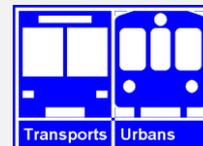




Datos en: Coreos, Blogs y Webs

Tema: Traslados Tranvía 358 (de TB)

Iniciado el: 04-02-2018 **Revisado-actualizado el:** 16-02-2022



Notas

Voy a incluir en este dossier toda la información de que dispongo sobre el Tranvía 358 de Via estrecha. Mis comentarios particulares sombreados en Verde.

El tema se inicia (o se reaviva) en el Hilo de Forotrenes que se reproduce a continuación:



FOROTRENES



<http://www.forotrenes.com/>

En el hilo situado en: **Índice general < Foros < Tren Real < Tranvías de Barcelona** que se inicia en la página: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=63738>

Saltando a la página 46 cuyo enlace es: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=63738&start=900> a media página explico las siguientes entradas y obtengo las contestaciones que también reproduzco:

Re: Tranvías de Barcelona

16 Ene 2018 17:14

Xavi Florez

Desconectado

Mensajes: 3

Registrado: 14 Ene 2018 17:29

Me he incorporado hace muy poco a este hilo y estoy revisando temas desde el principio en este formidable hilo, por cierto gracias por las referencias al libro que escribí, pero no era mio solo sino que los temas corresponden a Jordi Ibañez y las fotos a Félix Zurita (coautores conmigo), está colgado en internet en PDF, si alguien quiere el enlace lo publicaré.

El tema por el que me intereso es por el remolcado de tranvías, se han comentado varios extremos y yo quisiera añadir que en toda mi vida nunca he visto remolcar un tranvía con un camión ni con una tractora ni con nada parecido. Cuando un tranvía se estropeaba en línea, el tranvía siguiente lo acoplaba por detrás y lo remolcaba (tras hacer bajar los pasajeros de ambos y quedarse en la calle esperando al siguiente).

El supuesto caso que se expone de un 900 con remolque averiado habiendo de ser remolcado por detrás por un 800 podría haber sido real.

Y voy a explicar una anécdota que viví personalmente.

Yo estudiaba en el "Colegio Ibérico" que estaba en la calle Lauria esquina con Consejo de Ciento. Tanto por Lauria como por Consejo de Ciento pasaban líneas de tranvías por lo que había un cruce de las dos calles y dos conexiones (Lauria a Consejo y Consejo a Lauria). Por Lauria en sentido ascendente se quedó parado un 1200 con su remolque zaragoza (no recuerdo la línea que hacía). Estuvo un rato parado e hicieron bajar a los pasajeros (o sea lo dieron por estropeado). El siguiente era otra composición de 1200+Remolque Zaragoza del que hicieron bajar al pasaje y lo acoplaron detrás. Una vez preparados para la operación (los 4 coches acoplados parecían un tren largo) empezó a intentar traccionar el segundo 1200, pero las ruedas resbalaban y no conseguía tomar velocidad. Dejó un montón de arena sobre la vía pero aun y así "patinaba" sobre los raíles y no había forma de que aquello "andase". Detrás de la extraña composición venía otro 1200, al cual (sin hacer bajar al pasaje ni nada) lo colocaron detrás como quinto coche y así empezó a moverse hacia arriba toda la fila que daba auténtica impresión.

No pude seguir la comitiva porque estaba estudiando y los profes había salido también para ver el espectáculo. No se hasta donde llegarían, pero la cochera a donde cerraban era la de Virrey Amat y es todo subida. Seguramente fueron acoplados los cinco coches hasta allí, en algún tramo con menos pendiente debieron hacer bajar al pasaje del último 1200 y/o lo desengancharon y en los tramos con más pendiente posteriores debieron acoplarlo otra vez.

No tengo ningún documento que lo pruebe, ni he visto nunca que se haya comentado en ningún sitio. Pero un 900 con remolque y empujado por detrás por un 800 hubiera tenido menos problemas que esos dos 1200 con sus respectivos remolques.

Re: Tranvías de Barcelona

16 Ene 2018 17:41

Xavi Florez

Desconectado

Mensajes: 3

Registrado: 14 Ene 2018 17:29

Estoy viendo que lo último que habeis hablado es de la línea 15...

El libro que referenciais esta colgado en:

<https://docs.google.com/file/d/0B9Imqwr...g5em8/edit>

Tiene 180 páginas y está escrito en Catalán, pero se entiende bien y hay esquemas explicativos.

En la página 54 se detalla la línea 15. Hay dos mapas de diferentes épocas. El que corresponde al 1910 no es demasiado correcto puesto que la Diagonal aun no se había abierto (mis medios técnicos no me permitían tener bases de mapas tan perfectos para cada año),

Este último tema está en la página 46 y yo aun voy leyendo por la 6-7, osea que tengo para rato...

