

# La difícil postguerra

**P**assat el primer any de l'ocupació, després del final de la guerra amb victòria feixista, l'abril de 1939, el consell d'administració de Tranvías de Barcelona, format per prohoms de la burgesia catalana, manifestà que:

*Al volver a ponernos en contacto con vosotros después del Glorioso Movimiento Nacional, tiene el Consejo por primordial deber, antes de daros cuenta de la marcha y vicisitudes de la empresa, el dedicar un tributo de adhesión y de gra-*



Inauguració de la nova línia de Barcelona a Sant Andreu, el 12 d'abril de 1945. | PÉREZ DE ROZAS | ARXIU FOTOGRÀFIC DE BARCELONA

## Tramvies de Barcelona

*titud al Caudillo, bajo cuyo mando y con el esfuerzo abnegado del invicto Ejército Español, se logró el trunfo de la Patria sobre los elementos que amenazaban destruir todas sus energías morales y materiales.*

Rere les paraules grandiloqüents, però, l'empresa havia de complir amb el pacte municipal, que establia el calendari previst per a la reversió de línies a l'Ajuntament, fixat en cinc grups que anaven del 1941 al 1984. El 27 de juny de 1940, la línia de Sant Andreu ja havia estat revertida, però l'Ajuntament n'encarregà l'explotació a la Compañía de Tranvías fins a substituir els tramvies per troleibusos, que van entrar en funcionament el 12 d'octubre de 1941. També es van modificar els indicadors de parada, marcats fins aleshores per un senyal amb la bandera espanyola:

*Las señales de parada consistirán en lo sucesivo en dos franjas rojas sobre fondo blanco en los postes o un círculo rojo sobre fondo blanco en las planchas colgadas en la línea aérea.*

El 1940 ja havia començat la Segona Guerra Mundial i tot semblava anar-los bé als nazis alemanys, aliats de Franco, personatge omnipresent, obsedit per estendre la repressió a tots els *enemics* del règim, com també per reconstruir una economia perjudicada per la guerra i l'aïllament posterior. A Catalunya s'imposà, entre moltes



El passeig de Sant Gervasi el 1948, amb un tramvia de la sèrie 200. | LEOPOLDO PLASENCIA | INSTITUT D'ESTUDIS FOTOGRÀFICS DE CATALUNYA

## Tramvies de Barcelona

altres prohibicions, la de la llengua pròpia, amb efectes immediats en el nomenclàtor de la ciutat, del qual desaparegueren els canvis implementats al llarg de l'etapa republicana i, especialment, durant la guerra. De fet, fou adoptat el d'abans de 1931, amb novetats importants com les que afectaven la Diagonal (dedicada al Generalísimo Franco) i la gran via de les Corts Catalanes (concedida a José Antonio Primo de Rivera), però amb un total de quatre-cents cinquanta-cinc noms nous, segons el *Nomenclàtor de las vías públicas* editat per l'Ajuntament el 1952, que també tindrien efecte en la denominació del trajecte de les línies de transport col·lectiu.

Igualment, les noves autoritats havien de tenir en compte el creixement demogràfic, el qual afectava —i afectaria— l'àrea urbana i, sobretot, la metropolitana, és a dir, la de les poblacions pròximes a la ciutat, amb un veïnat greument perjudicat pels racionaments, les restriccions i la inflació, amb uns nivells de producció que no superarien l'exercici de 1936 fins al 1955. Vint anys de retard!



La venda d'*estraperlo* es va fer habitual a la dècada de 1940. | ARXIU NACIONAL DE CATALUNYA

## Tramvies de Barcelona

Els problemes els notava tothom, també Tranvías de Barcelona, perjudicada per la disminució del capital invertit, davant la impossibilitat d'incrementar les tarifes per l'extrema pobresa de la població. A final del 1939, per la ciutat ja circulaven tres-cents cinquanta tramvies, però les reparacions a què havien de sotmetre tota la xarxa aconsellaren demanar crèdits a l'Ajuntament, molt interessat a absorbir el servei.

El 1941, Tranvías de Barcelona SA (TBSA) creà una nova empresa, Maquinaria y Elementos de Transporte SA (Maquitrans), que seria l'encarregada de reconstruir la decrèpita flota de tramvies. A partir del 1943, Maquitrans i l'empresa Cardé y Escoriaza enllestiren gairebé cent tramvies amb remolc i el 1947 importarien d'Anglaterra una cinquantena de xassissos d'autobús amb imperial.

