

## **Jordi Amat i Agustí Pons, «Nèstor Luján, periodista», a *La Barcelona dels tramvies i altres textos* de Nèstor Luján. Barcelona: Editorial Meteora, 2015**

L'1 de març de 1951 comença, a Barcelona, una vaga general d'usuaris de tramvies. Les causes d'aquesta vaga, i del seu èxit, cal buscar-les tant en la situació general del país com en una mesura concreta presa pel govern espanyol. D'una banda, una part majoritària de la població patia les conseqüències d'una política econòmica nefasta. Els polítics franquistes, i el mateix Franco, s'escudaven en l'herència dels «rojos» —és a dir, dels perdedors de la Guerra Civil— per justificar l'estat general de prostració en què vivia el país. En realitat, però, la misèria era conseqüència directa de la política d'autarquia econòmica que Franco seguia, d'acord amb el nacionalisme miop que ell, i el falangisme que el sustentava, assumien. Les xifres que Paul Preston dona en el seu llibre *Franco, Caudillo de España*, són, en aquest sentit, esfereïdores. El consum de carn per càpita, a Espanya, l'any 1950, només era la meitat del que havia estat el 1926; i, pel que fa a aquell mateix any, el consum de pa només arribava a la meitat del consum de 1936.

Sobre aquesta situació de malestar generalitzat, va caure com una bomba la decisió del consell de ministres d'apujar el preu del bitllet del tramvia. Passava dels 50 als 70 cèntims. La mesura només afectava Barcelona perquè a Madrid, després d'un seguit d'estira-i-arronses, el bitllet no només no s'havia pujat sinó que, a partir de l'1 de febrer, costava 40 cèntims. La vaga de tramvies va començar, a Barcelona, com dèiem, l'1 de març i el primer dia es van produir els incidents més greus. Els tramvies, buits, van ser apedregats per grups de manifestants. Hi va haver corredisses i càrregues amb el resultat de la mort d'un nen per trets de pistola disparats per la policia. L'endemà el boicot contra els tramvies encara va ser més unànime i així va continuar fins que el govern central va posar en marxa una doble mesura: enviar la Guardia Civil als carrers de Barcelona i suspendre la pujada del bitllet. I, naturalment, ja des del primer dia havia començat la detenció de desenes de persones. El govern de Franco va atribuir la vaga a un complot comunista orquestrat des de Moscou, però, per si de cas, va destituir d'un sol cop els càrrecs polítics més importants de Barcelona: el governador civil, l'alcalde, el cap superior de policia i el delegat de sindicats. [...]

Després de la vaga de tramvies, la situació política canvia. En primer lloc, perquè les noves autoritats franquistes de Barcelona, i en especial el nou governador Felipe Acedo, ja no són tan poc hàbils com les anteriors i practiquen amb eficàcia l'art de combinar el cop de bastó (a través de la censura, per exemple) amb la pastanaga (apropament als sectors més moderats del catalanisme). I, en segon lloc, perquè el període de feblesa del règim franquista, que havia començat amb la fi de la Segona Guerra Mundial, quan fins i tot el germà de Franco, Nicolás, creia inevitable la restauració de la Monarquia, s'estava a punt d'acabar a conseqüència de l'inici de la Guerra Freda. Franco deixaria oficialment d'estar aïllat l'any 1953 amb la signatura de l'acord de col·laboració amb els Estats Units i del Concordat amb el Vaticà.