Re: Tranvías de Barcelona

📅 16 Ene 2018 18:00

1356



🚫 Desconectado

Mensajes: 190

Registrado: 28 Nov 2013 15:47

Xavi, felicidades por tu libro, si que puedo decirte, que en cierta ocasión vi un 1200 subiendo por Dos de Mayo, remolcado por un camión tractora de TB, ya fue en los últimos tiempos de los tranvías (fue en 1970) lo vi personalmente, lo encontré muy raro pero así fue

Re: Tranvías de Barcelona

📅 17 Ene 2018 00:42

Xavi Florez

🚫 Desconectado

Mensajes: 3

Registrado: 14 Ene 2018 17:29

En condiciones normales y cuando los Tranvías funcionaban normalmente, el sistema era como he explicado, el siguiente tranvía remolcaba por detrás al averiado hasta la cochera o hasta un punto en el que otro lo pudiera remolcar. No podía ser de otra manera porque entonces no se tenía la flota actual de tractoras o remolcadores y hacer venir uno expresamente podía ocasionar la paralización de muchas líneas (en según qué sitio) por tener el tranvía atascando mientras las restantes circulaciones.

Fuera de circunstancias normales si que se usaron remolcadores. Lo que me comentas no lo dudo, pero pienso que el tranvía lo estarían trasladando de una cochera a otra por avería o para desmontarle piezas antes de su desguace. En los últimos años se hicieron muchas cosas raras con tranvías en Barcelona.

Yo vivía cerca de la Plaza Tetuan y un día observé entre los railes del paseo de San Juan (y luego también lo vi en la Granvia) que había unas marcas como si hubiese pasado un tranvía descarrilado... No supe que era, pero años más tarde he leído en algún sitio (he estado buscando antecedentes ahora, pero no los he encontrado) a que se debía la extraña marca en el pavimento sobre los adoquines, como no he encontrado los datos lo explico de memoria.

El tranvía 300 lo tenían guardado en la cochera de la calle Carrera, que había sido un almacén de "vías y obras" y al quedar en desuso aprovecharon un tramo existente en el interior de vía estrecha, para tenerlo allí guardado. No se como debió ir hasta allí ni cuando, pero en la entrada de esa cochera había un tramo de vía de tres carriles a lo largo de la calle Carrera que debía servir para moverlo de vez en cuando (o eso pensarón cuando lo dejaron allí).

El caso es que iban a derumbar la subestación o central eléctrica de la calle Carrera y se dieron cuenta de que allí había un tranvía (y no se si había algún otro de los de "Vía y Obras", pero el caso es que éste pensaron en trasladarlo Vilamarí, en donde les quedaban todos los "restos" de serie que inicialmente pensaban conservar.

Ni cortos ni perezosos, acudieron al lugar con un camión remolcador, engancharon el tranvía y se lo llevaron remolcado. De momento en la calle Carrera había vía, pero al llegar al Paralelo y a Colón ya no. Pero le encarrilaron dos de las ruedas en una de las vías y en Colón lo pasarón "arrastras" hasta encarrilarlo en la vía que habían estado haciendo servir las últimas líneas (49 y 51). Una vez encarriladas dos ruedas, las otras dos (vía estrecha y no vía ancha) fueron labrando un surco en los adoquines, hasta la otra cochera, por el Paseo Colón, Salón Víctor Pradera, Paseo San Juan, Plaza Tetuan, Gran Vía hasta la calle Vilamarí, si no conocéis Barcelona diré que son unos 10 Kilómetros. Creo recordar haber leído que a medio camino una de las ruedas se salió del eje y tuvieron que hacer un invento con maderas para que no arrastrase por el suelo el chasis del tranvía. He visto fotos de la marca en algún sitio pero no las he encontrado ahora (seguiré buscando), me gustaría que alguien me confirmase todo esto.

Ese remolcado se puede considerar de los "raros, raros" pero viene a cuento de lo que has comentado. Por cierto, se hizo de noche y con varios coches y motos de la Guardia Urbana escoltando y controlando el "fenómeno".

Re: Tranvías de Barcelona

17 Ene 2018 10:35

1356



Desconectado

Mensajes: 190

Registrado: 28 Nov 2013 15:47

Yo recuerdo haber visto el tranvía en la calle Carrera, pero no creo fuera el 358, este se encontraba en la cochera de San Martín, mas bien pudiera ser el tranvía que cortarón en La pobla de Lillet

Re: Tranvías de Barcelona

17 Ene 2018 11:48

joanbc



Desconectado

Mensajes: 1079

Registrado: 20 Sep 2012 18:02

Sin ánimo de contradecir a nadie, y por experiencia propia, siempre observé lo siguiente: cuando un vehículo quedaba inútil, siempre que era posible se intentaba acoplarle otro por delante para ser remolcado. Eso era, sobre todo, posible en los buenos tiempos de la red, cuando desde cualquier derivación de la misma, un tranvía podía acceder en retroceso a la vía donde se encontraba el averiado para acoplarse y remolcarlo. Sólo cuando ello no era posible, se procedía a empujarle por el situado inmediatamente tras él.

