



Moure's per la ciutat: el tramvia

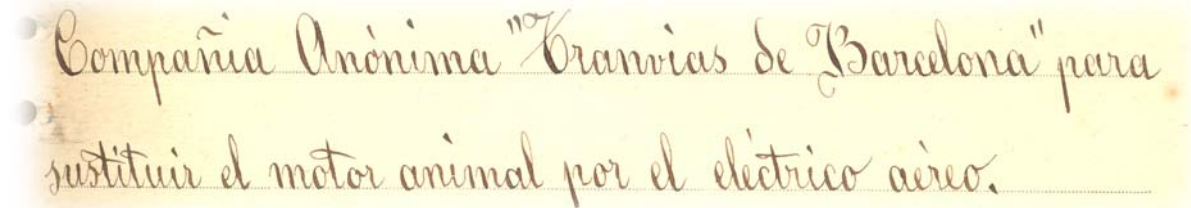
Objectius generals dels materials didàctics

Dossier	Objectiu general	Nivell 1	Nivell 2	Nivell 3
QUAN VIURE NO ERA FÀCIL	Comprendre que la història es construeix mitjançant fonts primàries	Reconèixer que cada document conté informació sobre un fet concret	Aprendre a extreure informació de documents diversos i que sovint aquesta informació no és rellevant	Aprendre a relacionar diverses informacions d'un conjunt de fonts variades i contrastar-les
UN GRAN ESDEVENIMENT: L'EXPOSICIÓ UNIVERSAL DE 1888	Ser conscient que per treballar els documents del passat cal aprendre un sistema de classificació i anàlisi de les fonts	Classificar les fonts primàries de forma autònoma i treure'n informació diversa en funció d'uns criteris d'anàlisi	Aprendre a classificar fonts gràfiques i textuais entenent que cada font pot proporcionar, simultàniament, moltes informacions de naturalesa variada.	Aprendre a relacionar diverses informacions d'un conjunt de fonts variades
MOURE'S PER LA CIUTAT: EL TRAMVIA	Comprendre que el procés històric està subjecte a canvis constants que només poden ser estudiats mitjançant la comparació	Verificar i jerarquitzar els canvis ocorreguts en un espai temporal	Establir comparacions entre l'abans i el després	Aprendre que hi ha elements més resistents al canvi que d'altres, i que en les nostres societats, moltes de les nostres certeses i creences també estan destinades a canviar
UNA CIUTAT EN CONSTANT CANVI	Adquisició i avaluació d'informació històrica a partir de les fonts documentals	Adquirir informació a partir d'una font històrica seleccionada		

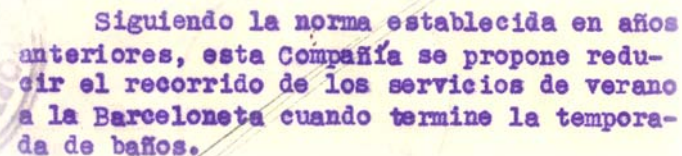
Contingut del dossier

Aquest dossier recull certa documentació cercada a l'Arxiu Municipal Administratiu referent a la història i evolució del tramvia de la ciutat de Barcelona; evolució que es tractarà des dels seus orígens (1872) fins a l'actualitat.

A més a més, els documents seleccionats permetran als i les alumnes conèixer més sobre la vida i els costums dels ciutadans i ciutadanes de la Barcelona del segle XIX i XX.



Compañía Anónima "Tranvías de Barcelona" para
sustituir el motor animal por el eléctrico aéreo.



Siguiendo la norma establecida en años anteriores, esta Compañía se propone reducir el recorrido de los servicios de verano a la Barceloneta cuando termine la temporada de baños.

Objectius del dossier

L'objectiu principal del dossier és fer entendre que la vida i la història es constitueixen de processos de canvi continu, i que aquests es poden conèixer mitjançant la comparació dels documents, així com amb la pròpia experiència i vivència de l'alumnat.

Objectiu General

Comprendre que el procés històric està subjecte a canvis constants que només poden ser estudiats mitjançant la comparació.

▣ Nivell 1

Verificar i jerarquitzar els canvis ocorreguts en un espai temporal.

▣ Nivell 2

Establir comparacions entre l'abans i el després.

▣ Nivell 3

Aprendre que hi ha elements més resistents al canvi que d'altres, i que en les nostres societats, moltes de les nostres certeses i creences també estan destinades a canviar.



Suggeriments de treball per al professorat

El dossier que teniu a les mans conté documentació arxivística de gran interès històric que permetrà a l'alumnat reconstruir una parcel·la del passat de la ciutat de Barcelona. Els documents seleccionats són totalment originals, és a dir, que no s'han retocat i es presenten en el mateix estat en que s'han trobat en l'Arxiu Municipal Administratiu.

Tot i que els documents es presenten en format digital, s'ha procurat que cadascun d'ells sigui el màxim de fidel possible a la seva originalitat en els colors, dimensions, etc. El motiu d'aquest esforç ha estat voler donar a l'alumnat la sensació de treballar amb fonts primàries originals, incidint de manera empàtica sobre els i les alumnes.

Metodològicament aquest dossier conté un conjunt d'activitats didàctiques de caràcter divers: en algunes d'elles els i les alumnes aprendran a ordenar i classificar els documents, i en altres aprendran a extreure dels documents tota aquella informació que pugui ser interessant, que els ajudarà a conèixer més sobre l'existència i la història del tramvia, així com de la vida i costums dels barcelonesos dels segles XIX i XX.

Ayer, a primeras horas de la tarde, ocurrió un lamentable suceso en la calle de Alfredo Calderón, de la barriada de la Barceloneta, al atropellar dos tranvías de las líneas números 28 y 32 a dos ciudadanos.

