



Mostra Una trentena de models s'exhibeixen fins avui al vespre al passeig de Borbó



El Ford AA de l'empresa Sagales, del 1929, seguit d'un Mercedes Benz del 1967 i d'un dels classics Pegaso, entriant ahir la Via Laietana ■ JORDI PLAY

Cent anys de busos

EXPOSICIÓ • TMB commemora el centenari de la primera línia d'autobusos de Barcelona mostrant l'evolució d'aquest servei **REPÀS** • S'hi inclou una representació de cotxes antics de diverses èpoques **RUA** • Set d'aquests vehicles van circular ahir pel centre de la ciutat en un trajecte obert als barcelonins

Carol Biosca
BARCELONA

El 12 d'agost del 1906 va començar a circular per Barcelona la primera línia d'autobusos urbans, una mena de carro sense cavalls, de fabricació francesa, que cobria el trajecte entre la plaça de Catalunya i la plaça de Trilla, a Gràcia. La línia pertanyia a l'empresa Catalana de Omnibus i en formaven part cinc vehicles Brillió-Schneider de dos pisos i motor de gasolina, que circulaven a una velocitat màxima de 8 km/h. El trajecte costava 10 cèntims de pesseta, 5 cèntims menys que el tramvia.

Aquest agost els autobusos de Barcelona han fet cent anys. Ja fa un segle d'aquells primers vehicles que van ser acollits amb estranyesa (el soroll i el fum dels motors molestaven els veïns, i els cotxes s'accidentaven i s'espatllaven sovint) i que han anat evolucionant en paral·lel a la ciutat. I s'han convertit, de fet, en una part de la història de molts ciutadans de Barcelona.

Aquest cap de setmana els barcelonins han pogut recuperar aquella

època visitant l'exposició *100 anys de Bus*, organitzada per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) al passeig de Borbó. L'exposició, amb la col·laboració de l'Associació per la Recuperació i Conservació d'Autobusos (ARCA) i l'Associació de Metro i Autobusos (ACEMA), inclou una mostra de vehicles antics: un Hispano Suiza de 15 places del 1909, amb carrosseria clàssica de tipus *limousine*; un Chevrolet del 1933, amb carrosseria independent del xassís unida a través d'una peça de lona; els Dodge Brothers americans de finals de la Guerra Civil i la

La primera línia anava des de la plaça de Catalunya fins a Gràcia a una velocitat màxima de 8 km/h

postguerra; els clàssics Pegaso, l'evolució dels quals entronca, al principi dels 90, amb els autobusos actuals, i els models més avançats de biodièsel i d'hidrogen, que funcionen experimentalment en nombre reduït.

Alguns d'aquests autobusos van passejar-se ahir pel centre de la ciu-

tat en una rua oberta a la participació popular que va aixecar molta expectació, sobretot al voltant dels vehicles més antics. A primera hora de la tarda els autobusos eren plens de passatgers de totes les edats, molts dels quals havien adquirit el bitllet a través del concurs que TMB va organitzar a la seva web.

Cua per pujar-hi

A la cua que es va formar d'aspirants a ocupar algunes de les places buides, les històries eren diverses. La Milla Coderque, que anava acompanyada de la seva mare i el seu fill, explicava que el seu pare havia treballat a la companyia a la dècada dels setanta, i que durant molts anys va fer amb ell l'últim viatge en autobús del dia fins a la cotxera.

Al Pere Ibáñez, els Pegaso li portaven "molts records, sobretot de quan era petit i feia cada dia el trajecte amb autobús fins a l'escola". A més de la família, l'acompanyaven dos amics de Madrid, i afirmava que aprofitaria el trajecte per fer "una visita turística a la ciutat".

En Joan Pursals volia ensenyar al seu fill Guillem, de 2n d'ESO i que ha estudiat els transports públics, com

10

cèntims de pesse-
ta era el que costava el trajecte de la primera línia d'autobusos, que anava de la plaça Catalunya fins a Gràcia

1965

és l'any en què es van incorporar els cent primers autobusos Pegaso, que van representar la modernització definitiva del transport públic de superfície i, alhora, van eliminar els tramvies i troleibuses

eren els autobusos abans del seu naixement.

Poc després de les cinc de la tarda, l'alcalde Jordi Hereu va obrir la comitiva de set autobusos, encapçalada per un Dodge Brothers del 1939, construït als Estats Units, que va donar servei després de la Guerra Civil com a transport dels treballadors d'una fàbrica tèxtil d'igualada. Ocupat per les autoritats de TMB i de l'ajuntament, entre les quals hi havia el conseller delegat de Transports Metropolitans, Agustí Serrallonga, i el mateix alcalde, i circulant a una velocitat màxima de 40 km/h, l'autobús va sortir del passeig de Borbó i va començar a enfilar Via Laietana amunt, no sense algun ensurt. A les voreres, turistes (càmera a la mà) i veïns de la ciutat s'aturaven, saludaven el pas dels busos i els contemplaven fins que els perdien de vista.

Hereu va destacar el valor històric de l'exposició des d'un doble vessant: d'una banda, pel fet de mostrar "la veritable revolució que han viscut els autobusos de la ciutat" i, d'una altra banda, perquè suposa "una bona manera de recordar la història de la ciutat" que, va afegir, "no s'explica sense els transports públics". ■