L'empresa tramviària també havia de fer front a l'allau d'incorporacions a la seva plantilla, falangistes sense experiència, prin-



Postal d'Adolfo Zerkowitz de la plaça de la Bonanova a la dècada de 1950.

## Tramvies de Barcelona

cipalment. Tampoc no es trobaven solucions als talls d'electricitat, cosa que afectava tot el veïnat, però perjudicava especialment els tramvies. Malgrat tot, la recaptació creixia, si bé els impostos no feien possible la millora del servei. L'expedient d'increment de les tarifes estava encallat i no calia ni pensar a augmentar el nombre de passatgers.

També preocupava l'*aumento sensible en los accidentes*, motiu pel qual l'alcalde Miquel Mateu publicà un ban amb instruccions per normalitzar els transports urbans:

*Por todo ello, al objeto de evitar tanto los accidentes desgraciados, como las averías considerables en los coches de tranvías, y a fin de lograr la mayor ordenación posible en la prestación de los servicios públicos de transportes urbanos, esta Alcaldía viene a disponer que por las Compañías concesionarias y por el público se observe, y por los agentes de la autoridad municipal se haga cumplir, cuanto se expresa a continuación (...) Los cobradores y los conductores pondrán la tablilla que indique que el carruaje está completo tan pronto estén cubiertas todas sus plazas (...) Cuando haya en el coche mayor número de pasajeros que el señalado reglamentariamente, el cobrador hará parar el tranvía, obligando a los últi-*



Un tramvia de la línia 54 amb gent penjada a l'exterior, cap al 1949. | Pix | MICHAEL OCHS ARCHIVES

## Tramvies de Barcelona

*mos que hubiesen subido a descender del mismo, y de no ser posible determinar con certeza cuáles fueron éstos, invitará a los que están más inmediatos a los estribos en la plataforma posterior, y en segundo a los que se encontrasen más próximos a la puerta de entrada, de pie y sin asiento en el interior de los carruajes. (...) No se permitirá subir a los coches a pasajeros en estado de embriaguez, ni introducir en los mismos armas de fuego, animales o cualquier otro efecto que ponga en peligro la seguridad de las personas, o que por su forma, volumen o mal olor puedan molestar a los viajeros. (...) Se prohíbe terminantemente comer y beber en los coches.*

En vista de certes imatges fotogràfiques, però no sembla que se'n fes gaire cas, com a mínim en la qüestió de la sobreocupació abusiva. Els diaris anaven plens de notícies sobre infraccions i les seves conseqüències, com aquesta, publicada a *La Vanguardia Española* el 19 de setembre de 1941:

*El martes pasado sobre las 16.45 horas, José Rincón Muñoz, de 33 años, intentó subir en marcha, por el lado de la entrevía, a un tranvía de la línea 29, chocando fuertemente contra el poste existente en la Ronda de San Pedro, entre Bailén y Gerona, que le produjo heridas graves.*

*Un poco de prudencia por parte del público evitaría la repetición de desgracias que todos lamentamos.*

El mateix diari informà el 26 de gener de 1943 d'un *vasto plan para incrementar la red de transportes urbanos*, proposat per la Comisión de Explotación de la Compañía de Tranvías en una reunió presidida per l'alcalde Mateu, amb la intenció d'incrementar el servei de *filobuses* i la creació de noves línies de tramvia. També s'inaugurà un tramvia nou, semblant als anteriors però sense imperial, construït a Barcelona als tallers de Maquitrans. Tenia capacitat per a seixanta-tres passatgers, amb vint-i-nou seients, i un departament on el conductor, completament aïllat del públic, feia la seva feina assegut.