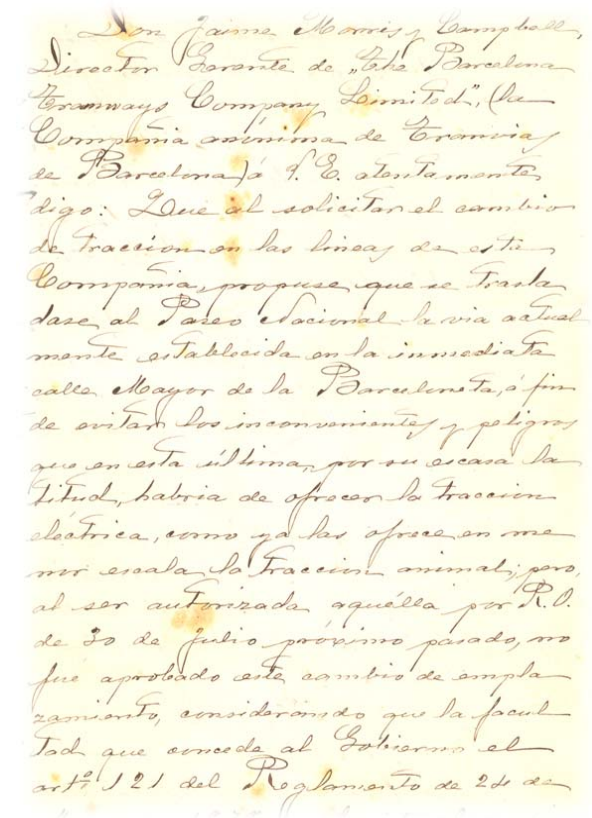
A consecuencia de este accidente, el vecindario se amotinó, volcando uno de los coches y destrozando a otros dos. Avisado oportunamente, cuando los ánimos estaban mas excitados, y la cosa presentaba el cariz de llegar a mayores, el teniente de alcalde que suscribe, junto con el compañero regidor Sr. Domenech, nos personamos en el lugar de los sucesos y tras muchas dificultades logramos apaciguar a la multitud, prometiéndoles que durante el día de ayer y hoy no circularian tranvías de aquella linea, en tanto se hacian las gestiones necesarias acerca de la Compañía de Tranvías, para ver si se podía suprimir el indicado servicio o por lo menos se efectuara con el máximo de garantías para la seguridad de los ciudadanos.

Breu recorregut per la història del tramvia

Després de l'enderroc de les muralles començat el 1854 i el projecte de l'Eixample (1859), la ciutat de Barcelona iniciava una **època d'expansió urbanística**. Amb aquesta mateixa expansió, augmentà la necessitat de desplaçar-se per la nova urbs, amb la corresponent creació de noves vies de comunicació.

Fins aleshores la utilització de carruatges i tartanes era corrent però difícil, i la petita burgesia demanava un transport entre el centre de la ciutat i les seves segones residències, a Gràcia i altres afores. Per això s'inaugurà el **27 de juny de 1872 el primer tramvia de Barcelona** amb el trajecte entre la Rambla (Pla de la Boqueria i la plaça dels Josepets a la vila de Gràcia. Aquest tramvia era **de tracció animal**, importat d'Anglaterra, i consistent en sis cotxes de dos pisos amb imperial (part de dalt descoberta), amb dos o quatre mules o cavalls. Hem de tenir en compte que, ja cap al 1864 s'havia pensat en aquest projecte dels enginyers Vila y Rafael de Luna, que temps després va recuperar l'empresari i industrial Aleix Soujol.

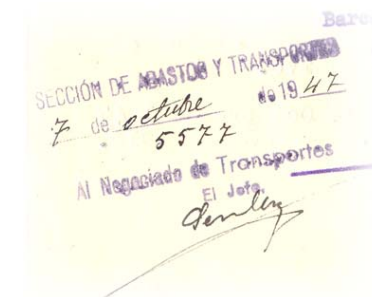
Però, tot i que a Barcelona era un gran novetat, el tramvia amb tracció a sang ja s'havia utilitzat des del final del XVIII a Anglaterra, a partir de 1823 a EEUU, i cap al 1852 a París. A més, un any abans del de Barcelona, el 1871, ja s'havia inaugurat la primera línia que anava de Madrid al barri de Salamanca.



Don Jaime Morris y Campbell,
Director General de Obras Públicas de Barcelona
Tranvías Company, Limited, (la
Compañía Anónima de Tranvías
de Barcelona) S. C. atentamente,
digo: Que al solicitar el cambio
de tracción en las líneas de esta
Compañía, propuse, que se tratasen
dase al P.º de la vía actualmente
establecida en la inmediata
calle Mayor de la Barceloneta, a fin
de evitar los inconvenientes y peligros
que en esta última por su escasa
altura, habría de ofrecer la tracción
eléctrica, como ya las ofrece en me-
nor escala la tracción animal; pero,
al ser autorizada aquella por R.º de
de 30 de Julio próximo pasado, me
fue aprobado este cambio de im-
planta, considerando que la facultad
todavía que concede al Gobierno el
art.º 121 del Reglamento de 24 de

A partir d'aquell moment, van començar a proliferar les línies i companyies aprofitant el moment de l'expansió i seguint el creixement urbanístic de la ciutat. Fet que podem comprovar en el següent escrit cronològic de creacions de línies:

- 1872** Línia Barcelona-Gràcia; Línia Rambles-Sants; Línia Plaça Catalunya-Sant Andreu
- 1873** Línia Drassanes-Barceloneta (Que facilitaven el trajecte als usuaris de les platges de la Barceloneta i dels banys)
- 1874** Línia de Poblenou-Port
- 1875** El de Sants, que va introduir una tarifa obrera
- 1877** Línia de circumval·lació dita la «carrossa dels pobres» i que feia un llarg recorregut. Tramvia de vapor de Sant Andreu
- 1878** El de Sarrià i Sant Gervasi; Línia de vapor del litoral, que el 1885 arribava a Badalona; el tramvia de l'Eixample i Gràcia i el d'Horta.
- 1881** Barceloneta-Badalona
- 1888** Port de Barcelona-Platja dels pescadors. Construïda per utilitzar-la per al trasllat de viatgers i mercaderies i per a transportar als visitants de l'Exposició Universal.