P.S. Por detrás un vehículo ferroviario nunca remolca a otro: lo empuja 😊

Re: Tranvías de Barcelona

17 Ene 2018 12:45

joanbc



Desconectado

Mensajes: 1079

Registrado: 20 Sep 2012 18:02

Rocambolesco ese traslado que se cita del 300 de vía estrecha desde Carrera hasta Vilamarí, aunque tratándose de Tranvías / Transportes de Barcelona es posible imaginar cualquier cosa; no tenía noticias de tal peripecia. La semana próxima, que he de verme con Manuel Giménez y Jordi Ibáñez, les preguntaré y si saco algo en claro lo expondré aquí. Saludos cordiales.

Re: Tranvías de Barcelona

17 Ene 2018 17:35

xaviereuromed



Desconectado

Mensajes: 907

Ubicación: PK 622,050 Línea MAD-BCN

Registrado: 21 May 2014 22:23

joanbc escribió:

Sin ánimo de contradecir a nadie, y por experiencia propia, siempre observé lo siguiente: cuando un vehículo quedaba inútil, siempre que era posible se intentaba acoplarle otro por delante para ser remolcado. Eso era, sobre todo, posible en los buenos tiempos de la

red, cuando desde cualquier derivación de la misma, un tranvía podía acceder en retroceso a la vía donde se encontraba el averiado para acoplarse y remolcarlo. Sólo cuando ello no era posible, se procedía a empujarle por el situado inmediatamente tras él.

P.S. Por detrás un vehículo ferroviario nunca remolca a otro: lo empuja 😊

Hola a todos:

Efectivamente lo he visto como comenta joanbc, Recuerdo en una ocasión, un 1200 empujando a otro 1200, y al llegar a Pl.tetuan, fue donde aprovecharon un 1600 que se puso en cabeza.

Saludos.

PD la historia del remolque del tranvia de v.e. ya la habia oido, pero ¿será verdad o leyenda? .

Visita mi FLICKR <https://www.flickr.com/photos/124376417@N03/sets/>



Notas → (Resumen de datos o notas personales hasta aquí)

Me dió la impresión de que no tenían demasiadas ganas nadie de ayudar ni de interesarse demasiado por ninguno de los dos temas comentados que eran el “**Retirar Tranvías Averiados en Línea**” y el “**Remolcado del Tranvía 358 de Carrera a Vilamari**”, y un cierto “buscar tres pies al gato” de mis comentarios (ver última respuesta) y por lo que ya no insistí en el Foro .Además coincidió en el tiempo en que se dejó **paralizado el Tramvia Blau** y todos los foreros se dedicaron a ello y ya no se volvió a hablar de los dos temas señalados.

Pero no dejé aparcado el tema y me puse a investigar...

El día 27-01-2018 (Sábado) asistí a la Asamblea General de la AAFGB (Soci) y allí estuve hablando con Jordi Ibañez que me confirmó los dos temas:

1.- Los Tranvías averiados en línea eran empujados por el que venía detrás siempre. No se podía dejar parada toda la red buscando remolcadores (que además no existían o no se tenían apenas) y en todo caso si se averiaba cerca de la Plaza Tetuan podía apartarse un corto tiempo para remolcarlo por delante acoplado un tranvía que hiciese una línea poco comprometida, ese sería el caso que se comenta. Insisto en que solo en Plaza Tetuán podía hacerse algo así, en el resto de la red no habían apartaderos ni posibilidades de hacer “reular” otros tranvías para remolcar un averiado. Evidentemente en los últimos años (años 70 y 71) Sí que se remolcaban con camión grúa aquellos 1200 o 1600 que se daban por “acabados” y para trasladarlos de una cochera a otra, incluso es posible que se hubiese ido a remolcar con grúa alguno que estuviese haciendo línea y se hubiese averiado, pero es del todo improbable porque hubiesen paralizado todas las líneas unas cuantas horas inútilmente.

2.- Jordi Ibañez me confirmó que en la subcentral de Carrera había estado el tranvía de vía estrecha 358, junto con otros dos, el 58 y un remolque de Caballos. También me confirmó que lo trasladaron desde allí hasta Diputación exactamente como lo describí yo en Forotrenes (ver nota más arriba).