El 1944, l'estat dels tramvies i la seva xarxa era pèssim, tal com admetia el mateix consell d'administració de l'empresa. A més, els talls d'energia elèctrica obligarien a reduir el servei i a suprimir-ne unes quantes línies, però també es van fer proves del nou model 1200, amb portes laterals accionades amb aire comprimit, frens

## Tramvies de Barcelona

elèctrics i marxa silenciosa. Una meravella de la tècnica espanyola, vaja. Serien coneguts com a Queen Mary, tant per les seves prestacions com per la capacitat (fins a vuitanta passatgers), ràpidament incorporats a la línia 29 de Circumval·lació. El 1946, la part interna d'aquest model encara fou millorat, segons la informació publicada a *La Vanguardia Española* el 3 de març. El mateix rotatiu també recollí les paraules del conseller de l'empresa José Vilallonga, que considerava que havia arribat el moment:

*(...) de reivindicar la necesidad de la utilización del tranvía en transporte urbano frente a las nuevas teorías de substituir este medio per el autobús y el trolebús...*

Tanmateix, el nou model 1200 seria criticat per la premsa en considerar que l'accés era erroni, amb un sostre massa baix i farcit d'anelles per agafar-se. Fins i tot es van queixar de les portes automàtiques!

La situació millorà el 27 de març de 1945, quan Tranvías de Barcelona comunicà que la reducció de les restriccions d'electricitat li havien permès redistribuir i millorar el servei. El que persistia era la manca de gasolina, cosa que encara potenciarà l'ús dels tramvies. Malgrat això, diverses publicacions, amb el protagonisme especial de la revista *Destino*, iniciaren una campanya contundent contra els tramvies, que culminaria amb una pregunta contundent també: *¿Deben suprimirse los tranvías del centro de Barcelona?*



Un vehicle de la línia 33 en marxa, davant de la Llotja de Mar, el 1950. | LEOPOLDO PLASENCIA | INSTITUT D'ESTUDIS FOTOGRÀFICS DE CATALUNYA

## Tramvies de Barcelona

La seguí un editorial del *Diario de Barcelona*, el qual, amb motiu d'un accident esdevingut a la carretera de Sants a causa de la velocitat excessiva d'un tramvia, afirmà:

*(...) la verdad es que el monstruo tramviario extiende sus garras por todo el ámbito de la ciudad, sin que nadie se atreva a enfrentarse a él.*

Enfrontar-se a l'empresa del tramvia era fora de l'abast de la majoria, que de moment es deixava dur. Per conèixer les experiències d'un passatger d'aquest transport als anys quaranta, potser res millor que fer-hi un trajecte, possibilitat que ens permet un article publicat a *Destino* el 23 de juny de 1945 i titulat "Viaje en un 33":

*Para quienes llevan un cuarto de hora esperando un tranvía, la llegada del 33 es un feliz acontecimiento. El faralá listado de blanco y azul, que la brisa del mar agita cual gallardete, retrotrae el pensamiento y los cuerpos a la playa donde han matado la mañana. ¿Quién ha dicho que la Compañía de Tranvías es enemiga de la imaginación? Jamás les agradeceremos bastante el obsequio que nos ha hecho reinstaurando esta línea Barceloneta-Plaza de España con sus coches uniformados de verano.*

*Pero dejémonos de gratitudes y subamos rápidamente al vehículo si no queremos quedar en tierra. Antes esas "jardineras" ofrecían la ventaja de que todo el mundo encaramábase en ellas por donde le venía en gana. Ahora, un listón lateral obliga a guardar cola y a emplear la plataforma para meterse dentro.*

*Público de baños. Gentes de "San Sebastián", "San Miguel" y los "Orientales". Indumentaria somera y muchos bultos. Mozalbetes procedentes del rompeolas con sus cañitas de las que pende un cangrejo. Olor a salobre. Entre matronas de opulentas carnes y extensa prole, alguna muchacha superfirolítica, que se evade del medio ambiente tras la enorme montura de sus gafas.*

*Con muchos kilogramos de exceso parte el tranvía, y Paseo Nacional arriba —ese Paseo municipal y espeso, sin sombra del color y la alegría de antaño—, empiezan en el coche motor y en el remolque los diálogos, ahora agrios ahora jocosos, respecto a la calderilla y a los vales, y el estribillo: "dejen bajar antes de subir".*



## Tramvies de Barcelona

*Los que vienen de la playa libre y no han podido rematar la salada zambullida con la dulce impresión de la ducha, se aprovechan al pasar el tranvía por la fuente de la Plaza de Palacio. La última urbanización metió las vías tan dentro del monumento, que los chorreantes delfines se convierten en pasajeros. El fresco y grato rumor del agua llena el tranvía.*

