

XII CURS D'HISTÒRIA D'EL PRAT



**Els autobusos de línia
interurbans. Dels anys 20
als anys 40**

Jordi Goñi
29/4/2010

Introducció

La societat del segle XXI no pot concebre la gestió del concepte de mobilitat sense el de transport públic. Avui aquest mitjà de transport compleix una doble funció: la de garantir la mobilitat de tota la ciutadania arreu del territori a uns preus assequibles i la de garantir que aquesta mobilitat es fa de manera sostenible promovent el seu ús en detriment d'un transport privat, que avui tothom té al seu abast i que provoca una sèrie de problemes que, en principi, només un transport públic multimodal i eficaç, pot ajudar a resoldre.

A El Prat el riu ha estat un accident natural difícilment salvable pels pagesos que necessitaven vendre la seva producció a la populosa Barcelona. Per fer-ho s'havia recorregut primer a la barca de passatge i ja amb el pont, a les tartanes del Xica. ("**Garba d'espigues d'un Prat nostàlgic**" Daniel J. Prat, 1989)

A principis del segle XX el concepte de mobilitat tenia una importància cabdal per garantir el progrés econòmic i conseqüentment el progrés social però no es veia en la situació contextual que hem descrit abans. Així la prioritat no era la sostenibilitat sinó garantir la mobilitat en sí mateixa doncs el transport privat (la tartana, el cavall, la bicicleta o uns escassos automòbils) no podien cobrir amb eficiència paral·lela, les prestacions que en un breu període de temps començaria a oferir el transport públic de passatgers de carretera.

El Prat dels primers vint anys del segle XX gaudia d'una sèrie d'elements que podien fer presumir una lògica necessitat de desenvolupar una xarxa de transport de superfície que cobris les potencialitats de desenvolupament tant econòmic com social que el municipi i el seu territori oferien i que ara encara, en ple segle XXI segueix oferint: 15 km de distància del Born i de la Plaça Catalunya, una producció horto fructícola estratègica pel subministrament de Barcelona, un incipient aeròdrom que es començava a endevinar també com a estratègic pel desenvolupament del país, un potencial industrial en virtut d'un subsòl extraordinàriament ric en aigua, recurs essencial per a determinats processos fabrils, etc.

En aquest escenari el principal mitjà de transport públic el constituïa el ferrocarril de la línia Madrid Saragossa València, mitjà amb el que en un nen de 4 anys, per la gràcia que li feia viatjar en tren per l'atracció que li produïa la locomotora 1160 que l'arrossegava, venia de Barcelona a El Prat a visitar al seu padrí Josep Pedro Burrut. Aquell nen era un altre Josep Pedro, en Pepitu de Sarrià, qui als seus 92

anys ha estat una font que, amb dades d'una precisió extraordinària, ha permès recopilar gran part de la informació aquí reproduïda.

Els inicis

Amb tots aquests antecedents ens situem a la primera meitat dels anys 20 on en Josep Pedro Burrut, nascut a Cubelles l'any 1878 i empresari vinater, regenta des de 1895, any que arriba a El Prat amb la seva esposa Agneta, una taverna situada al avui carrer de Jaume Casanovas 72. Amb el temps aquesta esdevindria la taverna Cal Pere fundada l'any 1924.

En aquell moment en Josep "Taverner" començava a deixar pas al que després seria en Josep "dels Autos".

La vinculació del negoci de taverna i repartiment de vi a domicili a El Prat i voltants amb el del transport de passatgers s'explica de la manera més curiosa.

A principis dels anys 20 hi havia al carrer Manuel Bertrand, entre el Passatge del Mercat i la torre de cal Torrero, una nau de tres cossos feta d'obra on uns emprenedors del transport hi guardaven tres autobusos Hispano-Suiza 30-40. Aquests autobusos són els que varen inaugurar la primera línia de transport interurbà entre Barcelona i El Prat de Llobregat l'any 1922, segons explica Ricard Fernández i Valentí en el seu treball **100 anys d'autobusos a Barcelona (1906-2006)**.

Les dificultats financeres per les que travessaven els amos de la línia i probablement la dificultat d'assolir finançament del sistema bancari de l'època, els portaren a demanar ajut al taverner, el qual els va anar deixant diners fins arribat un moment en que la insostenibilitat de la situació impulsà als transportistes a cancel·lar els seus deutes oferint en pagament la línia i els autos a en Josep Pedro, qui davant l'oferiment i després d'exclamar "**però que en se jo d'aquest negoci?**" accedí a quedar-se els vehicles i a explotar la línia.