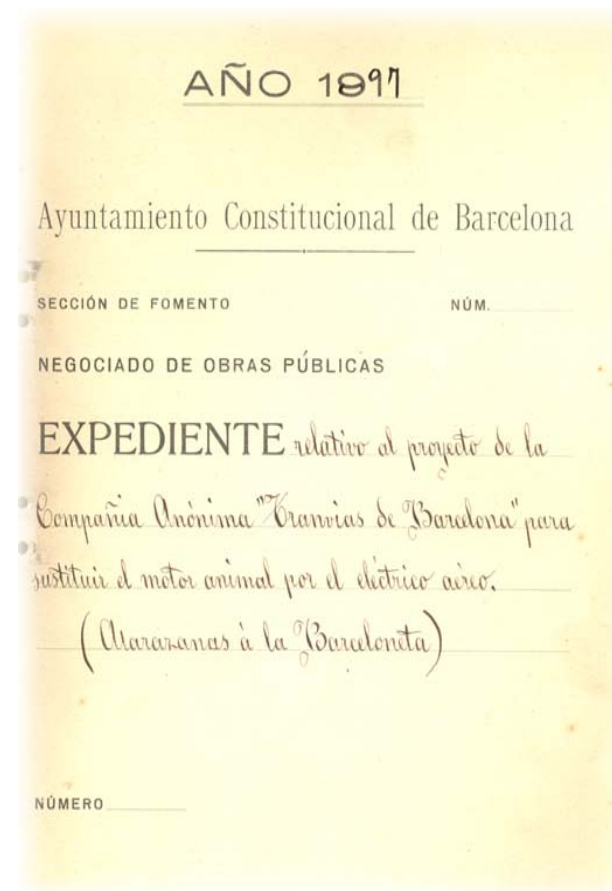


En aquells temps, Barcelona estava experimentant una època de modernització que, lligada a una renovació de tècniques, va desembocar en novetats com un **progressiva electrificació**. De manera que, l'any **1907** (data en que **va desaparèixer l'últim tramvia de tracció animal**) ja no quedava altra sistema de tracció que no fos l'elèctric.

La remodelació de la força motriu dels tramvies s'havia començat a estudiar des del **primer projecte d'electrificació tramviària del 1881**, la mateixa data en que s'inaugurà la primera línia elèctrica a Berlín i a partir de la qual s'anà adoptant a les principals ciutats d'Europa. Dos anys després ja es va proposar un projecte que finalment no es dugué a terme i el 1895 *The Barcelona Tramways* envià una comissió amb regidors, periodistes, arquitectes, diputats i enginyers per avaluar les solucions emprades a Milà, Marsella i Gènova d'on van tornar amb la idea d'aplicar-les a Barcelona.

Finalment, el **26 de gener de 1899** va començar a circular el **primer tramvia de tracció elèctrica a la línia de circumval·lació**. Any en el qual s'inauguraren també les línies de tramvia elèctric a Gràcia, la Barceloneta, Poble Nou, Ramal Gran Via i Passeig de St. Joan

Una de les **conseqüències** que comportà l'electrificació de les línies del tramvia va ser la de l'irremeiable **unificació de les companyies més febles** que o bé varen ser absorbides o van fer fallida.



Amb l'esclat de la **Guerra Civil** el tramvia va seguir funcionant fins que van començar a faltar els recanvis. De fet, fins a la primavera de 1938, quan els bombardejos a Barcelona es van intensificar el tramvia no va deixar de funcionar. Però, uns mesos després, quan les tropes franquistes van entrar a la ciutat el 26 de gener de 1939, va desaparèixer la majoria de la xarxa tramviària.

La **postguerra** es va caracteritzar per la falta de material convenient per les reparacions, per les restriccions elèctriques i per la gran sinistralitat del tramvia.

Precisament aquest augment d'accidents juntament amb el dèficit que arrossegava la companyia van fer que el **gener de 1951** s'apujés desmesuradament la tarifa. Això comportà una protesta que s'acabà convertint en una **vaga dels usuaris** que obligà finalment a tornar les tarifes al seu preu normal. L'any 1957 es va tornar a repetir una protesta d'aquest tipus però en aquesta data no tingué tanta contundència.

Després d'aquesta època es començaren a recolzar molt més les xarxes d'autobusos i de metro en detriment del tramvia i que també va impulsar el transport privat.

L'any 1971 es suprimeix la última línia de tramvia i quan va deixar de funcionar les línies, només va quedar en funcionament el **Tramvia Blau** que perduraria com una de les icones de la ciutat de Barcelona.

Arribats a **finals del segle XX** i a **inicis del XXI** hem de dir que la tecnologia neta, la reducció del consum energètic, la comoditat, la regularitat i la rapidesa són alguns dels avantatges que ofereix el tramvia modern i que ha fet que la seva reimplantació a moltes ciutats europees sigui un fet.

