

POR LOS RECOVECOS DE LA HISTORIA: LA HUELGA DE LOS TRANVÍAS DE 1951

Si tuviésemos que hacer caso a todo lo que nos cuentan algunos escritores de hoy, etiquetados de “historiador”, andaríamos sumidos en la ignorancia. Suerte que, de vez en cuando, surge algún pequeño destello que nos permite vislumbrar otras versiones distintas de las proclamadas por los poderes facticos que todo lo manipulan.

Viene a cuento esta entrada porque cuando, recientemente, cayó en mis manos el reportaje periodístico titulado: “La huelga general llegó sobre raíles”, firmado por Josep María Huertas, y publicado en “El Periódico”, de fecha 12/03/2001, no pude por menos que llevar mi memoria a aquellas fechas que, aunque en plena infancia, recuerdo con bastante claridad. En 1951 mi área de correrías era la ex-villa de Gracia. La pandilla infantil, a la que pertenecía, también quería participar en esa llamada “Huelga de los tranvías”, y, ¡cómo no! nos agenciamos algunos petardos para ponerlos en los raíles y oír la magnífica explosión que, de esa forma, nos hacía sentir participes de unas aventuras propias de Kit Carson. Como es bien lógico, no teníamos ni idea de lo que estaba sucediendo; veíamos circular algunos tranvías con los vidrios de sus ventanas rotos (habían sido apedreados) y otros íntegros, con una pareja de policías armados dentro y tres o cuatro viajeros a título de reclamo.

Esos son, en síntesis, los destellos de la memoria. Pero ¿qué ocurrió en Barcelona aquel frío invierno de 1951? El boicot empezó el jueves día 1 de marzo y duró hasta el 6 del mismo mes. El motivo: aumento del precio del billete en un 40% (pasaba su importe de 50 a 70 céntimos) mientras en Madrid se había reducido de 50 a 40 céntimos. Así, pues, parece que en un principio, se estimó el boicot a los tranvías de Barcelona como algo justo. Pero como siempre ocurre, en estos casos, se cumplió aquel viejo y cierto dicho: “a río revuelto, ganancia de pescadores”. Pronto los restos adormecidos de algunos grupúsculos de viejos partidos políticos vieron la oportunidad de revivir y salir al mundo real. Estudiantes con ínfulas de activistas políticos (hijos de papá) eran los encargados del apedreamiento de los tranvías; lo cual, como es lógico, producía el retraimiento de los posibles usuarios.

Sin embargo, pese a esas acciones de grupos ajenos y contrarios al Régimen, en el ambiente de la calle no existía una intencionalidad política. La mayoría de la población vivía aquellos acontecimientos como una reivindicación de la justicia, como una necesidad vital ante una situación económica precaria, dimanante de la trasguerra civil y agudizada por el cerco internacional, que había sido declarado anteriormente por la ONU contra España. Lo cierto es que el resto de transportes públicos (metro y autobuses) siguió funcionando con plena normalidad durante esos días de boicot a los tranvías.

En esta situación se desplazaron, desde Madrid, varias autoridades y jerarquías para coadyuvar con el Gobernador Civil de Barcelona, Eduardo Baeza Alegría, en la resolución del problema que parecía escapársele de las manos.

Nos centraremos en este punto únicamente al ámbito azul. En efecto, según nos explicó en su día nuestro camarada “Quinito”, todos los funcionarios y mandos de la Delegación Provincial del Frente de Juventudes fueron convocados en la sede de Ramblas nº8, para mantener una reunión con el entonces Delegado Nacional, José Antonio Elola Olaso; en esa reunión o asamblea se pretendió sensibilizar a los presentes para que colaborasen a la normalización de la situación derivada del referido boicot. Pero, para sorpresa de las jerarquías presentes, algunos asistentes manifestaron su oposición a las pretensiones gubernativas y su apoyo al movimiento ciudadano contra el aumento del precio de los viajes en los tranvías. Eso trajo consecuencias para alguno de los rebeldes y, al poco tiempo, se produjeron cambios en el destino profesional de los más significados.