Els primers anys van ser difícils i l'empresa va continuar la inèrcia dels seus anteriors gestors i anava arrossegant pèrdues.

Tot i això s'organitza una empresa de transports: JPB, inicials del propietari i que baix la marca "**Empresa de Omnibus Hispano – Suizas, La Pratense**", anunciava l'any 1927 el seu servei diari "*de Plaza España al Prat y viceversa*".

De la dificultat dels inicis se'n devien donar prou compte els usuaris doncs, probablement en no entendre en canvi d'un negoci consolidat a aquella aventura sobre rodes, alguns d'ells manifestaven la seva opinió al respecte manipulant el rètol identificatiu de l'empresa esborrant del segon cognom del propietari la lletra "T", de manera que en comptes de Josep Pedro Burrut, es llegia Josep Pedro, Burru.

El servei cobria el trajecte de Plaça Espanya, aleshores coneguda més pel nom de Plaça de Les Arenes per la plaça de toros que ja hi havia des de l'any 1900, i acabava a la Plaça de la Vila en el tram que unia el carrer Major amb el carrer Ferran Puig.

Dels aleshores anomenats òmnibus, un d'ells, el matrícula B 28408 va tenir dues carrosseries, la normal amb la que va ser adquirit i una imperial que habilitava seients descoberts a la part superior. Aquest vehicle el conduïa en Nasi Josefa, sogre d'en Quimet dels ous. Tot i potser no tenir res que veure amb aquesta relació, es dona la circumstància que en aquella època un dels serveis que feia l'autobús era el de transportar unes pastes dolces que venia aquell comerciant i que venien de Barcelona. La càrrega es deixava a la plataforma i sempre es queixava de que en faltaven dues. Precisament les que el xofer i el cobrador es menjaven per esmorzar.

La consolidació

Una de les inversions més importants que fa l'empresa es l'adquisició d'uns terrenys en el límit del que aleshores estava construït entre la via i l'Avinguda d'Anselm Clavé, més o menys davant de l'Hostal "La Rambla". En ell i en tres fases, van anar construint una nau en la mesura que l'augment de la flota de vehicles ho requeria. Aquella nau va ser utilitzada de garatge i taller.

Amb la línia ja en funcionament, calia definir uns protocols que possessin de manifest les jerarquies de l'època a tots els nivells. Així una de les coses que l'empresa va establir va ser el cens de les personalitats que tenien dret a viatjar gratis en els autobusos. Aquest cens el composaven:

- El secretari de l'ajuntament, senyor Castro
- El mossèn Martí i Pinyol
- Els guàrdies civils fins i tot fora de servei
- Els familiars dels empleats
- El senyor Pardo, guardabarreres del pas dels escombriaires que, tot i estar el pas abaixat, si

considerava que no hi havia perill, l'aixecava per a que passes l'autobús

- El peó d'obres públiques, a fi que quan fos requerit tapés els clots que es feien a la carretera i que malmetien els eixos posteriors dels Hispanos.

El fet de que els guàrdies civils de paisà tinguessin dret a viatjar gratis va provocar alguna confusió amb els cobradors, una d'elles sonada amb el cobrador Ricard Almuzara Rissec, home molt llest que va acabar sent President del Montepio San Cristóbal.

En els primers anys l'empresa no tenia mecànics fixos. Les avaries les reparaven per encàrrec mecànics que venien d'una armeria de Barcelona. Cal tenir en compte que en aquella època les reparacions requerien en la major part dels casos la manufactura del recanvi a la forja a cop de mall sobre ferro roent per després ser mecanitzades al torn. Més endavant s'apropa el proveïment del servei a Sant Boi on, també sota comanda, es contracta el servei d'un mecànic anomenat l'Italià. No és fins l'any 1930 que va ser contractat en Josep Lázaro, un mecànic de la fàbrica de ciments Sansón ubicada on avui està l'estudi arquitectònic d'en Ricard Bofill, que l'empresa disposa d'una plantilla pròpia de mecànics que va suposar un canvi radical en el manteniment de la flota. En Lázaro no només reparava sinó que també innovava, fent modificacions de peces originals dels autos com ara les cardans, un component mecànic que permet unir dos eixos que giren en angle un respecte de l'altre. El seu objectiu és transmetre el moviment de rotació d'un eix a l'altre malgrat l'angle. En els vehicles de motor se sol utilitzar com part de l'arbre de transmissió, que porta la força des del motor situat en la part davantera del vehicle cap les rodes del darrera. Aquestes peces, després de passar per les seves mans, funcionaven millor que les originals.

