veinte, como Can Borràs, Can Dragó o la Trinitat, las cuales quedaban apartadas del sistema de transporte y los habitantes de estas tenían que desplazarse más de una kilómetro para tomar el tranvía más cercano.²

El Gran Metropolitano y el metro transversal tampoco suponían una solución, ya que eran dos recorridos perpendiculares con centro en la Plaza de Catalunya,³ que reforzaban la conexión del centro con la periferia, pero no mejoraba la situación de los

^Ψ Contacto: alexsolanobude@gmail.com Dirección postal: Sección de Historia Contemporánea y Mundo Actual del departamento de Historia y Arqueología de la Facultad de Geografía e Historia de la UB. Calle de Montalegre, 6, 08001 Barcelona.

¹ Miralles, 1996: 342.

² Oyón, 2008: 51.

³ Alcaide, 2006: 4.

suburbios. El Gran Metropolitano, origen de la actual línea 3 del metro, unía la céntrica Plaza de Cataluña con la Plaza Lesseps, entre Sant Gervasi i el barri de los Josepets de Gràcia. Posteriormente, se amplió con dos ramales hasta la Rambla (estación Liceu), en 1925, y hasta Jaume I, en 1926. Inaugurado en 1926, el metro transversal, origen de la línea 1, iba de la Bordeta, al oeste de la ciudad, hasta Plaza de Catalunya, y más tarde se amplió en un extremo de Plaza de Catalunya hasta la Estación del Norte, y del otro, de la Bordeta hasta Santa Eulàlia (Hospitalet).

Cabe destacar que el transporte público estaba dominado entonces por el conglomerado de empresas formado por la Compañía General de Tranvías, la Compañía General de Autobuses y el Gran Metropolitano, con un enorme poder, que incluía otras compañías más circunscritas como Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones o Tranvías de Barcelona, Ensanche y Gracia.⁴ En los autobuses, más allá de la Compañía General de Autobuses, como gran empresa, había dos de medianas (Autobuses Roca y Autobuses del Norte de Barcelona), además de un amplio conjunto de pequeñas sociedades familiares.

El sistema de ferrocarriles, como el resto de transportes, también tenía una serie de deficiencias, con la presencia pasos a nivel que obstaculizaban la circulación, y con un desarrollo caótico, según las necesidades de las dos principales empresas, la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que tampoco articulaban la periferia ni los nuevos barrios surgidos durante los años veinte.

En el advenimiento de la República se iniciaba un cambio, donde en vez de proponer las empresas privadas y el Ayuntamiento aceptar, se presentaba un plan de ocho líneas de autobuses, con un trazado marcado por el consistorio, que debía servir para estructurar los medios de transportes en Barcelona. La primera planificación municipal global de transporte público urbano de superficie de la ciudad.

La propuesta de articular la ciudad

Una primera opción era hacer un plan desde cero, como si nada existiera, o una municipalización, que permitiría alcanzar la solución óptima al problema. Sin embargo, afectaría intereses de grandes empresas y originaría gastos tan enormes que podría hacer inviable esta alternativa. Por lo tanto, se optaba por mantener la estructuración existente, pero añadiendo una nueva red de líneas de autobuses complementaría.

La Comisión de Fomento del Ayuntamiento ponía en marcha el plan el 1 de julio de 1931. Unos meses más tarde, el 23 de marzo de 1932, la Comisión de Fomento

⁴ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 557.

interrumpía las solicitudes de nuevas líneas y encargaba a la Subdirección de Vialidad que formulara “con máxima urgencia un plan de líneas generales de transporte de viajeros dentro de Barcelona, que serían objeto de un concurso o concursos que convocaría el Ayuntamiento”.⁵ El siguiente paso fue designar el 2 de mayo de 1932 una ponencia sobre el plan, la cual se expuso finalmente el 27 de febrero de 1933.

El plan de las ocho nuevas líneas era aprobado el 23 de marzo de 1933 en la Comisión de Fomento y, de manera definitiva, el 7 de abril de 1933 en el pleno municipal.⁶ Las nuevas líneas daban la iniciativa al Ayuntamiento, “mirando el interés general más allá del interés privativo de la empresa explotadora”.⁷ La novedad era que se hacía un plan a partir de las necesidades de la ciudad, enlazando las barriadas del extrarradio y descongestionando el centro de la ciudad, haciendo que las nuevas líneas se alejaran lo máximo posible de las zonas más transitadas. El plan también tenía el aliciente de crear las condiciones para continuar la expansión de Barcelona, con el beneficio que podía conllevar para las finanzas municipales el aumento de terrenos urbanizados.

El plan de las ocho líneas de autobús

Entre los cambios más destacados, la línea V conectaba todo el extremo del norte de Barcelona, que quedaba enlazado con el centro de la ciudad. La línea salía de Plaza de Espanya e iba hasta el barrio de Verdum y Les Roquetes, en el otro extremo de la ciudad, que estaba totalmente incomunicado con el centro, pasando por todo el norte de la antigua villa de Sant Andreu.⁸ El trazado tenía la doble finalidad de enlazar las zonas de extrarradio, incomunicadas, con el centro de la ciudad; al mismo tiempo, pasando por la calle Diputació y València, descongestionaba la avenida de las Corts Catalanes y las rondas de San Antoni y Sant Pere.

La línea I establecía el primer enlace en diagonal de la Barceloneta hasta el antiguo municipio de Sant Gervasi, pasando por la Via Laietana, Balmes y el Paseo de la Bonanova, zonas con una alta densidad.⁹ La línea III hacía una cruz con la anterior, desde el Poblenou hasta Les Corts, pasando por las calles Roger de Flor, Enric Granados y París. Este, como los otros circuitos, cumplía las premisas de comunicación y descongestión.