Por lo que respecta al remolcado de tranvías en la página 12:

<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=63738&start=220>

Ya se hablaba de este tema y en concreto se adjuntó esta foto con una serie de comentarios, entre los que destaca el de abajo:



... el 1638 es empujado por el de atrás, no se ve el trole trasero) siempre que se averiaba un tranvía era empujado hacia cocheras por el coche trasero, nunca podía volver el coche delantero hacia atrás para remolcar, salvo que coincidieran en la parada.

Eso lo decía:

Re: Tranvías de Barcelona

31 Jul 2015 08:19

1356



Pero como lo importante es el segundo tema, hago un resumen y sigo:



Notas → (Más resumen de datos o notes personales hasta aquí)

Yo vivía cerca de la Plaza Tetuán y un día observé entre los railes del paseo de San Juan (y luego también lo vi en la Granvia) que había unas marcas como si hubiese pasado un tranvía descarrilado... No supe que era, pero años más tarde he leído en algún sitio (he estado buscando antecedentes ahora, pero no los he encontrado) a que se debía la extraña marca en el pavimento sobre los adoquines, como no he encontrado los datos lo explico de memoria.

El tranvía 300 lo tenían guardado en la cochera de la calle Carrera, que había sido un almacén de "vías y obras" y al quedar en desuso aprovecharon un tramo existente en el interior de vía estrecha, para tenerlo allí guardado. No se como debió ir hasta allí ni cuando, pero en la entrada de esa cochera había un tramo de vía de tres carriles a lo largo de la calle Carrera que debía servir para moverlo de vez en cuando (o eso pensaron cuando lo dejaron allí).

El caso es que iban a derrumbar la subestación o central eléctrica de la calle Carrera y se dieron cuenta de que allí había un tranvía (y no se si había algún otro de los de "Vía y Obras", pero el caso es que éste pensaron en trasladarlo Vilamarí, en donde les quedaban todos los "restos" de serie que inicialmente pensaban conservar.

Ni cortos ni perezosos, acudieron al lugar con un camión remolcador, engancharon el tranvía y se lo llevaron remolcado. De momento en la calle Carrera había vía, pero al llegar al Paralelo y a Colón ya no. Pero le encarrilaron dos de las ruedas en una de las vías y en Colón lo pasaron "arrastras" hasta encarrilarlo en la vía que habían estado haciendo servir las últimas líneas (49 y 51). Una vez encarriladas dos ruedas, las otras dos (vía estrecha y no vía ancha) fueron labrando un surco en los adoquines, hasta la otra cochera, por el Paseo Colón, Salón Víctor Pradera, Paseo San Juan, Plaza Tetuán, Gran Vía hasta la calle Vilamarí, si no conocéis Barcelona diré que son unos 10 Kilómetros. Creo recordar haber leído que a medio camino una de las ruedas se salió del eje y tuvieron que hacer un invento con maderas para que no arrastrase por el suelo el chasis del tranvía. He visto fotos de la marca en algún sitio pero no las he encontrado ahora (seguiré buscando), me gustaría que alguien me confirmase todo esto.

Confirmado por Jordi Ibañez que el tranvía era el 358.

El tema quedó paralizado en la página: <http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=63738&start=900>

Las siguientes respuestas eran contradicciones a lo que yo decía y otras experiencias que no tenían relación cronológica con el tema, se referían a cuando se acababan los tranvías o a casos muy concretos no normales.

El día 05-10-2018 hablé por teléfono con Jaume Susany y le expliqué todo el tema del traslado y a continuación le envié el presente Dossier tal como estaba entonces:

De: Xavi Flórez Bosque <xaviflorez@hotmail.es> Enviado: viernes, 5 de octubre de 2018 22:26

Para: jaumes75@hotmail.com Cc: Xavi Flórez Bosque Asunto: Traslado del 358

Hola:

Adjunto l'arxiu sense final del tema que hem parlat.

Despres d'allà el van portar a Sant Martí (crec) i va acabar a La Pobla de Lillet.

De la resta de temes ya parlarem un altre dia.

Bona nit.

De: Jaume Susany [<mailto:jaumes75@hotmail.com>] Enviado el: domingo, 7 de octubre de 2018 22:43

Para: Xavi Flórez Bosque Asunto: RE: Traslado del 358

Impressionant. Té visos surrealistes. O sigui, si el van treure de la central de Carrera per preservar-lo, quin sentit tenia portar-lo d'aquella manera malmetent-lo encara més? Hauria estat més fàcil desballestar-lo directament allà mateix. Tot plegat dona la sensació de que "les ordres" eren preservar-lo, i una colla d'encarregats galifardeus, amb nul·la sensibilitat

pels tramvies i per la seva pròpia feina, van tirar pel dret per tal de fer-ho si o si. Una mica com quan el cap de la màfia ha d'advertir als seus sequaços "Porteu-me'l, però porteu-me'l VIU".