A França, Espanya i Regne Unit s'havia abandonat el tramvia a la dècada dels 1960 però la mateixa França va ser una de les primeres en tornar-lo a reimplantar el 1987.

De fet, a alguns països com Alemanya, Portugal, Suïssa, Bèlgica, Països Baixos, Itàlia i Àustria mai va arribar a desaparèixer del tot. A Espanya, les ciutats de València, Barcelona, Bilbao i Alicante són algunes de les nostres ciutats que ja han recuperat aquest mitjà de transport.

Pauta concreta de treball

Abans de treballar amb la documentació, **els i les alumnes començaran fent un llistat**, mitjançant una pluja de idees si s'escau, de tots aquells **mitjans de transport col·lectius urbans**, de Barcelona o d'altres ciutats que coneguin.

Després caldrà que l'alumnat ordeni cronològicament cada un dels mitjans de transport citats a la llista de manera que comprenguin que la Història en general, i la història del transport, està subjecte a canvis constants i a una evolució de la tècnica i de progrés.

Finalment s'obrirà un petit debat en el qual es poden tractar qüestions referents a:

- ⑥ Aquells mitjans de transport del passat que han desaparegut
- ⑥ Els que encara funcionen i per tant han resistit als canvis
- ⑥ Els que s'han creat de nou
- ⑥ Els preus i tarifes dels mitjans de transport
- ⑥ La velocitat dels mitjans de transport
- ⑥ La seguretat dels mitjans de transport
- ⑥ El respecte al medi ambient dels mitjans de transport
- ⑥ La distància que recorren els mitjans de transport (curts o llargs recorreguts)
- ⑥ La capacitat que tenen els mitjans de transport
- ⑥ La utilitat dels mitjans de transport

Per a dur a terme aquesta primera activitat l'alumnat podrà partir de la seva pròpia experiència, però en algunes ocasions hauran de cercar la informació utilitzant el recurs que més els convingui (Internet, consulta a la biblioteca, etc).

Com a complement d'aquesta activitat, els i les alumnes podrien elaborar un mural on es vegin tots els mitjans de transport existents ara i en el passat, en funció d'un criteri cronològic.

A continuació ens centrarem en el tramvia de Barcelona, i per això es realitzarà una activitat per **estudiar la seva evolució**, que anà des dels primers tramvies de **tracció animal**, passant pels **de vapor** i finalitzant amb els **de tracció elèctrica**.

Per a dur a terme aquesta activitat l'alumnat s'haurà d'imaginar que les agulles del seu rellotge donen voltes i voltes enrera fins que se situen a la Barcelona de finals del segle XIX i principis del segle XX.

Ara que ja són ciutadans i ciutadanes d'aquella època, pensaran que han d'anar a fer un encàrrec que els suposa un desplaçament considerat. La pregunta que se'ls farà serà la següent: **Com us desplaçareu?**

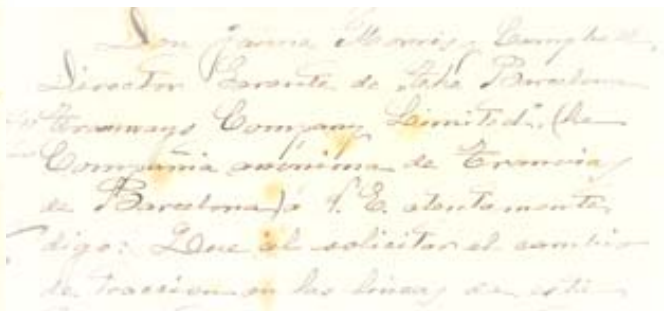
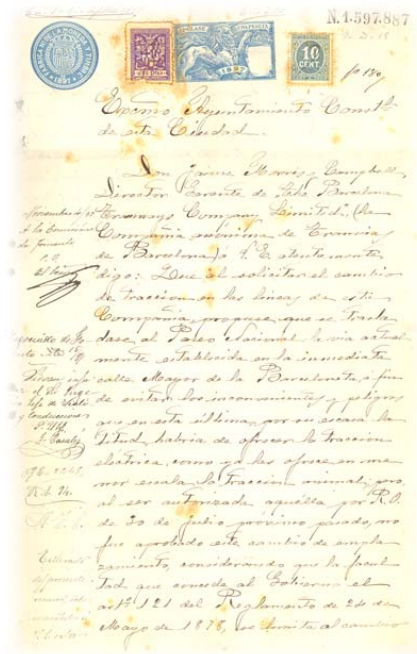
És evident que en un primer moment sorgirà més d'una resposta, però aquestes hauran de ser corroborades mitjançant llibres d'història o consultant bibliografia específica, entre d'altres fonts d'informació.

Una vegada determinats quins mitjans de transport utilitzarien per desplaçar-se, se'ls demanarà que se centrin en el **tramvia**, i concretament en la **força motriu** que els movia. Continuant amb l'activitat de simulació, en aquest cas se'ls plantejaran les següents qüestions:

1. Ets a la ciutat de Barcelona i és l'any **1850**. Vols anar a visitar un amic que viu lluny de casa teva: *podràs agafar el tramvia per anar-hi? Per què?*
2. Ja han passat uns anys i les coses han canviat. Ha arribat l'estiu del **1872**, concretament ara és agost, i vols anar a la segona residència que tens a la vila de Gràcia: *aquesta vegada podràs utilitzar el tramvia per anar allà on vols? Si la resposta és afirmativa, podries descriure com és aquest tramvia i quina força motriu utilitza?*
3. El progrés ha arribat a la ciutat de Barcelona i no saps per què els tramvies de la ciutat desprenen un fum molt empipador. *Sabries dir el perquè d'aquest nou fet? Què és el que ha canviat?*
4. Com cada dia agafes el tramvia per anar a treballar (tu t'ho pots permetre perquè provens d'una família benestant), i com sempre fas ús de la via de circumval·lació. Però avui, que és 26 de gener de **1899**, observes que hi ha quelcom de diferent en el tramvia que tu sempre agafes. *Què ha passat? Com funciona ara el tramvia?*

Posar-se a la pell dels ciutadans d'aquella època i pensar com es mourien per la ciutat és un bon exercici que els farà retrocedir en la Història i els obligarà a investigar quins mitjans de transport existien aleshores.