⁵ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 584

⁶ Gaceta Municipal de Barcelona de 1933, 10 de abril de 1933.

⁷ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 547.

⁸ L'Opinió 23-4-1933: 9.

⁹ Ibid.: 9.

Ilustración 1 Mapa del plan de ocho líneas de autobús



Fuente: Elaboración propia. Mapa del Servicio Topográfico del Ayuntamiento, 1930. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

La línea IV comunicaría de la manera más directa posible Sarrià y Les Corts con el Sur de Barcelona (estación de Francia, el puerto, atarazanas, etc.). El enlace se efectuaba por la calle de Tarragona, Plaza de Espanya y la Avenida Paral·lel. Finalmente, dentro de las de mayor importancia, la línea II seguía la parte derecha del Ensanche, uniendo el Guinardó y todos los barrios anexos a la Montaña Pelada con el Sur de Barcelona mediante un “bucle” que tomaría toda la parte derecha del caso antiguo. Las otras líneas (VI, VII y VIII) tenían una función complementaria o local, servían de nexo con el conjunto de las cinco anteriores.

Hacia la adjudicación de las ocho líneas

En la aprobación del pliego de condiciones, la Lliga Catalana, el principal partido de la oposición en el Ayuntamiento, se opuso a la aprobación. El concejal regionalista Josep Nonell pedía “un derecho de opción” a la Compañía General de Autobuses (controlada por la compañía de Tranvías), la cual tenía la mayor parte de las concesiones, y se podía entender que salía perjudicada con el establecimiento de nuevas líneas. Contrariamente, la Junta de Jefes Letrados, así como los servicios técnicos del Ayuntamiento de Barcelona, habían elevado un dictamen diciendo que las líneas no perjudicaban absolutamente a nadie.¹⁰

Después de la exposición pública, el 19 de mayo se mantuvo el pliego de condiciones, con algunas modificaciones menores - relativas a ruedas e inspecciones – y se desestimaban las instancias de algunas compañías, como la Compañía General de Autobuses. En consecuencia, se convocaba definitivamente el concurso.¹¹

En el mes de junio de 1933, a raíz del hecho que cinco concejales de ERC dimitían de sus tenencias de alcaldía, incluido el en aquel momento presidente de la Comisión de Circulación y Fomento, Jaume Vachier, comportaba la constitución de un Ayuntamiento automático, sin un programa y con las tenencias repartidas según el número de votos obtenidos, a la espera de unas nuevas elecciones municipales.

En ese momento, las ocho líneas estaban en proceso de adjudicación. Con un Ayuntamiento sin iniciativa, la minoría municipal de ERC - el grupo mayoritario - acordaba que la resolución final fuera de los concejales elegidos en las siguientes elecciones. Eso no significaba que mientras tanto no se pudiera ir avanzando, aprobando informes de técnicos, letrados y otros trámites.

En el mes de agosto, la Junta de Jefes Letrados hacía un dictamen técnico relativo al concurso de las nuevas líneas de autobús, para que el pleno acordara lo que estimara procedente.¹² La Lliga Catalana defendía que no fuera discutido. Pero Joan Casanovas, líder de ERC en el Ayuntamiento, razonaba que no veía ningún inconveniente en debatir sobre el asunto, que pasara a la comisión correspondiente para su estudio y que el siguiente Ayuntamiento lo resolviera. La Liga aceptaba si se mantenía este enfoque.¹³

El resultado del concurso, en setiembre de 1933, era que las ocho líneas fueran concedidas a Amadeu Torner i Arquer, dejando la adjudicación para el próximo

¹⁰ Ibid.: 9.

¹¹ La Publicitat, 20-5-1933: 8.

¹² L'Opinió, 19-8-1933: 5.

¹³ La Humanitat, 19-8-1933: 7.

Ayuntamiento.¹⁴ Sin embargo, Jaume Vàchier, se saltaba la disciplina de partido, y decidía llevar a discusión el 22 de setiembre un dictamen de carácter urgente que resolvía la adjudicación por un plazo de veinte años, con la oposición de los dos principales jefes de ERC en el Ayuntamiento, Antoni Vilalta, primer teniente de alcalde hasta la formación del Ayuntamiento automático, y Joan Casanovas, que lo fue a partir de ese momento.

El ex primer teniente Antoni Vilalta defendía en la sesión municipal la disciplina de ERC, y afirmaba que él y algunos otros concejales, no conocían nada del dictamen, y reclamaban al menos ocho días para estudiarlo, cuestionando que se presentase de urgencia “el primer gran contrato de la República”.¹⁵ En el mismo sentido, Casanovas se reafirmaba en las limitaciones de funciones del Ayuntamiento automático.

La ruptura dentro de la formación mayoritaria era evidente, y Jaume Vàchier y Amadeu Aragay (ERC), así como el Partido Republicano Radical, pedían insistentemente la votación del carácter de urgencia, cuando ya eran las 3.45 horas de la madrugada.

Casanovas invocaba la disciplina que se le debía y anunciaba que, si no había unanimidad del partido en contra de la urgencia, abandonaría el salón de sesiones y cesaría instantáneamente de su puesto de jefe de minoría de ERC “y no me acercaré más al consistorio”. Vilalta también se reafirmaba en contra, porque estaban en "periodo electoral" y ERC tenía el deber de no hacer ningún contrato de grandes servicios.¹⁶

En cambio, Vàchier defendía que después de dos años y tres meses de estudio, aplazarlo más sólo sería una obra obstaculizadora y, no estando conforme con el punto de vista del líder de ERC, pedía que “se pusiera a votación sin más tardanza”.¹⁷ El concejal afirmaba que ya se habían hecho excepciones en cuestiones de trámite, e incluía aquí las ocho líneas, ya que ya se había producido el concurso y “sólo” faltaba adjudicarlo. La Lliga también defendía que la situación de Ayuntamiento automático no permitía abordar esta discusión.