L'empresa va creixent i va adquirint nous cotxes de manera diversa.

Una de les adquisicions va ser la de l'autobús que feia el servei de Passeig de Gràcia a l'aeròdrom d'El Prat per compte de la companyia Lufthansa. El cotxe va venir junt amb el seu xofer, en Melchor Úbeda, com a conseqüència del traspàs de la línia a l'empresa JPB.

Fins 1932, qualsevol persona que tingués carnet de cotxe podia conduir un autobús. Aquell any però, va sortir un decret del govern que obligava als xofers d'autobús a convalidar el seu carnet per a la qual cosa se'ls exigiria un examen de capacitació. El neguit entre la plantilla i en la pròpia empresa era evident davant la incertesa del resultat i com afectaria al servei.

El dia assenyalat es va presentar al garatge un enginyer a fer els exàmens. Va fer pujar els xofers consecutivament, els va fer posar primera, segona i tercera i els va aprovar a tots.

L'any 1933, la flota ja la composaven de 13 autos:

- 6 Hispano Suiza 30-40 cv
- 1 Hispano Suiza 50 cv
- 1 Hispano Suiza 60 cv
- 1 Hispano Suiza 100 cv de doble encesa (dues bugies x cilindre)
- 2 Hispano Suiza de 15 places
- 1 Ford
- 1 Citroen

El color corporatiu dels cotxes era el vermell creuat d'una ratlla blanca.

La flota era objecte d'un tracte molt acurat de cara a mantenir la mecànica tant com fos possible. És per això que els trajectes es feien en 30 minuts de manera obligatòria (20 de circulació i 10 d'espera a la parada) tot i que es podia fer en la meitat del temps.

Un cop, per un requeriment oficial, no es va seguir la norma i es varen pagar les conseqüències.

Amb motiu d'una missió oficial a Madrid del consistori pratenc, l'ajuntament va contractar els serveis de l'Hispano Suïssa de 60 cv. El dia abans els peons del garatge el varen passar enllustrant l'auto que havia d'anar a Madrid fins que els cromats van quedar enlluernadors. Ben d'hora la missió es posa en marxa, però en arribar als Brucs els pneumàtics, poc acostumats a trajectes tant llargs i continuats agafen tal temperatura que esclaten i s'acaba el viatge oficial.

L'estretor i el mal estat de la carretera vella d'El Prat a Barcelona, sobretot en el tram que discorria pel terme municipal de L'Hospitalet, va ser la causa de moltes averies d'autobusos durant els anys 40 i probablement abans. La presència de molts carros en aquesta via de comunicació, afavoria l'existència de clots en el paviment.

L' Ajuntament de l'Hospitalet no estava molt interessant en la seva conservació, perquè consideraven una via secundària. Pel que es veu la cosa venia d'antic.

Potser això explica l'anècdota d'un incident patit pel gendre Josep Fernàndez.

Farts de que els autobusos trenquessin les ballestes de la suspensió pel mal estat d'aquest tram de carretera, en Josep Fernàndez va fer desmuntar els seients d'un 8-10 i fent-lo servir de camió va carregar material i un peó i se'n va anar ell mateix a tapar els forats de la carretera. Un cop posats a la feina varen aparèixer un grup d'homes que sense identificar-se els varen comminar, de no massa bones maneres, a que deixessin els bonys com estaven.

El creixement

Per aquestes dates (1934) les necessitats logístiques demanen un augment de la superfície de l'empresa i el propietari encarrega al seu gendre, el constructor Josep Fernàndez Puig la construcció de la primera casa de pisos d'El Prat al número 4 de la Plaça d'Espanya. L'edifici, que va costar 65.000 pessetes, va destinar els seus baixos a garatge de manera que l'edificació de la Rambla va quedar només com a taller.

La plantilla la composaven 29 persones a més del gerent

- Sis mecànics
- L'encarregat de mecànics, que cobrava 300 pessetes la setmana
- Nou xofers que cobraven 100 pessetes la setmana
- Vuit cobradors amb un salari de 60 pessetes la setmana
- Tres peons
- Un inspector de línia que no era del Prat per evitar-li conflictes d'interès en la seva feina.

L'estructura dels horaris venia marcada per la importància de la primera hora.

La primera sortida era sempre a les 4.30 h del matí de dilluns a diumenge.