Per a realitzar aquesta activitat podran fer ús de les fonts que creguin necessàries, però no hi ha res millor que **recórrer a les fonts del passat** per conèixer la història. Per això se'ls proposarà la lectura del **document nº 10** del qual podran extreure informació interessant que els ajudi a resoldre algun d'aquests enigmes.



Així com actualment continuen existint problemes i queixes pel transport públic, **a inicis del segle XX els veïns de la ciutat també es queixaven sobre el funcionament del tramvia**. Les queixes i/o peticions que es feien aleshores referents a les línies del tramvia no diferien tant de les que es podrien fer avui en dia amb els autobusos.

Ilte. Señor:

Con esta fecha se dice a la Dirección de “Los Tranvías de Barcelona”, lo siguiente:

“El empedrado comprendido en la zona de vías en la calle de Alfredo Calderón (Barceloneta) de la línea a los Baños Orientales, se presente en muy mal estado por lo que precisa que con toda urgencia se proceda por esa Compañía al arreglo y reposición del mismo”.

Lo que traslado a V.S: para su debido conocimiento.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Barcelona 7 de Marzo de 1921.

El Ingeniero Jefe de la Sección 6ª.

Ilte. Sr. Presidente de la Comisión de Fomento.

Doc. n °1

Els següents documents (nº1, nº2, nº3, nº4, nº5, nº6, nº7, nº8, nº9) mostren quin tipus de problemàtiques es relacionaven amb els tramvies en aquella època, i d'altres quin era el procés que se seguia des de que es feia la queixa fins que es rebia la resposta.

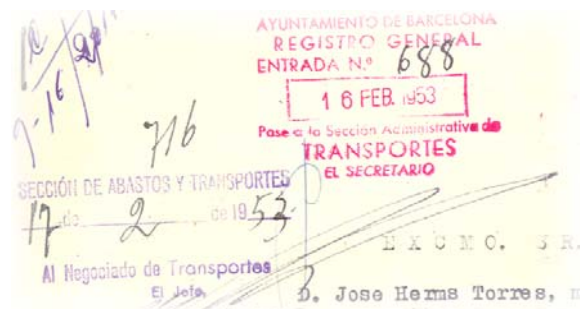
Per a fer un bon ús i estudi dels documents demanarem als i les alumnes, que estaran distribuïts en petits grups, que en primer lloc els classifiquin sota uns criteris prèviament establerts i que després analitzin i avaluin la informació que aquests contenen. Per a realitzar aquestes tasques l'alumnat podrà seguir aquest esquema:

Data	
Emissor	
Receptor	
Tipus de document	
Fet que ha motivat el document	
Breu resum de la informació que aporta el document	

Després caldrà que l'alumnat ordeni els documents de manera que es pugui deduir quins eren els passos o quin era el procés que se seguia des de que es feia la queixa fins que es resolia la qüestió.

Finalment es discutirà sobre qui fa la petició, quins són els problemes plantejats, a qui es dirigeix, qui dóna la resposta i a quin acord s'ha arribat, si és que n'hi ha.

Dels documents es poden aprendre moltes més coses de les que ens pensem si ens fixem amb els detalls que hi ha en aquests. Per exemple, els tampons i segells de l'època o els números de telèfon que tenien unes quantes xifres menys que els actuals. Estaria bé analitzar-los i treure'n les pròpies conclusions.



Els costums i el temps lliure dels ciutadans de Barcelona també influïren en el tram de les línies del tramvia, com per exemple, les continuades visites als banys i balnearis situats a la Barceloneta, fet que obligà a construir noves línies de tramvia que arribessin fins a aquesta zona de platges.

Per a presentar aquest tema seria convenient fer una breu introducció entorn al **Banys de Mar** ubicats a la **Barceloneta**, la qual pot ser explicada pel propi professor/a, però, si es creu oportú, es donarà la possibilitat que siguin els propis alumnes els que facin la recerca i dedueixin tota la informació que gira entorn a aquest tema, partint sempre de la documentació extreta de l'Arxiu i mitjançant la formulació de preguntes.

En el primer dels casos el professor podria explicar que:

Entre els diversos costums de la societat barcelonesa de l'últim terç del segle XIX, trobem la visita als banys de mar. Aquella era una època en la qual gràcies a les recomanacions del metges higienistes els banys de mar guanyaren molts adeptes i s'anaren creant instal·lacions cada vegada més adequades per gaudir-ne'n.

En aquell temps el factor important no era el sol ja que hem de tenir en compte que per a les classes altes la pell blanca era sinònim de bellesa i distinció (per això les dones anaven a la platja amb para-sol), sinó els banys d'aire de mar, de gran reputació per la seva aportació de iode.

Els banys de Sant Sebastià foren els primers que hi hagué a Barcelona. Abans que aquests es transformaren en un balneari de luxe, fou una platja lliure en la qual no es feia distinció entre homes i dones, fet que provocà cert escàndol.

