

Germà Bel: "Les infraestructures d'Espanya no tenen en compte el potencial de Catalunya"

IGUALADA/JAUME SINGLA

El catedràtic Germà Bel és segurament la persona -conjuntament amb Ramon Tremosa- que millor coneix la xarxa viària espanyola. El seu llibre *Espanya, capital París* s'ha convertit en un èxit de vendes, malgrat tractar un tema tan àrid com les carreteres, les vies de tren i els aeroports espanyols que tots tenen en comú una mateixa cosa: el quilòmetre 0 és a Madrid.

Germà Bel va estar la setmana passada a Igualada per presentar el seu llibre a l'Ateneu i vàrem aprofitar per mantenir-hi una llarga conversa.

Com s'explica que un llibre de divulgació com el seu, tot i que no és difícil de llegir, estigui entre els més venuts de no ficció?

La veritat és que ni les editorials Destino i La Campana que han editat la versió castellana i la catalana respectivament, ni jo mateix, esperàvem arribar a les vuit edicions en castellà i les dues edicions en català que ja portem en aquest moment.

Probablement ha passat que el llibre genera dos punts d'interès diferents. Per un cantó el que serien les relacions entre Catalunya i Espanya que a Catalunya i en altres llocs perifèrics genera un cert interès. Per altra part, la crisi econòmica ha entrat en crisi el model d'infraestructures tant a Espanya com a Catalunya. I això ha despertat interès no només a Catalunya sinó en altres llocs d'Espanya. La suma d'aquestes dues qüestions ha aixecat molt més interès i s'ha comentat molt més.

El llibre no és difícil de llegir però és de no ficció i, sense ser un llibre tècnic, parla de coses que són molt tècniques. De fet les infraestructures són l'exemple, l'excusa d'alguna cosa més general que és el relat d'un país, que és Espanya, a l'interior del qual hi ha un altre país que és Catalunya, i s'analitzen els condicionaments que generen les seves infraestructures. És un llibre sobre les infraestructures que mira un marc més general que és l'estructura d'Espanya.

Com pot ser que Catalunya, amb una estructura de comunicacions radial que és clarament perjudicial, continuï sent el motor econòmic d'Espanya?

La potència demogràfica i econòmica de Catalunya ha estat molt forta. S'han mantingut molt per la iniciativa dels catalans i, a diferència d'altres regions, ha tingut una gran àrea metropolitana amb una gran capital. És molt important que un país disposi d'una gran capital però no és bo que només existeixi la gran capital.

Les grans ciutats proporcionen a l'acti-

vitat econòmica grans mercats i també llocs per on hi entra el desenvolupament i la tecnologia.

Catalunya ha tingut un gran mercat interior, un espai de generació d'activitat econòmica i un port de mar d'entrada de mercaderies. Això ha estat tan potent que amb un disseny de les infraestructures que no ha tingut en compte la productivitat econòmica, fins i tot el país en termes econòmics ha reeixit.

El problema és que les infraestructures segueixen sent un problema i una limitació i que fins ara ens n'haguem anat sortint no vol dir que les infraestructures radials estiguin bé. Les coses ens anirien molt millor si el país s'endrecés d'una altra manera.

Es llegeix entre línies que l'arribada dels Borbons a Espanya ha estat un gran llast per a Catalunya precisament pel seu model d'estat centralista i centralitzant.

Fins al segle XVII les xarxes de comunicació de la península tenien diferents nusos que es podien localitzar per exemple a Castella-Lleó (Burgos-Valladolid), un altre nus a la Corona d'Aragó -Saragossa, Barcelona, València i pel mar a Balears-. Un altre nus a Andalusia oriental -Granada, Màlaga, Almeria.. - i un altre nus central.

Quan arriben els Borbons tenen control absolut sobre tot Espanya, tenen el control dels impostos i tenen sobretot un projecte de país centralitzat. Una de les vies per poder controlar tot el poder és fer unes vies de comunicació que primen el centre i en centralitzar les comunicacions centralitzen també les carreteres per on passen els mitjans de transport.