La votación de urgencia era aprobada por 23 votos contra 16,¹⁸ con el voto a favor de seis concejales de ERC, junto con los radicales y cuatro concejales que habían sido expulsados de ERC por un escándalo anterior.¹⁹ En cambio, la Lliga Catalana y siete concejales de ERC votaban en contra. Casanovas se retiraba del salón después de

¹⁴ La Humanitat, 24-9-1933: 1 i 6.

¹⁵ La Humanitat, 24-9-1933: 8.

¹⁶ Ibid.: 8.

¹⁷ Ibid.: 8.

¹⁸ Ibid.: 8.

¹⁹ Ivern, 1988: 231.

haber sido desobedecido y desautorizado públicamente y decidía también cesar de la presidencia de la minoría. Los concejales que le apoyaban también marchaban del pleno.

El debate sobre el dictamen se iniciaba a las seis menos cuarto de la mañana. En ese momento, el concejal de la Lliga, Ferran de Sagarra, anunciaba una denuncia grave y leía la copia de dos documentos firmados por Amadeu Torner, donde se ofrecía dinero como compensación de los gastos y servicios para que fuera concedida la concesión.²⁰ Sagarra afirmaba que podía ser cualquiera de los concejales del consistorio. En una de las cartas, Torner pagaría 70.000 pesetas al destinatario, y en la otra eran 50.000 pesetas.²¹

El jefe de la minoría radical, Casimir Giralt, se quejaba de que no se hubiera llevado el asunto directamente al juzgado, y otro concejal radical, Joan Grisó, el cual había sido encarcelado por un escándalo, y finalmente absuelto, se encaraba a Sagarra y le gritaba: "¡Basta de comedia! ¡Basta de comedia! Dad los nombres ahora mismo, ahora mismo". Los concejales se interponían para que la cosa no fuera a más.

A pesar de la tensión, finalmente se puso a votación el dictamen de concesión, quedando aprobado por 22 votos contra 7. La sesión se levantaba a las ocho y cuarto de la mañana del día 23.²²

El mismo día 23, se reunía el Comité Ejecutivo de ERC, para tratar la disidencia de los seis concejales. Tras no llegar a ningún acuerdo, se volvían a reunir el 27, sin éxito, i finalmente se decidía tratar la cuestión el 7 de octubre dentro de un Congreso Nacional Extraordinario del partido.²³

Después de la segunda reunión del comité ejecutivo sí que se decidía paralizar la adjudicación. Un decreto de la alcaldía del 28 de septiembre suspendía la adjudicación a Amadeu Torner hasta haber sido sometido el asunto a información pública durante veinte días, y, posteriormente, pasara el expediente y los escritos presentados a los técnicos del Ayuntamiento, para que dictaminaran definitivamente lo que fuera procedente respecto a la finalidad del concurso.

La cuestión se vería eclipsada por la expulsión del partido del grupo de "L'Opinió", entre los cuales estaba Antoni Vilalta, el cual, junto a otros tres concejales expulsados formarían la minoría del Partit Nacionalista Republicà d'Esquerra (PNRE) en el Ayuntamiento.²⁴ En el congreso no se sancionó a los seis concejales

²⁰ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. GM-293.

²¹ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. GM-293.

²² La Humanitat, 24-9-1933: 8.

²³ Pérez Nespeira, 2018: 139.

²⁴ Poblet, 1976: 150.

indisciplinados y, en un discurso, Casanovas afirmaba que no fue una cuestión de indisciplina, sino “que más bien se dejaron llevar por el entusiasmo al aprobar la cuestión”.²⁵

En la cuestión judicial, se dictaba un auto de procesamiento contra Torner, para saber si las cartas formaban parte de un soborno.²⁶ Torner afirmaba que ofreció una gratificación a funcionarios municipales por la intervención en mítines y otros medios de propaganda, pero nunca con voluntad de sobornar.²⁷ Por su parte, el concejal Sagarra decía que sólo tenía fotografías, que no sabía a quiénes iban dirigidas y que las había recibido por correo en un sobre anónimo.²⁸

Cabe señalar que Amadeu Torner dirigía una empresa de nueva creación, y había obtenido la concesión por delante de las principales empresas de transporte. La polémica iría más allá, cuando Xavier Roca Baltà, representante de una de las compañías que había perdido el concurso, publicaba anuncios en los periódicos donde se denunciaba que sus condiciones eran mejores.²⁹

En la sesión del 24 de noviembre, ya después de haber pasado las elecciones generales y los veinte días en que el alcalde Jaume Aiguader había suspendido el acuerdo, el dictamen pasaba nuevamente a discusión. Esto sucedía pese a que el secretario informaba de que, con el Ayuntamiento automático y la aprobación de una nueva ley municipal, "este Ayuntamiento no puede hacer concesiones con carácter definitivo".³⁰

Jaume Vachier era de la opinión que, como el dictamen era anterior a la ley del parlamento que limitaba la actuación del Ayuntamiento, este estaba exento. El concejal se reafirmaba diciendo que facilitar el plan conjunto era la única manera de evitar el “monopolio” de la Compañía General de Autobuses y de la compañía de Tranvías.

La Lliga Catalana quería que el asunto quedara sobre la mesa y el concejal Vilalta, ya en nombre del PNRE, defendía que "nosotros también somos enemigos de monopolios y trusts. Pero nos preocupa el aspecto moral del asunto", "esta concesión se ha hecho en periodo electoral, ilícitamente” y remarcaba que había una ley del parlamento que lo impedía. Los radicales replicaban que, en todo caso, tenía que ser el parlamento quien se preocupara de si se ajustaba a su ley; finalmente, Vilalta decía que su grupo se inhibiera del debate y se abstuviera en el dictamen.³¹

²⁵ L'Opinió, 10-10-1933: 5.