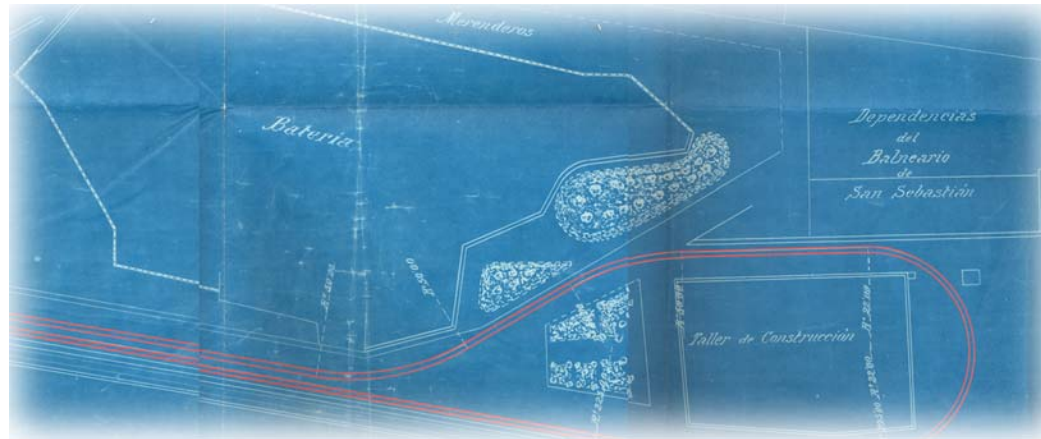
Els de la Deliciosa, Neptuno i Tritón eren només per homes. Mentre que la Junta de Damas tenia un establiment per dones i famílies, i la Sirena admetia només dones. També cal destacar l'existència dels Banys Orientals i de Sant Miquel.

Ja cap el 1872 hi havia una línia de tramvies de cavalls que anava fins al Barri de la Barceloneta de la qual hi havia 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 Baños Orientales, nom amb el qual es coneixien els tramvies que anaven fins aquest indret.

Durant molts anys el servei de transport funcionà d'aquesta manera, però l'any 1933 l'Ajuntament signà un acord prohibint donar servei al ramal dels "Baños Orientales" amb la qual cosa quedaren afectades les línies 28, 32 i 35, les quals ja no tornarien a circular mai més. A partir d'aleshores els vehicles més habituals van ser els "Cadeneros".

L'evolució del tram que anava als banys orientals també es va veure afectada pels nous costums que es començaven a fer presents entre la població barcelonesa. En la primera i segona dècada del segle XX es va seguir fent ús dels banys de mar, però també amb una nova apreciació del sol i de l'aire que donà pas a una nova manera d'entendre el culte al cos i al seu bronzejat.

Si s'opta per la segona opció, els i les alumnes hauran de respondre a les següents preguntes amb l'ajut del document entregat (nº11) i aquelles altres fonts que es creguin necessàries, feina que es podrà fer individualment o en petits grups segons convingui.



Fixa't en el mapa, observaràs que hi ha unes instal·lacions batejades amb diferents noms:

- *Què creus que són aquestes instal·lacions?*
- *En quin punt de la ciutat de Barcelona creus que estan situades?*
- *Quina podria ser la seva funcionalitat?*
- *Creus que en aquella època s'hi podia accedir fàcilment? De quina manera?*

Una vegada ja està introduït el tema en qüestió, és el moment de fer-se més preguntes. Per això continuarem utilitzant el mateix document (nº11) per tal que siguin els i les alumnes els qui, a partir de l'observació d'aquesta font primària i responent a les preguntes formulades, puguin deduir tota aquella informació que els permeti fer una reconstrucció d'una parcel·la del passat.

- ⑥ Pots identificar on s'ubicaven els banys de mar? Fes una comparació amb un plànol actual de la mateixa zona i traça sobre aquest les línies de tramvia que hi havia en el moment del document.
- ⑥ Sabries dir per on passaven els tramvies (carrer o passeig)? Quin és el nom d'aquests carrers actualment?
- ⑥ Hi ha avui dia algun transport públic que substitueixi les línies de tramvia que anys enrera anaven als banys? Quins?
- ⑥ Què hi ha actualment allà on estaven situats els diferents balnearis i banys?
- ⑥ Com ha canviat el barri de la Barceloneta?
- ⑥ Podries esbrinar què és la "Bateria"?
- ⑥ Ubiques alguna zona destinada a l'esbarjo i al descans dels banyistes?

Una vegada extreta tota la informació, es pot dur a terme una taula rodona per reflexionar sobre aquelles qüestions que més hagin cridat l'atenció o interessat als i les alumnes.

Els accidents de tramvies i la por que el nou mitjà de transport elèctric va causar a la població van ser dos fets molt significatius de l'època. Els més ignorants parlaven d'un vehicle «guiat pel dimoni» la velocitat del qual, temuda pels ciutadans, l'Ajuntament va haver de limitar a vuit quilòmetres per hora. Els atropellaments eren freqüents i van ser motiu de veritables motins populars de protesta i d'alguns sobrenoms significatius: «*el rei Herodes*» per referir-se al tramvia de Sants i «*la guillotina*» per anomenar la línia de Sant Andreu.

Els tramvies de la línia dels Banys Orientals cometeren més d'un atropellament, fet que va desembocar a continues **protestes, queixes i revoltes per part dels veïns del barri de la Barceloneta.**

Ayer, a primeras horas de la tarde, ocurrió un lamentable suceso en la calle de Alfredo Calderón, de la barriada de la Barceloneta, al atropellar dos tranvías de las líneas número 28 y 32 a dos ciudadanos.

A consecuencia de este accidente, el vecindario se amotinó, volcando uno de los coches y destrozando a otros dos.