El 1720 emeten unes directives reials creant les anomenades "Carreteres del Tei" que són les actuals carreteres radials. En aquelles carreteres el Rei decreta que és on els municipis han de fer les inversions en carreteres. A mitjan segle XVIII, com que els municipis no feien les inversions perquè no hi havia activitat econòmica en aquells camins, el Rei treu una disposició que permet que aquelles carreteres es puguin pagar amb el tresor de la Corona i les carreteres no radials es finançarien amb el que els municipis traguessin d'impostos de pas i burots.

Les carreteres radials es fan amb càrrec als impostos de l'Estat i els eixos no radials com el corredor mediterrani, es desenvolupen a càrrec dels usuaris o no es desenvolupen.

Aquest és el criteri que s'ha seguit de forma regular en els segles següents i de forma regular en el desplegament dels ferrocarrils. I quan es desenvolupen les autopistes de peatge es fan a la vall de l'Ebre i al corredor mediterrani



El catedràtic Germà Bel, al Cafè de l'Ateneu

i vint anys després, els anys vuitanta, es fa tot un pla nacional que és totalment radial.

I de l'AVE ja ni en parlem. Comença des del quilòmetre 0 i té un desenvolupament absolutament radial. Els usuaris no el paguen l'AVE. Tot el que és la construcció de les vies i la compra de la màquines de tren és a fons perdut perquè ho paga l'Estat.

Aquesta és una pauta que no és nova, que ja es va posar en marxa dels primers temps dels Borbons. El que impressiona és la regularitat del patró al llarg de tres-cents anys.

La síntesi del llibre és que en el moment que arriben els Borbons al tro d'Espanya el que volen és convertir Espanya en França i Madrid en París, però França té colònies i Espanya les ha perdudes i no es pot comparar París amb Madrid. Es pot mantenir una capital que es vol assemblar a París quan Espanya ni té colònies ni totes les regions d'Espanya són riques com les franceses?

La seva pregunta està molt ben formulada perquè Espanya és molt diferent de França i allò que la pròpia estructura urbana, demogràfica i econòmica de França, que ha facilitat de forma natural que París sigui el vint per cent de la població, un quart de l'economia, que centralitza de forma natural les comunicacions podríem dir és més lògic. Però en el cas de Madrid, com Espanya, no és França aquesta estructura l'ha ha de forçar l'Estat perquè el país de forma natural no ho farà. Per això ha estat necessari recórrer de forma constant a lleis, impostos i subsidis per fer aquesta estructura radial que Espanya

"És bo que un país tingui una gran capital, però no és bo que només existeixi la gran capital"

de forma natural mai no ho faria.

El patró de les comunicacions radials té per objecte reforçar al capital d'Espanya i fer un país com França. Tingui en compte que els Borbons vénen de París. Felip V ve de París i el seu avi és el Rei de França, Lluís XIV, el Rei Sol. El projecte que tenen és fer un país com França i una capital com París.

La qüestió real és que per a molta gent d'Espanya, Madrid és el seu París real i mental. Per anar cap al món han de sortir des de Madrid mateix. A nivell de mapa mental. És el punt on conflueix tothom. Madrid no és com París ni Espanya és com França i aquesta és una de les tensions que hi ha. Com que Espanya no és com França, Madrid necessita controlar els aeroports, tenir un AVE que vagi a totes les capitals de província. Madrid no paga peatges i en canvi París no controla els aeroports de fora de París perquè Marsella, Perpinyà, Lió... els controlen localment. París no necessita arribar en TGV a totes les capitals de departament i per això, tot i començar anys abans i cinc vegades més de trànsit, tenen menys xarxa ferroviària d'Alta Velocitat. Nosaltres tenim vint milions de passatgers i ells en tenen més de cent. I a l'àrea de París paguen peatges.