²⁶ L'Opinió, 10-10-1933: 7.

²⁷ L'Opinió, 28-9-1933: 3.

²⁸ L'Opinió, 24-9-1933: 1 y 6.

²⁹ L'Opinió, 27-10-1933: 12.

³⁰ L'Opinió, 25-11-1933: 5.

³¹ L'Opinió, 25-11-1933: 5.

Tanto la votación que hacía referencia a la urgencia como la concesión definitiva eran aprobadas por 23 a favor y 10 en contra, con los votos a favor de ERC, los radicales y varios de los concejales expulsados. El PNRE se abstenía y la Liga votaba en contra.³²

El 27 de noviembre el Ayuntamiento de Barcelona pedía autorización al gobierno catalán para conceder la adjudicación y explotación de las líneas de autobuses, y desde la Generalitat se respondía que no era incumbencia del gobierno entrar ni interpretar las leyes, pero como la ley aprobada por el Parlamento no especificaba que tuviera efecto retroactivo, no afectaba acuerdos tomados con anterioridad.³³

En consecuencia, el 5 de enero se firmaba en el despacho de Alcaldía la escritura de concesión de las nuevas líneas de autobuses al señor Amadeu Torner.³⁴ Sin embargo, el asunto no había terminado, ni mucho menos.

El asunto Torner en 1934

El 14 de enero se celebraban elecciones municipales, donde la candidatura catalanista de izquierdas conseguía la mayoría absoluta. Carles Pi Sunyer era elegido alcalde y Jaume Vàchier se mantenía como concejal.

La fecha límite para la puesta en funcionamiento de las líneas era el 5 de junio, pero los meses pasaban sin que los autobuses empezaran a ponerse en circulación. El incumplimiento llevaba aparejado la rescisión del contrato.³⁵

Como ya se ha hecho hincapié, uno de los objetivos era limitar el poder de las grandes compañías de transporte. No existía un monopolio, pero sí que se repartían las concesiones de las líneas entre unas pocas empresas. La más grande era la Compañía General de Autobuses (que comprendía también la Compañía de Tranvías y el Gran Metropolitano), había otras dos medianas (Autobuses Roca y Autobuses del Norte de Barcelona), además de un amplio conjunto de pequeñas sociedades familiares.

El concejal Jaume Vàchier defendía una “actuación decidida en contra de todos los monopolios capitalistas y de cualquier aumento de las tarifas y para que los ciudadanos encuentren buenos servicios y a buen precio”.³⁶ En su actuación fue más importante el objetivo que las formas, aprobando la concesión como fuera y con quien fuese. El problema era que Amadeu Torner no parecía poder cumplir la puesta en

³² L’Opinió, 25-11-1933: 5.

³³ L’Opinió, 10-12-1933: 5.

³⁴ La Publicitat, 6-1-1934: 3.

³⁵ L’Opinió, 16-5-1934: 3.

³⁶ L’Opinió, 11-5-1932: 8.

funcionamiento, y en tanto, esta alternativa tampoco parecía del gusto de sus compañeros de partido.

Los concejales de la Lliga Catalana Xavier Calderó, Ferran de Sagarra y Andreu Bausili, también estaban en contra desde un principio, y en mayo formulaban una proposición para que no se declarara ninguna prórroga y que en caso de no cumplirse el contrato, fuera rescindido y confiscada la fianza.³⁷

En una reunión extraordinaria de la Comisión de Gobierno el 2 de junio, esta ratificaba su posición ante el asunto, que era el de hacer respetar sin ningún cambio la concesión y no permitir ningún acto que las infringiera; justamente en este momento Váchier se encontraba en Burdeos, asistiendo a un congreso de urbanismo.³⁸

Los vehículos aún no habían pasado la revisión municipal correspondiente y tampoco eran de fabricación nacional, cuando en el acuerdo se habían comprometido en este punto. El día 4 no salían los autobuses, y el Ayuntamiento no había recibido ningún aviso de los técnicos municipales sobre si los vehículos se ajustaban a las condiciones del contrato y si se autorizaba la salida.³⁹ Por lo tanto, cualquier vehículo que saliese sin la pertinente revisión, sería retirado al depósito por orden del consejero de Circulación y Policía Urbana, Antoni Ventós (provisionalmente por la estancia de Váchier en Burdeos) y de acuerdo con la Comisión de Gobierno.⁴⁰

En una nota confidencial, el ingeniero industrial Víctor Messa Arnau, confirmaba que las empresas de transporte de Barcelona, contrarias a la concesión de las líneas a una nueva empresa, no alquilarían sus vehículos para que prestaran el servicio. La Compañía General de Autobuses incluso se ofrecía a prestar ayuda directamente al Ayuntamiento para dar servicio en aquellas barriadas que lo necesitaran.⁴¹

En cambio, la empresa de Amadeu Torner aseguraba que no podía cumplir con el encargo porque había líneas que no eran transitables. En el último momento llegaron autobuses de fuera de España para cumplir el servicio. Los autobuses eran viejos, no habían pasado la revisión y tampoco se había presentado ninguna propuesta de tarifas.⁴² El día 4, Amadeu Torner iba al Ayuntamiento para presentar un requerimiento notarial, acompañado de notarios y fotógrafos, para hacer constar su protesta porque habían sido retiradas, por orden del Departamento de Circulación, las patentes de conducción de los coches que tenía preparados para que salieran ese día, y hacer constar, al mismo

³⁷ L'Opinió, 16-5-1934: 3.