Bromes a part, quan vem parlar et vaig dir que revisaria les fotos que tinc, perquè de vegades un es fixa més en el tramvia en si que en si està encarril·lat o no. I justa la fusta. Imagino que coneixes la foto, però per si de cas la torno a passar. Es veu el 358 a les cotxeres crec que de Diputació, però de gairell, com si estigués en una passera entre dues vies. Una passera que en realitat no hi és! El tramvia descansa sobre el terra dur i pur, i si la llegenda és certa, pel costat de les rodes que van circular pel rail, perquè no sembla que estiguin malmeses. No sé d'on vaig treure la foto, la tinc guardada amb la data de 1975. Pel que tinc entès, la central de Carrera va ser clausurada al 1968 i desmantellada i enderrocada al 1969. Suposo que seria llavors quan van



treure el tramvia, portat a no se on, i posteriorment traslladat a Diputació, si no em faig un lio amb les cotxeres. Potser va arribar al lloc de la foto poc abans de fer-la, perquè el tramvia sembla deixat allà al mig de qualsevol manera. Personalment, jo hi vaig ser a les cotxeres de Sant Martí d'estranguis, dues o tres vegades entre el 1987 i 1994. Les primeres vegades hi havia encara els tramvies, en un estat bastant deplorable, i juraria que el 358 no hi era. Això és relatiu, perquè en aquella època jo no tenia més referències dels tramvies que el que m'havia explicat i dibuixat el meu pare, i així sabia diferenciar els Maquitrans, com ell deia als 1200, els Washington i els 500.

Em posaria a buscar però no sé per on començar, perquè aquesta "gesta" no crec que sortís als diaris. De tota manera, faré una batuda a veure si surt alguna cosa. Si hi ha novetats m'ho dius, l'assumpte m'ha creat molta curiositat.

De: Xavi Flórez Bosque [mailto:xaviflorez@hotmail.es] **Enviado el:** lunes, 8 de octubre de 2018 0:27

Para: 'Jaume Susany' **CC:** Xavi Flórez Bosque **Asunto:** RE: Traslado del 358

Hola: Si. La foto es feta a la cotxera de Diputació. Totes les vies de Diputació eren d'ample normal, per tant no es podia encarrilar enlloc... Y la roda que es va trencar era la del costat que no es veu. La foto aquesta la tinc en paper (i no tinc el arxiu aquí ara per a mirar-m'ho be, pero tot el que dius quadra. He d'acabar el dossier que vaig començar, porque crec que tinc hasta el dia que es va fer el trasllat... Ara ja ho deixo així.

Gracies per la foto i per la contestació.

Segueix un altre dia... Salutacions.

De: Xavi Flórez Bosque [mailto:xaviflorez@hotmail.es] **Enviado el:** miércoles, 10 de octubre de 2018 0:20

Para: 'Jaume Susany' **CC:** Xavi Flórez Bosque **Asunto:** RE: Traslado del 358

Hola: Només una cosa en plan ràpid....

T'adjunto una foto que vaig fer en Juny del 1991 a la Poble de Lillet, no es cap meravella però fixat amb la roda que es veu del davant... je, je, je,..... Jo al fer la foto ni sabia res de tot aixó que hem parlat ni m'ho pensaba. Es casualitat.

Estic posant-ho tot en net.

Seguim en contacte.

Salutacions.



De: Jaume Susany [mailto:jaumes75@hotmail.com]

Enviado el: miércoles, 10 de octubre de 2018 18:17

Para: Xavi Flórez Bosque **Asunto:** RE: Traslado del 358

Uou!! Aquí es veu clarament la destrossa. I afegeixo que si va arribar a la Pobla, retiro el que vaig dir, segurament aquest cotxe SI va estar a Sant Martí, i jo no el vaig saber diferenciar. En realitat confonia els 500 i els 800, i segurament també amb aquests 300. Allà eren aparcats molt juntets i no els podia veure en plenitud ni diferenciar gaire a excepció dels models dits. Els únics que em van cridar l'atenció eren els cotxes taller, o limavias o aquests grisos, i un que tenia els seients prolongats als laterals, que em va semblar molt més antic que els altres. Desgraciadament només vaig fer quatre fotos la darrera vegada, quan ja els havien retirat. Els van retirar a finals del 1990, això ho recordo perfectament perquè va sortir al telenotícies de TV3. Gràcies per la foto. Com a mínim li obro una sub-carpeta expressa dins de la carpeta de la sèrie 300...