Aquesta és la gran paradoxa, perquè Madrid sigui com París, com que Espanya no és França, aquí s'han d'aplicar unes polítiques que a França no cal aplicar perquè el seu mercat les aplica d'una forma més natural.

Si l'estructura de trens i carreteres és radial i a més el transport de mercaderies no es pot fer en tren i no sembla que la situació pugui canviar, ha de ser molt difícil resoldre ara el trema del tren perquè una via és molt més cara i complexa que una carretera.

Un sistema de transport ferroviari que al Japó i a França ha tingut molt de sentit que és l'Alta Velocitat, a Espanya no és una bona idea perquè tenim densitats de trànsit molt baixes, uns costos molt alts i uns impactes econòmics negatius per al territori. I en el millor dels casos mediambientalment és poc positiu -quan no és directament negatiu- per l'elevada inversió que representa.

Tot i que fins fa uns anys semblava que hi havia diners per a tot s'ha oblidat un aspecte bàsic que és el transport ferroviari o els trens regionals i de rodalies que tenen un impacte directe sobre milions de persones que hi viatgen cada dia o sobre els costos de transport de les mercaderies. Les empreses espanyoles saben que per portar i treure mercaderies només depenen gairebé exclusivament dels camions i les carreteres. Aquest és un dels efectes negatius que ha tingut la passió per l'Alta Velocitat. Hi ha altres inversions que fan més servei a les persones i fa anys que s'havia d'haver corregit i encara estem anant massa a poc a poc.

(Continua a la pagina següent)

“Madrid no és París i Espanya no és França”

Aquest és un dels efectes negatius que ha tingut la passió dels governs d'Espanya per l'Alta Velocitat. Hi ha altres inversions que fan més servei a les persones i fa anys que s'havia d'haver corregit i encara estem corregint massa poc a poc.

Es diria que una estructura radial de carreteres es pot pa-lar amb una bona estructura d'aeroports perquè un quilòmetre de carretera et permet anar mil metres més lluny però un quilòmetre de pista d'aeroport no té límits de distància. Però vostè també és crític amb la xarxa d'aeroports d'Espanya i amb la gestió que en fa AENA.

Els aeroports no són una xarxa, encara que ho digui AENA. Com vostè molt bé diu, des d'un aeroport pots anar a qualsevol lloc del món... si una companyia t'hi porta. I a vegades les companyies tenen serveis de connexió ben coordinats, però els aeroports no.

Aquí el que ha estat crucial és el control centralitzat de la gestió que permet a AENA establir unes polítiques comercials i unes adjudicacions de drets d'aterratge que jerarquitzen els aeroports i els donen diferents rols. Si ens comparem amb els altres països de l'entorn europeu, on cada aeroport es gestiona a si mateix, siguin empreses públiques, privades o mixtes, cada gestor busca la seva pròpia rendibilitat. Si convé competeixen entre ells o si convé col·laboren. En un sistema com l'espanyol es jerarquitzava la importància de cada aeroport i decidir les inversions sense tenir en compte el que cada aeroport pot pagar, sinó el que els al-

tres aeroports li poden aportar.

L'experiència ens demostra que AENA ha optat sempre per la gran preeminència de Madrid en el conjunt de vols i connexions des d'Espanya.

L'estructura radial de les vies de comunicació es trenca a partir de l'anunci del ministre José Blanco de prioritzar el corredor mediterrani?

La prioritat fonamental del corredor mediterrani és solucionar els problemes del transport de mercaderies per ferrocarril. Una vegada s'hagi resolt la situació realment ridícula dels trenta quilòmetres de ferrocarril entre Tarragona i Vandellòs que només disposa d'una via per a tot, que espero es pugui deixar resolt en tres o quatre anys, es podrà anar a resoldre el transport de mercaderies en el seu conjunt.