³⁸ L'Opinió, 3-6-1934: 5.

³⁹ L'Opinió, 5-6-1934: 14.

⁴⁰ González Masip, 2007: 109.

⁴¹ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. GM-692.

⁴² La Publicitat, 6-6-1934:1.

tiempo, su imposibilidad de cumplir el contrato debido al mal estado de las calles por donde tenían que circular los autobuses. Al no haber ya oficina, lo presentaba el día 5, el día de la fecha límite.⁴³

En defensa de Amadeu Torner, un informe de Luis Girona Cuyás, arquitecto, y José M^a Sabadell, ingeniero, afirmaban que al menos el recorrido de cinco de las ocho líneas resultaba impracticable, por carencia de vía pública o por ser deficiente. Afirmaba Torner que el 5 de junio se había puesto por completo en condiciones para poner en marcha las tres únicas líneas practicables, pero que el Ayuntamiento, mediante la ejecución de actos coercitivos habían imposibilitado al contratista comenzar a realizar el servicio.

Ilustración 2
Fotografía incluida el requerimiento notarial del 4 de junio
presentado por Amadeu Torner



Fuente: Fondo Ayuntamiento de Barcelona del Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB). Expediente 547. Plan de conjunto de las líneas de transportes urbanos dentro del término municipal de Barcelona

⁴³ L'Opinió, 6-6-1934: 4.

La imagen muestra la calle Karl Marx, en el final de la Línea 5, donde Torner denunciaba la imposibilidad de circular por esta ruta. Fuente: Fondo Ayuntamiento de Barcelona. Expediente 547. Plan de conjunto de las líneas de transportes urbanos dentro del término municipal de Barcelona.

El mismo 5 de junio, la minoría consistorial d'ERC se reunía en el Casal d'Esquerra de Catalunya, para fijar posición en la liquidación del asunto Torner. En la reunión se ponía a discusión la gestión del consejero de Circulación, Jaume Vàchier, sin estar presente, así como el de Cultura, Jaume Serra Hünter. La decisión de todos los componentes de la minoría de ERC, exceptuando los concejales de la Comisión de Gobierno, fue la de retirar la confianza a Vàchier y Serra Hunter.

El desenlace del asunto Torner

El 8 de junio, Vàchier y Serra Hünter presentaban su dimisión en una sesión extraordinaria.⁴⁴ El concejal Vàchier facilitaba una nota donde decía que "una votación adversa producida dentro de ERC me libera de la responsabilidad de la Consejería de Circulación y Policía Urbana. Una concepción personal rigidísima de la disciplina que debo al Partido que me llevó al Municipio me impide de detallar públicamente el concepto que esta decisión me merece. Si otra cosa no, dejo en la historia municipal de Barcelona el testigo nada frecuente de una larga y férrea lucha con determinadas grandes empresas explotadoras de servicios públicos".⁴⁵ También afirmaba que no había dimitido, sino que se le había "echado de la Comisión de Gobierno", según él, exclusivamente por la cuestión de los autobuses, ya que la mayoría consideraba que se había significado excesivamente, y que no era su culpa que el concesionario se diera marcha atrás y no salieran los autobuses.⁴⁶

En un pleno extraordinario el lunes 11 de junio, se aprobaba rescindir el contrato Torner.⁴⁷ Se aprobaba después de los dictámenes emitidos por la Junta de Jefes Letrados,⁴⁸ y el acuerdo de la Comisión de Gobierno, que estimaba que se acordara la rescisión de la concesión, a la vez que se desestimaba la instancia del señor Torner, del 4 de junio.⁴⁹

En el recurso de reposición presentando por Amadeu Torner el 26 de junio de 1934, el empresario afirmaba que sí que se había comprometido a instalar en Barcelona una fábrica de la Casa Saurer, pero que en ningún momento había dicho que fuera antes

⁴⁴ L'Opinió, 9-6-1934: 10.

⁴⁵ La Publicitat, 10-6-1934: 3.

⁴⁶ La Publicitat, 10-6-1934: 3.

⁴⁷ L'Opinió, 13-6-1934: 12.

⁴⁸ L'Opinió, 8-6-1934: 5.

⁴⁹ La Humanitat, 13-6-1934: 6.

el 5 de junio. Y sobre los autobuses, afirmaba que los que había presentado eran de carácter provisional. El informe de Jefes Letrados en cambio, contradiciendo los argumentos, decía que el pliego marcaba que debían ser autobuses nacionales y que no sabían de dónde había salido esta supuesta provisionalidad, y por tanto, que se había incumplido, remarcando también que no se había podido practicar la inspección prevista también en el concurso.⁵⁰ Además argumentaban los letrados del Ayuntamiento que el pliego no marcaba nada sobre el pavimento y, por lo tanto, concluían que no se tenía que ceder en ninguna de las peticiones de Torner.⁵¹

El nuevo plan de líneas de autobús de 1934

Inmediatamente después, el 14 de junio de 1934, la Comisión de Gobierno aprobaba iniciar un nuevo plan, y el 26 septiembre del mismo año, se convocaba un nuevo concurso.⁵² Carles Pi Sunyer explicaba que se orientaba hacia una semi-municipalización del servicio, en donde el Ayuntamiento debería tener una participación en la marcha de la empresa que obtuviera la concesión, con la finalidad de marcar una directriz general en la política de transportes.⁵³

La mayoría consistorial, según 'La Humanitat', órgano oficial de ERC, hubiera ido a la municipalización de no haberse encontrado una deuda que absorbía unos 50 millones de pesetas, el 40% de los presupuestos municipales, así como unos funcionarios adscritos a los servicios municipales de formación dudosa. Descartada la posibilidad de explotar las líneas por cuenta propia, y descartando la adjudicación total a una empresa particular, ya que significaría renunciar a la preparación para la municipalización gradual, se iba a la intervención productiva en los rendimientos que pudiera obtener de la explotación, para evitar empresas que tendían al monopolio.⁵⁴

Sin embargo, el nuevo proyecto era interrumpido por la proclamación del Estado Catalán del 6 de octubre de 1934 y la posterior suspensión de la autonomía catalana y del Ayuntamiento elegido en las elecciones municipales.