*Escenas de interior.*

*Pero la poesía tranviaria es fugaz. Volvemos a la realidad y a las aperturas acentuadas por el ingreso de media docena de viajeros provenientes de la Estación de Francia. Entre ellos una provinciana seca, achacosa y enlutada, a quien la visión de tantos músculos al aire y de tantos vestidos blancos y estampados les comunican ganas de santiguarse.*

*Con una peseta en la mano no hay otro remedio que provocar la simpatía del cobrador. El hombre se afana y suda como un condenado para moverse entre tanto pasaje.*

*— ¡Vaya calorcita!... — musitamos sonriendo.*

*— ¡Puede usted decirlo! — replica—. En cambio a las cinco de la madrugada el 33 es un “frigo”. ¡Una casa a los cuatro vientos!*

*En la Rambla empiezan los empujones de los que se apean. Sube un pollo de esos de chaqueta blanca y corbata con grandes coliflores blancas sobre fondo carmesí, y divisa al otro extremo del tranvía a la bañista remilgosa. En el acto siente la necesidad de “castigarla” y a través del bloque humano y por medio de pisotones se fragua un corredor hasta llegar al objetivo. ¡Felices los que van repantigados en la “jardinera”, que al pasar por la Rambla de las Flores pueden asomarse al balcón y meter las narices en los claveles y las albahacas!*

*En la Plaza de Cataluña desciende la viajera enlutada y corona su absoluta desambientación equivocándose de bártulo. En vez del maletín enfundado se lleva un albornoz.*

*Advertida, la mujer suelta la prenda como si le quemara las manos. Los bañistas la abuchean:*

*— ¡Señora, cómprese unas gafas!*

*— ¿Para qué quiere el albornoz? ¿Para tomar un baño de pies?*

*¡Qué envidia despertamos!*

*El tranvía enfile las Rondas y la Gran Vía bajo el bochorno, la crueldad del mediodía solar. Los peatones que, sudoro-*

## Tramvies de Barcelona

*sos y sedientos, remontan la calle levantan los ojos con envidia hacia el raudo convoy, que semeja traer prendidas en sus cortinillas auras de la Barceloneta. En las bocacalles de la izquierda del Ensanche el coche va repartiendo su carga humana. En Rocafort se apea la elegancia personificada por la bella bañista y el petimetre de la corbata de moda. Parece mentira cómo un viaje del 33 contribuye a estrechar las relaciones. La pareja, cogida del brazo, diríjese a un bar, seguramente en busca de cerveza y de penumbra.*

*Frente a “La Pansa”, en la Plaza de España, nos apeamos todos. Final de línea. El descenso, por su ajeteo, recuerda la llegada de un autobús pueblerino. Las mujeres obesas inventarían a gritos los los paquetes y los niños. Cobradores y conductores despiden con requiebros a las pasajeras de buen ver.*

*Un 33 en verano es una gran cosa. Siempre, lector, que no se te ocurra tomarlo un día de lluvia. Este clisé que acabamos de revelar, entonces no sirve. Hay que sustituirlo por un negro panorama de paraguas abiertos bajo el techo, con el agua irrumpiendo por todos lados, barriendo suelo y asientos... En un día de estos en que el cobrador, al arrancar en la Plaza de Cataluña y mientras le daba a la campanilla, encontró la frase oportuna:*

*—Señores..., ¡que se va la barca!*

Aleshores, es tractava de donar pas al cotxe privat, objectiu que *La Vanguardia Española* explicà per mitjà d'una notícia, publicada el 12 de gener de 1948, a l'entorn d'una exposició sobre accidents de circulació organitzada al soterrani de la plaça de Catalunya. El subtítol —*En tres meses han ocasionado 606 víctimas, de las que han fallecido 21*— feia impressió i motivava a llegir la resta del text. En el cas dels tramvies, esmentava el fet que, mentre que només representaven el set per cent del trànsit rodat, havien ocasionat el vint-i-nou per cent de les víctimes. Comparava aquestes dades amb les dels automòbils, que constituïen el cinquanta-set per cent del trànsit i *només* havien causat el trenta-cinc per cent de sinistrats. El vehicle personal, segons el rotatiu, era la millor opció, mentre es demanava per què un conductor de tramvia no necessitava carnet i el d'una moto, per exemple, sí.