La raó principal era la necessitat de que el senyor Costa, de l'Hostal La Rambla, que era empleat de correus, hagués de portar la correspondència d'El Prat a la seu central de correus a Barcelona a la Plaça Antonio López. No cal dir que el senyor Costa també era dels que viatjava gratis.

Aquesta hora era també molt sol·licitada pels pagesos i pageses que tenien parada al born o que venien al Born. Mentre els mossos havien sortit de nit amb els carros plens, sobre tot a l'època dels melons, cap a Barcelona, els pagesos agafaven l'autobús de primera hora. El bitllet d'anada i tornada al born costava 1.10 pessetes. Si el trajecte es feia entre les 4.30 i les 8.30 el preu era de 95 cèntims (no arribava a 1 pesseta per no pagar impostos)

A aquest servei en l'època forta, s'hi destinaven set autobusos que es posaven en servei en funció de la demanda de passatgers. En funció de la cua, el sereno anava a casa els xofers, que pràcticament tots vivien a les rodalies, i s'anaven posant cotxes a disposició en segons la necessitat.

La resta del servei durant el dia el prestaven dos autobusos al matí i quatre autobusos més a la tarda que arribaven a més a l'aviació i a la Platja de la Torre del Mar. Com que aquesta línia tenia molt d'èxit, també hi havia dos autos de retén per casos d'excessos de passatge.

Hi havia també un servei que es prestava amb els Hispanos petits que anaven del carrer Balmes – Rda. Universitat al Camp d'en Canudas on la gent que hi anava podia fer un vol de sis minuts en avioneta per un preu de 25 pessetes. Aquest servei es feia tots els diumenges de l'any menys a l'estiu.

Els preus dels bitllets era

Plaça Espanya – fàbrica de midó (ciutat judicial) 30 cts.

Barcelona – Prat 65 cts.

Barcelona – Prat anada i tornada econòmica (4.30 – 8.30) 95 cts.

Barcelona – Prat anada i tornada normal 1.10 cts.

En un matí normal un autobús podia facturar 500 pessetes diàries. Si fem una extrapolació simple podem dir que la flota podia facturar 9.000 pessetes diàries la qual cosa significa uns 3.300.000 de pessetes anuals dels anys 30.

Autos Urbanos, S.A., AUSA

L'any 1935 es produeix un apropament entre la companyia JPB i la de transports de la Colònia Puig de Montserrat. El resultat serà la constitució de l'empresa Autos Unidos, S.A., AUSA a la qual aportarà en Josep Pedro els seus vehicles i el fons de comerç passant a ser el President de Consell, d'Administració mentre que el seu gendre Josep Fernández actuava com a gerent.

Colònia Puig va aportar sis autobusos, tots ells Hispano Suiza: dos 100 cv "butacas gran lujo", dos 50 cv de 31 places i dos descapotables petits. Els seus autobusos eren blaus i tenien el garatge al carrer Escolles Pies – Dalmases

En aquell any la ja nova companyia va adquirir tres autobusos Henschel de direcció mecànica, de trenta set seients i plataforma exterior de 20 places, els B 61507, B 61521 i B 61555 que van ser destinats a la línia El Prat – Born i El Prat Plaça Espanya.

Aquesta compra va suposar que els inicials 30-40 cv es guardessin per l'estiu o per lloguer a demanda de particulars.

Les línies d'AUSA abastaven altres destins com Plaça Universitat - Montserrat on la companyia regentava l'hotel de la Colònia Puig, al peu de la muntanya, que era també el lloc on es celebraven les juntes generals d'accionistes.

La guerra Civil

El període de la guerra va suposar un parèntesi d'incertesa tant per l'empresa com per a la pròpia família de l'empresari que es va veure forçada a fugir dels primers temps de confusió.

La majoria d'empreses de transport de Barcelona estaven sindicades a la CNT, que pertanyia al Sindicato Único Rama Transporte (SURT) i tenia prop de 20.000 afiliats, llevat d'Autobusos Roca, que pertanyia a l'UGT i, per tant, va quedar fora del control anarcosindicalista. Les principals empreses d'autobús van ser col·lectivitzades i van canviar la seva denominació: CGA per Autobuses "G", Autobusos Roca per Autobuses "R", Autobusos del Nord de Barcelona per Autobuses "N" i Autobusos Transversals de Sant Martí per Autobuses "T".