Doc. nº14

L'Ajuntament i les autoritats més destacades de la Barceloneta també es varen veure involucrades en aquests aldarulls intentant posar fi als accidents provocats pel tramvia.

Excmo. Señor

Los Concejales que suscriben, tienen el honor de someter a la aprobación de este Excmo. Ayuntamiento, la siguiente

PROPOSICIÓN

1º.- Que se declare urgente.

2º.- Que con objeto de evitar los continuos atropellos que cometen los tranvías de las línea de los “Baños Orientales”, en la calle de Alfredo Calderón, se disponga por este Ayuntamiento, quede suprimida la expresada línea desde el Paseo Nacional hasta el referido Balneario, con cuyo acuerdo quedarán satisfechos los deseos de los vecinos de la Barceloneta.

Casas Consistoriales, 31 de Agosto, 1925

Doc. nº 12

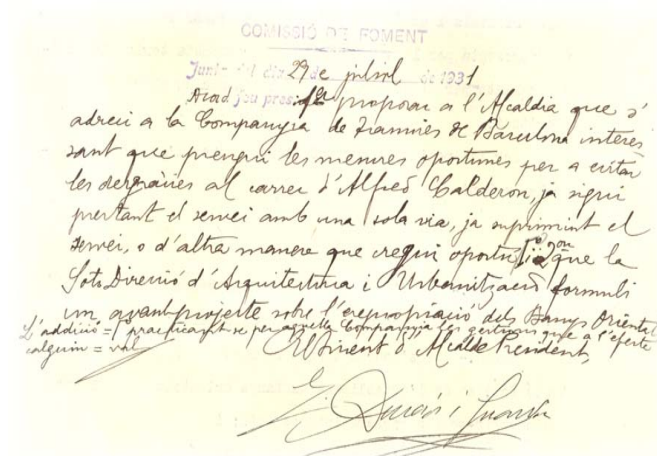
En aquest cas, els documents seleccionats (nº13, nº14, nº15, nº16, nº17, nº18) són un conjunt de **cartes** que daten des del 19 de juliol de **1931** fins el dia 30 del mateix mes, i fan referència a un seguit **d'accidents esdevinguts al carrer d'Alfred Calderón de la Barceloneta**.

Per a treballar aquests documents demanarem als i a les alumnes que els analitzin des de diferents perspectives, la formal i la de contingut.

Així doncs, en primer lloc hauran **d'analitzar diversos aspectes formals dels documents**, com per exemple:



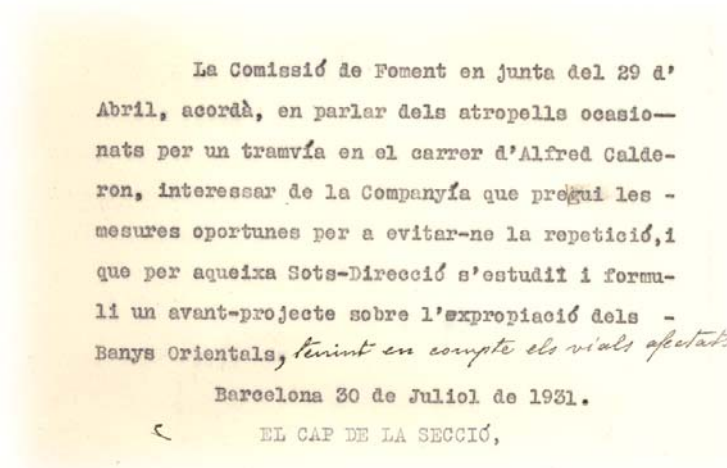
- ⑥ Si el document és un manuscrit o està mecanografiat.
- ⑥ Amb quina llengua s'ha escrit
- ⑥ Estampació de tampons i segells
- ⑥ Presència de firmes
- ⑥ Coloració de les tintes
- ⑥ Protocol que es segueix per a dirigir-se als destinataris de les cartes
- ⑥ Estructuració de la carta



Pel que fa a la **informació que contenen els documents** serà convenient que els llegeixin amb atenció i analitzin detalladament el seu contingut per entendre els problemes que es plantejaven en aquella època, així com les possibles solucions que es varen proposar per tal que no es repetissin els accidents provocats pels tramvies.

Per a facilitar aquesta tasca l'alumnat podrà fer ús del següent esquema:

- ⑥ Data d'emissió de la carta
- ⑥ Persona que escriu la carta
- ⑥ A qui va dirigida la carta
- ⑥ Per a quin motiu s'escriu la carta
- ⑥ Quins són els problemes que es plantegen
- ⑥ Quines solucions es proposen
- ⑥ Què opina la gent del barri sobre els fets succeïts
- ⑥ Coincidència o contradicció dels fets explicats a la carta
- ⑥ Quina persona, entitat o institució es veuen involucrats
- ⑥ Quina persona, entitat o institució és la responsable



Finalment, dels documents entregats seria convenient aprofundir amb el **nº 13** ja que hi ha informació, escrita i gràfica, rellevant sobre els **comerços, associacions i entitats del barri de la Barceloneta** que existien aleshores. Informació molt útil per a conèixer el passat del barri i, al mateix temps, per a comparar-la amb el present.

