

novullpagar i la vaga de tramvies de 1951 - La Punteta - Notícies d'Opinió - e-notícies

Al febrer de 1951 van començar a circular uns fulls de mà per Barcelona que animaven la gent a no utilitzar el tramvia en protesta per la pujada abusiva de tarifes. En concret, la companyia municipal de transports havia augmentat el preu del bitllet en gairebé un 50%, de 50 a 70 cèntims de pesseta. Els fulls de mà donaven un argument definitiu per a la ràbia col·lectiva: a Madrid el bitllet només costava 40 cèntims, gairebé la meitat.

La protesta va passar a la història com la primera vaga quasi general del franquisme, i ens va deixar imatges impagables de tramvies plens de policies de paisà per donar impressió de normalitat. La vaga va ser tot un èxit gràcies a la participació entusiasta de la població, que durant dues setmanes va anar a la feina a peu, i la tasca propagandística dels partits obrers i catalanistes. La "Barcelona rebel" llibertària i republicana va tornar a la portada dels mitjans internacionals. Al final, Franco va destituir el governador civil i l'alcalde de Barcelona, i el bitllet va tornar als 50 cèntims.

La protesta contra els peatges a Catalunya va camí de convertir-se també en una fita mítica. En pocs dies ja ha aconseguit que s'hi uneixin 1.500 conductors que han passat peatges sense pagar, segons ha reconegut l'empresa gestora Abertis. El hashtag #novullpagar treu fum a Twitter i a Youtube ja es poden consultar gairebé un centenar de vídeos de conductors que han seguit l'exemple pioner de Josep Casadellà. El suport entusiasta de la majoria de diaris digitals catalans contrasta amb el silenci hermètic que ha mantingut *La Vanguardia*, en una actitud molt similar a la que va tenir el 1951.

Els peatges, siguin públics o privats, tenen dues funcions: La primera és fer pagar a qui utilitza una via ràpida el cost de la seva construcció. En essència, els que no tenen cotxe no han de subvencionar la comoditat dels que sí que en tenen. A escala internacional, també s'accepta que els ciutadans de França no tenen per què subvencionar els camions espanyols que utilitzen les seves autopistes en ruta cap a altres països. Per això moltes vies ràpides d'accés a les ciutats i grans rutes troncales solen ser de peatge a la majoria de països seriosos.

La segona funció d'un peatge és regular el trànsit en vies singulars que no convé o és massa car desdoblarse. Això inclou tant fer pagar per una carretera que creua un parc natural com els peatges dels túnels de Vallvidrera o del Cadí.

Catalunya és, en aquest sentit, un país força racional. Hi ha bones vies ràpides, gairebé totes de pagament, i hi ha alternatives raonables, tant a les entrades de Barcelona com a les rutes troncales. L'única excepció és l'eix de l'AP-7, les alternatives a la qual -N2 a Gi-

rona i N340 a Tarragona- són autèntics mata-conductors carregats de camions.

El motiu per a la ràbia, doncs, es troba quan mirem més enllà de l'Ebre. Com al 1951, el que a Catalunya és racionalitat a la resta d'Espanya és pura malversació de fons públics. Només així es pot entendre que totes les radials que surten de Madrid siguin gratuïtes, a més de l'M-30, M-40 i M-50, totes construïdes sempre gràcies al pressupost de l'Estat.

En aquest cas la gota que fa vessar el got no ha estat una pujada de preus, sinó l'amenaça de rescatar les redundants autopistes de fireta madrilenyes que no utilitza ningú a base d'allargar encara més les concessions de les autopistes catalanes. Vaja, que els catalans hauríem de pagar les nostres autopistes de peatge, les madrilenyes gratuïtes i... les madrilenyes de peatge també! Això és inacceptable i ja ho vaig denunciar en aquesta [columna](#) el passat 12 de març.

Per això, el #novullpagar té tot el sentit del món. Com que no ens podem negar a pagar unes autovies madrilenyes que no utilitzem, l'única opció que ens queda als catalans, com fa 60 anys, és negar-nos a pagar els peatges que sí que utilitzem per forçar una racionalització del sistema.

Però alerta, perquè al 1951 es va guanyar la batalla, però al 1957 es va tornar a produir una protesta massiva per la pujada del bitllet i la diferència amb Madrid. Les vagues només van servir per a posar pegats momentanis sense solucionar la discriminació. I aquest és el risc, també, el 2012. És molt possible que la protesta avorti el pla de rescat "català" de les autopistes madrilenyes, però la resta seguirà igual. Seguirem pagant el que no paguen a Madrid si no posem sobre la taula un "peajes para todos". Ep, o la independència, esclar.

[Adrià Alsina](#)