

LLIBRES

Tots els camins duen a Madrid

Lluís Pellicer

ESPANYA, CAPITAL PARÍS

Germà Bel
La Campana
322 pàgines. 19 euros

El debat sobre les infraestructures, un dels més vius en els darrers temps, ja té un best seller. Aquesta setmana ha fet quatre anys des que tot l'empresariat català—des del president de La Caixa fins al del FC Barcelona—es plantaven per exigir la gestió individualitzada de l'aeroport del Prat. Al capdavant hi havia Germà Bel, catedràtic d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma i autor d'aquest llibre, que obre una nova perspectiva—com a mínim, la perifèrica—sobre la política d'infraestructures espanyola.

Espanya, capital París (Edicions La Campana) és un títol suggeridor que descriu un país entossudit a dur la contrària a les dinàmiques econòmiques i socials i construir una xarxa d'infraestructures radial, a la francesa. Madrid és el principi i el final, el quilòmetre zero, d'un entramat construït amb la dèria que era imprescindible connectar la capital de l'Estat amb totes les capitals de província. Si des del segle XVI Madrid era el centre administratiu d'Espanya, Fe-

lip V va engegar una política de traçats centralitzats.

La tesi conductora de Germà Bel és que Madrid s'ha imposat com a "capital total". De capital administrativa a política i, després, a econòmica. I ho ha fet a l'esquena de les necessitats econòmiques. La frase "mercat transversal, Estat radial" és el fil del llibre. Per mantenir-lo tibet,

Madrid ha passat a ser la "capital total": administrativa, política i econòmica

Els mercats han triat traçats transversals, però el govern central fa una xarxa radial

Bel fa un repàs als darrers tres segles i constata que el sector privat, que ha estat gairebé sempre pioner a introduir les infraestructures a Espanya, ha invertit sempre en zones perifèriques, amb una nodrida activitat econòmica. És el cas de la primera línia de tren (Barcelona-Mataró) o les autopistes catalanes. En canvi, el planejament adminis-

tratiu sempre ha donat prioritat a la xarxa radial. És a dir, quan toca fer servir el diner públic, tot comença i acaba a Madrid.

La visió catalana de Germà Bel, que ha generat una certa polèmica en topar-se amb la visió central, no es construeix a partir d'una lectura apassionada ni esgrimeix només (que també ho fa) arguments polítics o greuges territorials. El relat de Bel es basteix amb arguments econòmics, històrics i socials, i sempre amb el desplaçament d'infraestructures de la resta de la Unió Europea com a referència.

Tot i el repàs que fa de la política dels darrers 300 anys, tampoc és un llibre d'història. Per comprovar-ho, n'hi ha prou amb aturar-se als dos generosos capítols dedicats al desplegament del tren d'alta velocitat i als aeroports. Aquí comença el debat de futur: què en farem de la línia d'alta velocitat més gran del món si no és sostenible des d'un punt de vista social i econòmic? I què en farem de grans aeroports sense vols que contribueixin al repte de la internacionalització de l'economia? La diagnosi de Bel és imprescindible si ens creiem que les infraestructures constitueixen la base per la competitivitat a casa nostra.

dents; d'això va viure Kraus.

La Viena dels seus anys va ser, com la Berlín de la República de Weimar, no sols escenari de grans transformacions històriques—la Berlín de Weimar va desembocar en el règim de Hitler; la Viena de Kraus va viure l'abans i el després de la liquidació de l'Imperi d'Àustria-Hongria—sinó també una ciutat en què s'hi dirimien qüestions que avui poden semblar menors, però que han acabat dibuixant, en la història de la cultura i de les idees del continent, unes quantes de les proeses més notables, més perdurables i, en especial, més profètiques (aquí Kafka hi tindria, naturalment, també el seu lloc). Kraus va començar la seva "vida pública" en plena florida del moviment modernista de la Secesió i de la Jove Viena, moviments que van pretendre desbancar l'art ensopeït del període Biedermeier, però que van acabar posseïts per uns tals excessos de floritura i de decadentisme, que no és estrany que Adolf Loos, un arquitecte amic de Kraus, fes un enorme esforç—reeixit a mig termini—per acabar amb tanta extravagància. Així, Loos va anomenar un dels seus més famosos articles teòrics, "*Ornament i delictes*". (L'article, a Catalunya, no degué arribar a temps d'aturar aquesta enorme pastisseria floral, equilibrista i lapidària que és la Sagrada Família; enfrontada amb ella sempre es podrà assenyalar, a Barcelo-

o els valsos ensucrats de la família Strauss que encara sentim per Çap d'Any.

Mala llet i una prodigiosa actuació sobre les categories del llenguatge—al seu costat floriri, amb una mateixa obsessió, els Freud i els Wittgenstein—, aquest és el quid de la selecció d'articles de *La Torxa* que ara ens presenta Acantilado, com

"Dos llibres imprescindibles pels amants de les crisis culturals"

ho és del llibre teòric de Santana, extraordinària anàlisi de l'element verbal en Kraus i ressò, al nostre país, de l'obra de Johnston, Schorske, Janik i Toulmin, Jacques le Rider o el nostre Josep Casals (Anagrama).

Canetti va descobrir Kraus el mateix dia que va conèixer la seva futura esposa, Veza, i va dir de la sessió pública esdevinguda a la Grosse Konzerthausaal, el 17 d'abril de 1924: "Kraus mai no s'equivocava. Tot el que al·legava era rigorosament exacte; fins en aquell moment no havia existit una semblant escrupolositat a la literatura". Dos llibres, doncs, que en fan un de sol, imprescindibles pels amants de les crisis culturals.