Los gobiernos gestores

Un decreto del 15 de octubre de 1934 del teniente coronel José Martínez Herrera, gestor único provisional, y otro del 20 de febrero de 1935 de Joan Pich i Pon como

⁵⁰ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 556.

⁵¹ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. GM-692.

⁵² Armengol, 2013: 267.

⁵³ L'Opinió, 15-9-1934: 5.

⁵⁴ La Humanitat, 30-9-1934: 12.

alcalde único, suspendían los acuerdos sobre todos los concursos de transportes (a grandes rasgos, el de las ocho líneas).

El alcalde gestor Pich i Pon aparcó el proyecto y dirigió su política en materia de transportes principalmente a reconvertir las líneas de tranvía en autobuses. En ese momento el tranvía se consideraba un medio de transporte lento y poco flexible, principalmente molesto en las calles estrechas.⁵⁵ En el mes de abril se pactaba con la compañía, y aprobaba el alcalde por decreto, suspender la línea de tranvía n.º 1 (Rambla-Sants) que revertía el 24 de mayo del mismo año. El alcalde Pich i Pon renunciaba a gestionar directamente la línea y entregaba a la Compañía de Tranvías todo el material, a cambio de que la misma compañía sustituyera la línea por una de autobuses que haría el mismo recorrido por un periodo de treinta años.⁵⁶ Hasta 1966, sin subasta ni concurso y en contratos por valor desconocido.⁵⁷

Hay que remarcar que era una situación excepcional, pero el artículo 182 de la Ley Municipal, que seguía vigente, obligaba a que adquisiciones o ejercicio de actividades que comportaran gastos o ingresos superiores a 15.000 pesetas tuvieran que realizarse mediante subasta.⁵⁸

Desde 'La Humanitat' se denunciaba que al terminar la concesión (sólo un mes después) la línea Rambla-Sants pasaría a ser propiedad de la ciudad y podría ser explotada directamente por el Ayuntamiento. La maniobra, a pesar de la utilidad de sustituir el tranvía por el autobús, parecía ir en perjuicio del Ayuntamiento y a favor de la compañía de tranvías.⁵⁹

También se reconvirtió en las mismas condiciones la línea de tranvías del antiguo municipio de Sant Andreu, que revertía entre 1938 i 1939,⁶⁰ y se ampliaba la concesión de una línea de autobús hasta 1966, sin subasta ni concurso alguno.⁶¹

El segundo mandato de Carles Pi Sunyer

En restablecerse el Ayuntamiento popular, después de la victoria del Frente Popular en las elecciones generales de 1936, se suspendían los acuerdos tomados por los gobiernos gestores, y se recuperaba el concurso de las ocho líneas.

⁵⁵ Hernández Marco, 2006: 10

⁵⁶ La Veu de Catalunya, 26-4-1935: 7 i 17.

⁵⁷ La Veu de Catalunya, 23-4-1935: 15.

⁵⁸ La Humanitat, 24-4-1935: 1.

⁵⁹ La Humanitat, 26-4-1935: 3.

⁶⁰ La Humanitat, 26-4-1935: 3.

⁶¹ La Publicitat, 26-4-1935: 1

Se presentaba el 5 de marzo el concurso para la adjudicación y explotación de las ocho líneas de autobuses por el sistema de Empresa Mixta y durante veinte años, sin variar las bases del concurso aprobadas en 1934.

El Ayuntamiento tendría una cuarta parte de la representación en el Consejo de Administración, representación que iría aumentando a medida que hiciera aportaciones al capital social. El concejal de Circulación y Policía Urbana, Vicenç Bernades, explicaba que “soy partidario de la municipalización de servicios pero, ni financieramente ni técnicamente, no estamos preparados ni en disposición de hacerlo. La empresa mixta viene a resolver muchas de las dificultades de orden financiero, a la vez que sirve de preparación al Municipio para la explotación de los grandes servicios. Creo que habrá que extender la fórmula a agua, electricidad, gas, en fin, todas las empresas que viven de la ciudad y que prosperan con ella”.⁶²

Finalmente, el 30 de marzo eran sacadas a concurso las líneas de autobuses, con el pliego de condiciones aprobado el 26 de septiembre de 1934.⁶³ El principal cambio fue una enmienda que eliminaba la línea VII, que era complementaria, y, por lo tanto, se pasaba a conceder la explotación de siete líneas.⁶⁴ En el concurso se presentaron tres candidaturas: la de ‘Medós’, la de ‘Autoómnibus Catalans’ y la de la ‘Companyia General d’Autobusos de Barcelona SA’.⁶⁵

Hacia la gestión municipal

El 30 de marzo se había abierto el concurso para la adjudicación y explotación por el sistema de empresa mixta, pero al cabo de sesenta días, ninguno de los candidatos reunía las condiciones exigidas, por lo que se hacía anular el concurso y se iba hacia la municipalización del servicio, con la voluntad de crear el Comité Municipal de Transportes Urbanos (CMTU).⁶⁶

El CMTU debía estar integrado por una representación del Ayuntamiento y una de cada una de las empresas de tranvías, autobuses y metros. Todas las líneas pasarían a depender del CMTU, que tendría el monopolio durante cuarenta años. Carles Pi Sunyer explicaba el proyecto, como una entidad de carácter mixta entre el Ayuntamiento y las compañías explotadoras de servicios públicos de transporte que quisieran formar parte. El consistorio aportaba el derecho derivado de la ley de municipalizar los transportes urbanos, todas las concesiones, facilidades y ventajas que sólo el Ayuntamiento podía dar, por ser de estricta competencia municipal, y las

⁶² La Humanitat, 10-3-1936: 12.