continúa

En esa misma línea recuerdo que, pocos años después de tal acontecimiento, un camarada del distrito VIII (Gracia) nos contaba a los neófitos falangistas de 16 y 17 años, sus aventuras en la tan traída y llevada “huelga de los tranvías”. Su información no conducía a errores: en las reuniones de militantes del citado distrito la mayoría de asistentes se decantaron a favor de la “huelga” y en contra de las indicaciones (u órdenes) de la jerarquía de FET y de las JONS. Para corroborar esto reproducimos una pequeña nota aparecida en la página de “El periódico”, que hemos citado al principio de este escrito:

Un ciudadano anónimo asistió a la reunión, celebrada el 2 de marzo en la plaza de Lesseps, y dejó unos apuntes escrito en catalán, que conserva el Archivo Municipal de Gracia: “Ja fa uns dies que els falangistes del districte són comminats a fer ús del tramvia, però es mostren reacis i a favor del poble.”

Poco antes de escribir este pequeño artículo pasé a consultar la amplia colección de pasquines y octavillas que posee el Archivo Histórico de Barcelona. Allí pude encontrar algunos ejemplares de octavillas originales de las muchas que, por aquel entonces, se lanzaban por las calles pidiendo la solidaridad de los ciudadanos en la referida “huelga”. Reproducimos el texto de dos de ellas:

“BARCELONÉS. si eres un BUEN CIUDADANO, el día 1º de marzo dirígete a PIE a tus habituales ocupaciones, hasta que la Compañía de Tranvías de Barcelona, iguale sus tarifas a las de la Capital de España, donde el viaje en tranvía vale 0,40 pesetas.- Si quieres ser CIUDADANO DE HONOR, haz 4 copias de este escrito y entrégalas a 4 amigos tuyos, que a su vez deben hacer lo mismo. –ESPAÑA ES “UNA” Y PARA TODOS IGUAL.- ABAJO LA COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE BARCELONA” (22/02/1951)

“Franco escucha la voz de tu pueblo barcelonés que pasa miserias por el tirano que la gobierna” (14/03/1951)

De la documentación consultada (decenas de octavillas y folletos) se pueden obtener varias conclusiones interesantes:

En primer lugar, que no hubo “Huelga General”, como pretendían algunos grupúsculos de los viejos partidos, pues siguieron funcionando los autobuses y el metro con toda normalidad.

En parte, el éxito del boicot a los tranvías también habría que asignarlo al apedreamiento de éstos por miembros de algunos grupos de estudiantes que, como es natural, creaban un sentimiento de temor en los posibles usuarios.

Nota interesante que pone de relieve la escasa o nula presencia de los partidos políticos, de la época, es el hecho de que en la amplia colección de octavillas, obrante en el citado archivo, no aparecen escritos en catalán, ni tampoco firmadas por partidos y sindicatos contrarios al Régimen. Son anónimas, redactadas en términos elementales e impresos a ciclostil, o, simplemente mecanografiadas.

Como es lógico y natural, posteriormente ciertos grupos contrarios al Régimen de Franco quisieron manipular ese boicot, espontáneo y verdaderamente popular, mostrándolo como si se tratara de una “huelga general”, e incluso asumiendo el protagonismo de ella, pero, la realidad de los hechos y la innegable participación personal de muchos falangistas desmiente categóricamente esa pretensión.

En definitiva, aquel movimiento ciudadano de repulsa a lo que se consideró un abuso por parte de la compañía de tranvías de Barcelona, no respondía más que a la indignación producida por un aumento, desproporcionado, del precio de los billetes del tranvía en unos momentos de precariedad salarial, con el agravante del diferente tratamiento respecto a la compañía de tranvías de Madrid.

07.02.2023 Francisco Caballero Leonarte