De: Jaume Susany [mailto:jaumes75@hotmail.com]

Enviado el: miércoles, 10 de octubre de 2018 20:48

Para: Xavi Flórez Bosque **Asunto:** RE: Traslado del 358

Hola altra vegada Xavi, he fet una batuda per l'Arxiu Nacional i he trobat tres fotos del 358. Són dels anys 50, així que no ajuden gaire a l'assumpte del seu dificultós trasllat. De tota manera, si no les tenies, aquí van. És interessant la foto de l'interior, on sembla que tingui un compressor instal·lat. I ja de pas, veient la posició i forma dels seients, potser si que el vaig veure a Sant Martí, inclús recordo la seva posició dins de la cotxera molt millor que la dels altres cotxes.



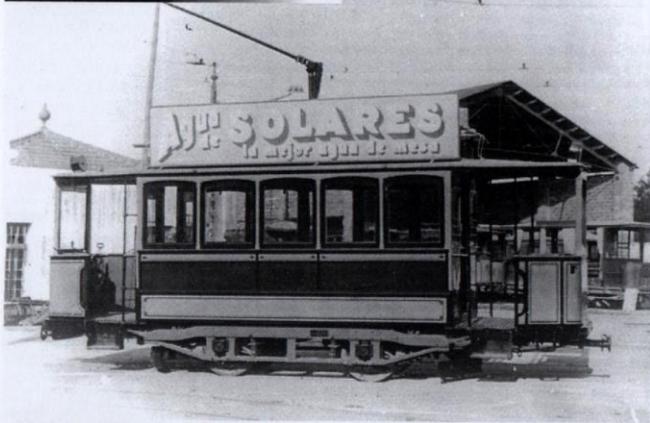
Notas → (Continuan los datos o notas personales)

Como puede suponerse de todos estos mensajes lo importante es la foto mia, cuya ampliación es la que se adjunta →

Otra interesante es la de arriba (con el compresor) que demuestra el uso como coche de servicio.



El siguiente dato nos lo aporta Albert González Masip en su boletín que se reproduce a continuación:



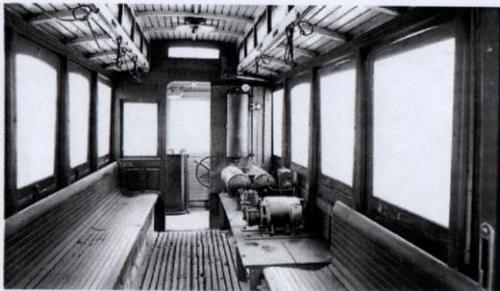
358: crònica d'una degradació

Potser és un rampell de nostàlgia, de tristesa o d'indignació o tot plegat però quan veig l'estat en què es troba el 358, l'últim tramvia de via estreta que queda de la que fou extensíssima xarxa tramviària de Barcelona, no hi ha res a fer: el to de la indignació puja de nivell. El 358 mereixeria, mereix, un acte de desgreuge. Mereix una restauració integral allunyada dels salvatges del graffiti i de la indiferència municipal. Un homenatge als seus 115 anys, un tracte amb amor. Barcelona, certament una petita part d'aquesta ciutat tan guai i moderna,

hauria de ser capaç de recuperar aquest tramvia, d'allunyar-lo d'unes catacumbes on no fa res més que podrir-se -més, si pot ser més- i mitjançant un mecenatge, tornar-lo a la vida. Somiem desperts, ja ho sabem, però davant d'aquesta visió de decrepitud i abandonament, el somni és l'única cosa que ens queda. O esperar que ens toqui la loteria.

El 356, company de fatigues del 358, del que no hem trobat una foto d'origen, poc temps després de la seva posada en servei. COL. AUTOR

En aquesta interessant fotografia presa els anys 40, es pot apreciar la modificació aportada al cotxe per convertir-lo en greixador de línia aèria. Els bancs i, fins i tot, els agafadors i la corda de demanar parada continuen a lloc. FOTO AUTOR DESCONEGUT. COL. AUTOR

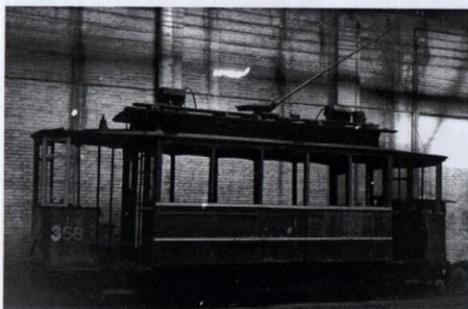


la sèrie van patir una reforma integral. El 358, però, continuava en actiu i el 1937 duia prop de 1,5 milions de kilòmetres a sobre, com la resta de la sèrie.