Altres empreses col·lectivitzades foren Autoòmnibus "Baix Llobregat", **Col·lectivització Obrera d'"AUSA"** i Col·lectivització Obrera d'"ÍMPEX", que prestaven serveis interurbans entre Barcelona i els municipis del Baix Llobregat.

Només començar la guerra, el més de juliol de 1936, a AUSA li varen ser requisats els 100 cv, el 60 cv, tots els Hispanos petits, el Ford que feia la línia Colònia Casanovas – Aviació – Torre del Mar i el Citroën de 27 places, per anar al front. Varen quedar els Henschel per mantenir la connexió El Prat – Barcelona més 6 Hispanos 30-40 i un 50 cv.

Durant la Guerra Civil s'intentaren mantenir els serveis del transport de manera ordenada i efectiva. Tot plegat es va mantenir òptimament fins al setembre de 1937, quan van començar a mancar peces de recanvi, combustible i material mòbil.

A partir del 26 de maig de 1939, una vegada acabada la guerra, les principals empreses de transport s'anaren restablint de mica en mica per intentar tornar a la mateixa situació empresarial anterior i els antics propietaris van retornar als seus llocs de treball.

AUSA també va reprendre les activitats després de la col·lectivització i va intentar localitzar i recuperar el que pogués de la flota requisada. D'això se'n va encarregar el senyor Quintana que després de molt recórrer el territori va aconseguir recuperar dos 100 cv

La II Guerra Mundial i el gasogen

L'any 1939, coincidint pràcticament amb la finalització de la Guerra Espanyola, comença la II Guerra Mundial. La nova guerra fa que Espanya, un país malmès per la seva pròpia guerra i mancat de recursos energètics propis, pateixi de manera greu una forta restricció de carburant.

A diferència del metro i els tramvies, la xarxa més malparada fou la d'autobusos, doncs quasi tots els vehicles van haver de deixar de circular per manca de gasoil. El **Decreto de Restricción de Carburantes** dictat pel General Franco l'1 d'agost de 1940, va ordenar que tots els serveis fossin immediatament suspesos per la manca de combustible degut al conflicte bèl·lic que sostenien Alemanya i Itàlia contra Anglaterra.

La manca indefinida de gasoil va fer a les empreses optar per incorporar una nova font de combustible que permetés alimentar els autobusos i restablir algunes línies. L'opció més viable fou un sistema mecànic anomenat gasogen. Substitut del motor de gasoil, consistia en un aparell que transformava els combustibles sòlids (generalment carbó, de vegades daus de llenya i fins i tot closques d'ametlla) en combustibles gasosos.

Els més habituals en aquests casos eren els d'aspiració, els quals produïen corrent d'aire per mitjà de la força d'aspiració del motor.

L'inconvenient residia que produïen molt de fum, un excés d'escalfor, i els autobusos anaven molt més lents, a més dels problemes de

frenada i d'arrencada i la supressió de places assegurades en l'espai on s'havia d'encabir el nou motor.

AUSA incorporà aquest sistema de combustible a cinc dels seus models, al 100 cv, als tres Henschel i a dos 30-40 cv. La modificació comportava la instal·lació d'una caldera adossada a la part posterior de l'auto on s'hi cremava el carbó vegetal, essent l'autonomia de cada càrrega un dia.

El gasogen tenia unes propietats energètiques molt pobres la qual cosa dificultava els accessos dels autobusos a certes destinacions. Així passava, sobre el paper, amb la línia Barcelona Montserrat, la qual no es podia servir amb motor alimentat per gasogen, AUSA, però, en ser l'única font disponible, es decidí a fer el servei amb un 100 cv que va resultar ser el primer autobús en arribar a Montserrat amb un motor a gasogen.

La fi de la companyia

L'any 1944 es produeix l'acord pel qual Autobuses Roca, S.A. adquireix la línia interurbana El Prat Barcelona a AUSA la qual cosa suposa la fi de la gestió pratenca d'aquella línia de transport.

L'acord no va incloure la línia de Montserrat que es va continuar operant fins que l'any 1958 es va vendre la concessió amb tres autobusos a la companyia Autocares Julià.

Durant els vint anys que JPB i després AUSA va explotar la línia El Prat – Barcelona, molts pratencs varen treballar a la companyia, des de Vicenç Vinuesa, passant per Antoni Drago, els germans Goni, en Robert Huguet, el senyor Gil, en Ramón Giralt, el senyor Oliver, el senyor Sala, en Melchor Úbeda i en Ignasi Josefa entre els que hem pogut rescatar de la memòria.