⁶³ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. GM-813.

⁶⁴ La Humanitat, 1-4-1936: 9.

⁶⁵ AMCB. Fondo Ayuntamiento de Barcelona. GM-813.

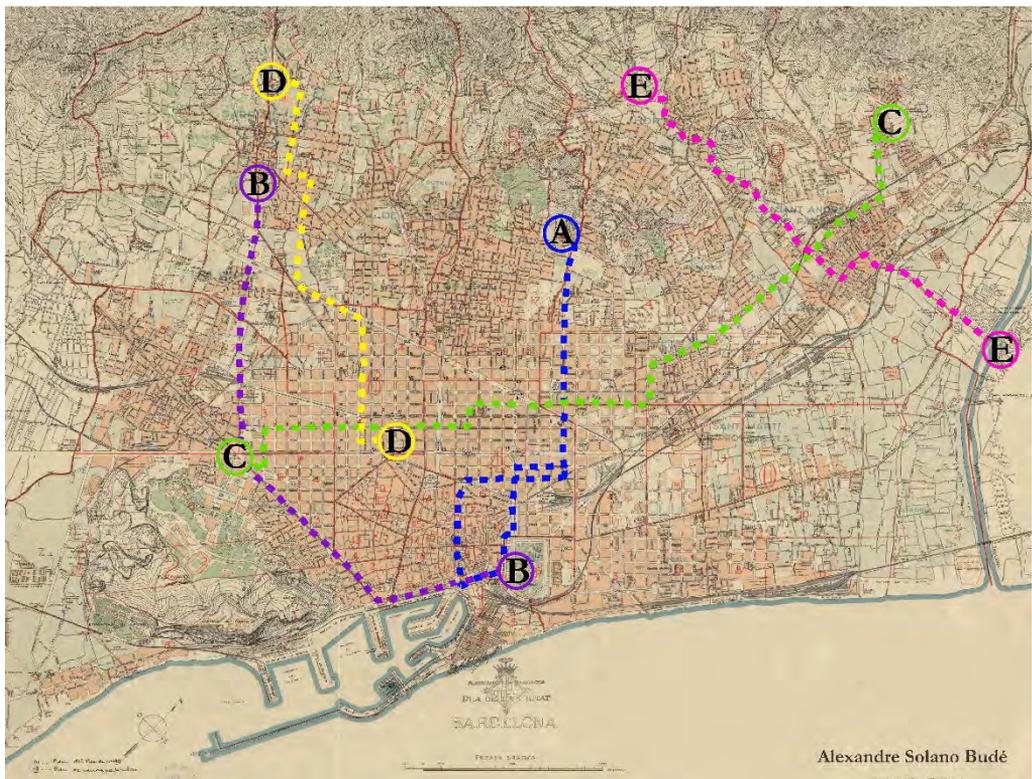
⁶⁶ Alquézar, 1986: 228.

compañías que entraran podían seguir explotando a su cargo y bajo su dirección las respectivas empresas, aceptando, sin embargo, la intervención municipal en su explotación y participación del Ayuntamiento en los beneficios.⁶⁷

La primera tarea era establecer las líneas de autobús en las barriadas y se ponía como primordial el establecimiento de las siguientes líneas autobús:

- A) Plaza Sanllehy – Paseo de la Republica – Estación MZA.
- B) Sarrià – Les Corts – Sants.
- C) Plaza de Espanya, Sant Andreu – Barriada de Verdum.
- D) Sarrià – Calle de Ganduxer – Seminario.
- E) Horta – Besós.

Ilustración 3
Mapa de las cinco líneas primordiales de autobús



Fuente: Elaboración propia. Mapa del Servicio Topográfico del Ayuntamiento, 1930. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

⁶⁷ Pi Sunyer, 1975: 362.

A la vez también se iba a la sustitución de todos los tranvías que atravesaban la parte vieja de la ciudad por autobuses, así como de los que circulaban en dirección contraria en las calles de sentido único. El capital lo aportarían en un inicio las empresas de transporte, y los beneficios se destinarían a cubrir cargas financieras, así como arbitrios e impuestos del Estado, Generalitat y municipio.

La creación no se llegaría a conseguir por el inicio de la Guerra Civil.⁶⁸ En julio quedaba en suspenso el proceso y después de sofocar la revuelta en Barcelona, se transformaba la industria del transporte público y se iba a la colectivización de estas compañías.⁶⁹

Conclusiones

El transporte público en la ciudad de Barcelona se había ido configurando durante décadas a partir de la iniciativa de empresas privadas, las cuales buscaban un beneficio económico con la explotación de las líneas. Esto hacía que hubiera líneas sobreexplotadas y en cambio, otros recorridos, con una clara necesidad social, quedaran desproveídas de líneas de autobús y de cualquier otro medio de transporte.

La nueva mayoría republicana surgida de las elecciones municipales del 12 de abril de 1931, y especialmente el concejal Jaume Vàchier, planearon la reestructuración de la oferta de transportes públicos, y la creación de unas líneas de autobuses que descongestionaran el tráfico del centro de la ciudad y conectaran las barriadas entre ellas.