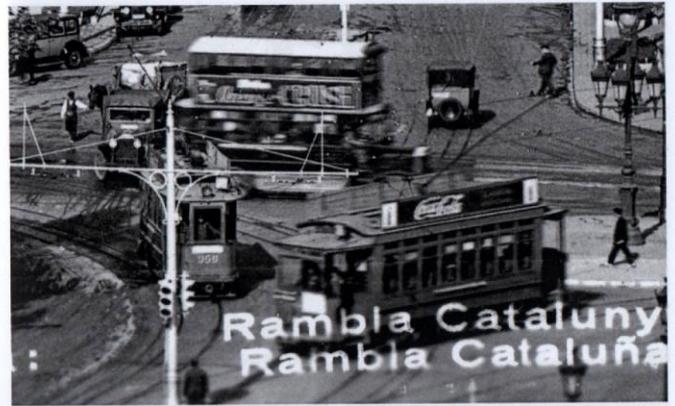
A mitjan anys 40, amb el progressiu i ràpid desmatellament de la xarxa de via estreta, la companyia va procedir a liquidar bon nombre de cotxes de la sèrie, de manera que a finals de 1945 ja només en quedaven 8, reduïts a 5 dos anys des-

prés. La subdivisió de material mòbil, en un llistat de 31 de juliol de 1948 xifrava en 18 el total de cotxes de la sèrie, dels que 17 eren apartats a cotxeres i només un, el 358, era en actiu. La seva 'sort' era que havia estat convertit en greixador de línia aèria.

Amb aquesta funció figurava a l'inventari de 1957, quan la seva base era la cotxera taller de Sant Martí, l'única dedicada al material de via mètrica. La clausura de la darrera línia d'aquest ample de via

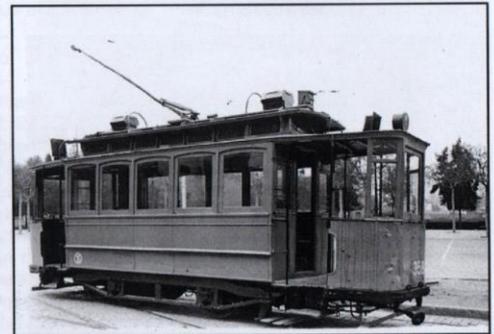


1963. El 358 és a la cotxera de Pere IV. I malgrat que el tròlei és connectat a la línia aèria -cosa que permet suposar que encara funcionava- ja ha perdut els fanals i els indicadors de línia, possiblement 'records' que algú s'ha emportat. FOTO AUTOR DESCONEGUT. COL. AUTOR



El 358, ara sí, apareix en una postal de principis dels anys 30, quan és enquadrat per el 200 de la Coca Cola i el Tilling de l'Orange Crush. No sembla que el tractin massa bé, a jutjar pels bonyes de la xapa de la plataforma. FOTO. COL. AUTOR. D'UNA POSTAL COMERCIAL. Posat en servei el 1904, formava part del darrer grup de cotxes de la sèrie 301-365, construïts per la firma saragossana Carde y Escoriaza, provistos amb dos motors de potència lleugerament inferior als primers i que foren inclosos dintre de la classificació de *Les Tramways de Barcelona* al grup XI. Els 65 cotxes eren en actiu el desembre

de 1921 i també el 1926. Els anys de guerra la sèrie va tenir canvis. Alguns cotxes van causar baixa (301, 306 i algun altre) i, com ja es sabut, sis tramvies de



El 358, ha estat convertit en greixador de línia aèria i pintat de gris, malgrat que els bonyes de la plataforma continuen a lloc i, a tot estirar, han rebut algun cop de martell. FOTO AUTOR DESCONEGUT. COL. AUTOR

El 358 fa costat a un PCC, en un contrast que bé mereixia la fotografia. Algú ja havia ordenat que calla escapçar el tròlei. Novembre de 1967. FOTO AUTOR DESCONEGUT. COL. AUTOR. A tot, el 358 és a la cotxera de Sants, esperant un museu que mai no va arribar. La inclinació que s'observa és resultat de la sortida de la llanda. 1969. FOTO A. GONZÁLEZ



(vegeu-ne article en aquest mateix número) va comportar la desaparició i desballestament de tot el material tramviari de la companyia URBAS que allà hi havia. Però, per qüestions legals, el 358 continuava sent propietat de la CGT i, per tant, no es podia tocar. TB, en uns moments en que es pensava ja en la creació d'un museu, va recuperar el tramvia i el va situar al Taller Central de Sarrià que, poc abans de buidarse per clausura, fou novament traslladat, ara a la central del carrer Carrera, on descansava també el cadener 58. La necessitat de buidar aquell espai (una altra vegada) va comportar que els dos tramvies s'haguessin de traslladar a l'espai que es preveia museitzar: la cotxera de Sants. Pel senzill sistema d'encarrilar dues rodes i deixar rodar les



altres dues sobre el paviment del carrer es va iniciar el trasllat, amb el resultat que una de les llandes del 358 sortís de la roda. Així i tot, es va continuar arrossegant fins arribar a destí. Mentrestant, els bancs i tots els revestiments interiors de fusta havien desaparegut i, acusant el bellugueig continu, molts vidres s'havien trencat. El fiasco del museu de Sants (vegeu, al respecte, *Gratallops tram*)



1969. El 358 s'endinsa en la foscor a la cotxera de Sants. A sota, el que queda del seu interior. FOTOS © A. GONZÁLEZ

12 i 13) va comportar que tot el material que allà hi havia fos desplaçat cap a un altre indret, ara a la cotxera de Diputació, on convergiren tots els vehicles que es pretenia conservar, àdhuc del metro i del cremallera de Montserrat.