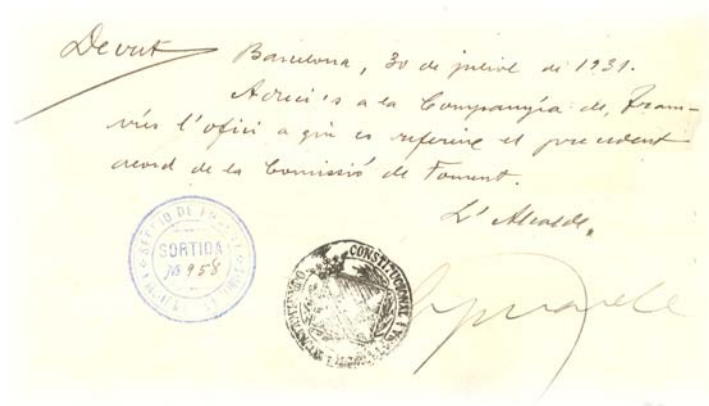


Els sotassignants, en representació de les entitats ASSOCIACIÓ DE VENEDORS DEL MERCAT DE LA BARCELONETA, PENYA HIPÒLIT LÀZARO, ATENEU CULTURAL MARQUÈS DE LA MINA, FRATERNITAT REPUBLICANA, CLUB DE NATACIÓ DE CATALUNYA, MONTE-PIO DE SANT PERE PESCADOR, COOPERATIVA SEGLE XX, COOPERATIVA LA FRATERNITAT, ORFEO LLEVANT, ATENEA-BARCELONETA, CLUB DE NATACIÓ BARCELONA, CASINO REPUBLICÀ DE LA BARCELONETA, ACCIÓ CATALANA DE LA BARCELONETA, GRUP EXCURSIONISTA CESSAR A. TORRES, PATRONAT OBRER DE SANT MIQUEL DEL PORT, CENTRE EXCURSIONISTA MINERVA, CLUB DE NATACIÓ ATHLETIC, FOOT BALL CLUB BARCELONETA, UNIÓ CICLISTA BARCELONETA, BARCELONETA AMATEUR CLUB, CENTRE COOPERATIU DE PESCADORS, ATENEU PI I MARGALL, ATENEU DE CULTURA,



Finalitzades totes les activitats, arribarà el moment d'establir les **comparacions entre el passat i el present del tramvia**, les quals seria convenient plasmar en un **informe històric**. Recorda que actualment a Barcelona hi ha dos tramvies en funcionament, el tramvia Blau del Tibidabo i el Tram (Trambaix i Trambessós), els quals t'ajudaran a veure quines són les semblances i diferències entre els tramvies del passat i els actuals.

A més a més, per a completar l'informe els i les alumnes podran recórrer a les **fonts orals**, tot preguntant a parents o veïns qüestions relacionades amb els antics tramvies, o a coneguts que visquin en ciutats on avui dia funciona el tramvia com a mitjà de transport. A vegades els documents no ho expliquen tot, i és que els detalls més curiosos, les experiències i sensacions només poden ser explicades per aquells que les visqueren de primera mà. Aquesta pot ser una bona manera de finalitzar el treball d'aquest dossier.



Relació de documents

Document 1 (TRAM1): *Notificació a la Direcció de Tramvies de Barcelona per tal que reparin l'empedrat.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 2 (TRAM2): *Ofici de la SA Tramvies de Barcelona demanant solució als problemes de circulació a causa de les obres d'urbanització dels carrers.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 3 (TRAM3): *Acord de la Comissió de Foment, demanant s'agilitin les obres en aquells carrers on hi ha vies del tramvia.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 4 (TRAM4): *Instància presentada per José Herms i altres veïns de Poble Nou, de queixa per la supressió de la meitat del trajecte del tramvia núm. 36.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 5 (TRAM5): *Citació adreçada a José Herms.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 6 (TRAM6): *Sol·licitud del propietari del Restaurante del Puerto i altres industrials i propietaris del barri de la Barceloneta per ampliar el Servei nocturn dels tramvies.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 7 (TRAM7): *Passi a Tramvies de Barcelona, la sol·licitud anterior.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 8 (TRAM8): *Informe de Tramvies de Barcelona, Societat Anònima, a la sol·licitud anterior.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 9 (TRAM9): *Notificació de la resolució al propietari del Restaurante del Puerto sobre la seva petició.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 10 (TRAM10): *Ofici del Director Gerent de la Companyia Anònima de Tramvies de Barcelona, sol·licitant el canvi d'emplaçament de la via del tramvia que va a la Barceloneta.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 11 (TRAM11): *Plànol de la proposta d'ampliació del trajecte del tramvia núm.57.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 12 (TRAM12): *Acord de supressió de la línia de tramvia del passeig Nssacional fins als banys Orientals.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).

Document 13 (TRAM13): *Instància de diferents entitats de la Barceloneta sol·licitant la supressió del ramal de la línia de la Barceloneta.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 14 (TRAM14): *Ofici del Tinent d'Alcalde del districte 1r. demanant restablir el servei de tramvies a la Barceloneta, després dels atropellaments.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 15 (TRAM15): *Informe de la Secció de Foment - Negociat d' Obres Públiques- sobre la conveniència de suprimir el ramal del tramvia entre el passeig Nacional i els Banys Orientals.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 16 (TRAM16): *Acord sobre la proposta anterior.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 17 (TRAM17): *Notificació a la Companyia de Tramvies de l'acord pres per la Comissió de Foment sobre els atropellaments ocasionats.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 18 (TRAM18): *Notificació als Sots-director d'Arquitectura i Urbanització, de l'acord de la Comissió de Foment sobre els atropellaments ocasionats per un tramvia.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 239 de l'any 1899 al 1942: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Ramal als Banys Orientals).

Document 19 (TRAM19): *Coberta de l'expedient.*

Fons Municipal Contemporani. Transports i circulació, expedient 237 de l'any 1897 al 1953: Relatiu al projecte de la Companyia Anònima Tramvies de Barcelona per substituir el motor de tracció animal per l'elèctric aeri (Drassanes a la Barceloneta).