El plan tenía la oposición de las grandes compañías y de la Lliga Catalana, referente político de la burguesía catalana.⁷⁰ La tramitación de la iniciativa se prolongó durante años, con dilataciones y duras discusiones en las comisiones; y cuando el proceso estaba a punto de finalizar, se constituyó un Ayuntamiento automático, que tenía que gestionar el día a día hasta la celebración de unas nuevas elecciones. En ese momento, el concejal Vàchier hizo todo lo posible para que se aprobara el plan de las ocho líneas, hacerlo irreversible, limitar las grandes compañías y evitar que fuera revocado por una nueva mayoría consistorial, aunque eso significara forzar la legalidad y adjudicarlo a una empresa de nueva creación con cuestionable capacidad de cumplir con la concesión.

La aprobación conllevó importantes tensiones dentro de ERC, con incluso una escisión. Los nuevos concejales de la mayoría catalanista de izquierdas, elegidos en las elecciones del 14 de enero de 1934, se encontraron con el asunto, se ciñeron al máximo

⁶⁸ Alquézar, 1986: 228

⁶⁹ Ovejero, 2017: 215.

⁷⁰ Molas, 1974: 43.

al pliego de condiciones y revocaron la concesión cuando tuvieron oportunidad, aunque eso significara que la puesta en marcha de las líneas se prolongara unos años más. El concejal Vàchier dimitió de los cargos en el gobierno municipal después de que no se sacara adelante su proyecto.

La comisión de gobierno municipal, inicio un nuevo proyecto, menos improvisado, con los mismos objetivos de cambio, pero cambiando la perspectiva. En vez de buscar una empresa externa al sistema de compañías de transporte, el Ayuntamiento se planteó influenciar en la política de transportes, a través de participar en la marcha de la empresa que obtuviera la concesión.

El proceso quedo en suspenso con los gobiernos gestores, los cuales llevaron a cabo una política favorable a las principales compañías de autobuses y tranvías. Un retorno a tiempos pasados, que los alejaba del intento de transformación de la mayoría surgida de las urnas.

Cuando en 1936 se restableció el Ayuntamiento votado dos años antes, Carles Pi Sunyer y Vicenç Bernades como personajes destacados, pusieron las bases de un modelo de municipalización, con la creación del Comité Municipal de Transportes Urbanos, que tenía la intención de cambiar el funcionamiento de los transportes públicos y la relación de la administración pública con las compañías de transporte. Sin embargo, todos estos proyectos, ideas e iniciativas quedaron anulados por el inicio de la Guerra Civil.

Fuentes documentales

- Ayuntamiento de Barcelona. GM-293. Secretaría: Expedientes. Reglamentos, Oficios, Cartas. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).
- Ayuntamiento de Barcelona. GM-692. Adjudicación de la concesión y explotación de 8 líneas de autobuses. Pliego de condiciones. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).
- Ayuntamiento de Barcelona. GM-813. Concurso para la adjudicación de siete líneas de autobuses. Informe técnico. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).
- Ayuntamiento de Barcelona. Expediente 547. Plan de Conjunto de las líneas de transportes urbanos dentro del término municipal de Barcelona. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).
- Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 556. Plan de Conjunto de las líneas de transportes de autobuses. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).

- Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 557. Pliego de condiciones para la adjudicación y explotación por el sistema de empresa mixta durante un plazo de veinte años de ocho líneas de autobuses. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).
- Ayuntamiento de Barcelona. Expediente: 584. Comisión del Plan General y Coordinación de los Medios de Transporte Urbanos de Barcelona. Archivo Municipal Contemporáneo de Barcelona (AMCB).
- Gaceta Municipal de Barcelona (1914-2020). Ayuntamiento de Barcelona. Servicio de Documentación y Acceso al Conocimiento (SEDAC)
- L'Opinió. 1921-1934. Barcelona. Fundació Josep Irla
- La Humanitat. 1931-1939. Barcelona. Universidad de Barcelona. CRAI Biblioteca del Pabellón de la República.
- La Publicitat. 1878-1939. Barcelona. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB).
- La Veu de Catalunya. 1899-1937. Barcelona. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB).

Bibliografia

- Alcaide González, Rafael, 2006. El Pla de enlacs ferroviaris de Barcelona en 1933: Un hito en la construcción de la ciudad contemporánea. IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga.
- Alquézar i Aliana, Ramon, 1986. L'Ajuntament de Barcelona en el marc del front d'esquerres. Columna, Barcelona.
- Armengol, Ferran, 2013. La configuració de la xarxa de transports urbans a Barcelona: societat, tecnologia i política. a Barcelona quaderns d'història, nº19.
- González Masip, Albert, 2007. Els autobusos de l'àrea de Barcelona (1905-1936). Rafael Dalmau Editor. Barcelona.
- Hernández Marco, José Luis, 2006. La derrota provisional de los Ferrocarriles urbanos frente al automóvil: la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX. IV Congreso Historia Ferroviaria. Málaga.
- Ivern i Salvà, Maria Dolors, 1988. Esquerra Republicana de Catalunya (1931-1936), Edicions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona.
- Miralles, Carme, 1996. Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània. Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona.
- Molas, Isidre, 1974. El sistema de partidos políticos en Cataluña (1931-1936). Ediciones Península. Barcelona.
- Ovejero, Anastasio, 2017. Las colectividades libertarias en España (1936-1938): un caso de autogestión obrera único en la historia moderna en Athenea Digital, vol. 17, núm. 2.
- Oyón, José Luis, 2008. La Quiebra de la ciudad popular : espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936. Ediciones del Serbal, Barcelona.

- Pérez Nespereira, Manuel, 2018. Jaume Aiguader. La nació popular. Fundació Josep Irla. Barcelona.
- Pi Sunyer, Carles, 1975. La República y la Guerra: memorias de un político catalán. Oasis, México D. F.
- Poblet, Josep Maria, 1976. Història de l'Esquerra Republicana de Catalunya 1931-1936. Dopesa, Barcelona.