Una dècada després del final de la xarxa de tramvies de la ciutat es va celebrar l'exposició 'Trens i Estacions' i alguns dels tramvies que hi havia a Diputació foren restaurats cosmèticament en aquella cotxera que, durant un cert temps, tornà a ser viva. Una vegada més, però, l'ajuntament decidí que calia reconvertir aquell ampli espai -gairebé una mançana de l'eixample- i utilitzar-lo per a d'altres usos. Així és que fou emprès un nou i ampli trasllat de tot el material que allà quedava, ja que, mentrestant, un cert nombre de vehicles havien estat retirats



per ser preservats per particulars, empreses i el dit 'museu' del transport, entre els quals el 358, ara dut al Clot del Moro. Uns anys després, a la seva tornada, pocs espais quedaven ja per acollir aquell conjunt de restes decrepits, podrits i rovellats que, en altre temps, ha-

vien servit per al transport dels barcelonins. L'ajuntament havia anat reconvertint i venent gairebé tot el patrimoni que heretà de les antigues companyies de transport, de manera que tot el que quedà fou enviat a l'antiga cotxera de Sant Martí, on el 358 - ara ja completament malmès - féu costat novament a alguns dels seus col·legues en la cotxera que l'havia acollit quan encara era 'en vida'. Allà, abandonats a la seva sort, sofriren l'espòli del que encara podia ser aprofitable per part de bandes de lladres, ubicades probablement no gaire lluny de l'indret. Encara no era el final. Novament calgué desallotjar la cotxera. I tot el que quedava empenqué el camí del 'Triangle' per fer costat a cotxes del metro.



1986. A la intempèrie a la cotxera de Sant Martí.

Allà, en aquell soterrani polsós i fosc, el 358, al costat d'altres relíquies, espera un dia en què algú es recordi de la seva existència i decideixi que invertir en patrimoni també és cultura, igual que les generoses sumes destinades a cavalcades, concerts, festes 'populars', focs d'ar-

tifici, piromusicals i espectacles diversos per als que l'ajuntament de la ciutat disposa d'un ampli pressupost. Potser només amb l'u per cent n'hi hauria prou per donar una mica de dignitat a l'últim tramvia de via estreta de Barcelona.

EL LLARG PERIPLE DEL 358

1904	Assignat a Vilana	10.1968	Traslladat a Sants
c.1935	Assignat a Borrell	11.1973	Traslladat a Diputació
anys 40	Passa a Sarrià i reconvertit en cotxe greixador de L.A.	1984	Traslladat a Sant Martí
1947	Passa a Sant Martí	1990	Desplaçat a Castellar de n'Hug
1965	Traslladat a Sarrià		Torna a Barcelona
1967	Traslladat a Central Carrera		Cotxera del Triangle

Informació aportada per J. Ibàñez

En el cuadro final están contestadas casi todas mis preguntas y se concretan exactamente las fechas. Lo he reproducido por su interés:

El episodio de la rueda fuera del rail en el traslado debió ser en octubre de 1968, entre Central Carreras y cochera de Sants (no a Diputación como yo citaba). A Diputación lo volvieron a llevar más tarde en Noviembre de 1973 pero ya no fue arrastrado.

Sigo diciendo que yo he visto fotos de las marcas de la rueda en los adoquines, pero sigo sin encontrar donde (incluso recuerdo haber contestado al correo en que me las enviaron) y no descarto volverlas a tener, aunque de momento dejo zanjado en tema.

1904	Assignat a Vilana
c.1935	Assignat a Borrell
anys 40	Passa a Sarrià i reconvertit en cotxe greixador de L.A.
1947	Passa a Sant Martí
1965	Traslladat a Sarrià
1967	Traslladat a Central Carrera
10.1968	Traslladat a Sants
11.1973	Traslladat a Diputació
1984	Traslladat a Sant Martí
1990	Desplaçat a Castellar de n'Hug
	Torna a Barcelona
	Cotxera del Triangle

Informació aportada per J. Ibàñez

En 02-2022 hice un resumen para FOROTRENES y colgué lo más significativo del traslado:

<https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=63738&p=784915#p784915>