Una valoració raonable de la inversió en la línia entre Almeria i la frontera francesa requeriria uns cinc mil milions d'euros. Si ho estenem fins a Algesires es necessitarien set mil milions. El ministre Blanco ha presentat un programa de cinquanta un mil, milions d'euros. No es necessiten cinquanta un mil milions d'euros, se'n necessiten set mil només!

Ara comencen a sortir dades reals on hi apareixen trenta mil milions d'euros per a la finalització d'algunes de les línies radials de l'AVE. En alguns casos contempla l'arribada de l'AVE fins a la Mediterrània, per exemple des de Barcelona a la frontera francesa o la línia València, Alacant i Múrcia... en els altres vint mil que no són radials hi entra l'estudi de la línia Almeria-Algesires. Per això nosaltres el que voldríem és parlar



Un moment de la presentació del llibre "Espanya capital París"

dels set mil milions per a mercaderies del corredor mediterrani. Podem saber qui paga, què es fa i quan es fa. Perquè en aquesta definició de qui paga, que es fa i quan es fa, és on les coses estan menys clares.

Tornem al seu llibre "Espanya capital París". Li ha generat problemes a Espanya pel seu contingut?

La veritat és que no. Tampoc no els hauria de generar. Hi ha alguna gent bona fe de Madrid que l'han llegit que m'han comunicat que se senten una mica ofesos perquè tenen interioritzat que s'ataca a la ciutat de Madrid, però en un parell d'e-mails queda resolt perquè no es va contra la ciutat de Madrid, sinó contra una concepció radial de les comunicacions per part de l'Estat.

A la vida no es pot fer res sense ofendre a algú, però el llibre el que fa és explicar que les infraestructures radials no són una cosa natural sinó és una

decisió política i unes inversions forçades. De natural no et té res l'estructura radial d'Espanya.

Les persones que sostenen que la radialització amb centre a Madrid és natural perquè Madrid és la capital de l'Estat, se senten una mica ofesos pel llibre, però altres ho comencen a veure diferent i espero que els tempti a discutir-ho. D'altra banda hi ha moltes persones del conjunt de la Península que veuen clar que l'estructura radial no és natural sinó forçada.

Llegint el seu llibre que, per cert, és altament recomanable de llegir amb deteniment, hom s'adona que dóna moltíssimes dades, molta bibliografia, però s'expressa en termes molt més suaus que quan ho fa en programes de ràdio o tertúlies. Per exemple vostè cita el marquès de Salamanca gairebé de passada en el llibre, però per ràdio li he escoltat

expressions amb molta més duresa del que possiblement fossin casos de corrupció.

Salamanca va fer el que ara en diríem enginyeria financera amb els fons de l'Estat, quan era ministre.

Sí, però vostè al llibre gairebé només el cita sense incidir tan clarament en aquest aspecte.

És que són registres diferents. L'expressió oral és més directa. El llibre no busca indignar al personal, el que busca és fer pensar. De tant en tant, i tenint en compte que sóc del sud de Catalunya, utilitzo el sarcasme però sense irritar. El que busco és que el lector, a base de llegir aquest tipus de coses i de sorprendre's, s'acabi formulant preguntes que s'ha de respondre a si mateix. Jo no les vull contestar per a ningú. La meua vocació és formular preguntes, no pas contestar-les.

Una darrera qüestió: té solució l'estructura radial espanyola?

És una estructura, i també una voluntat, que respon al que la majoria de les elits espanyoles i de la població volen. Per tant és molt difícil que puguis canviar el que vol la majoria.

Mentre la majoria de la població d'Espanya i la majoria de les elits sigui això el que volen, no tens possibilitats de canviar-ho. No està en la naturalesa de les coses que quan una majoria no vol canviar una cosa de forma natural acceptin a canviar-la.

O sigui que hauríem de ser independents per sortir d'aquesta situació?

La idea del meu llibre és que la gent es formulï preguntes, no pas donar-hi respostes.

Nova exposició i Master-class a l'EMA Gaspar Camps

ART / LA VEU

L'escola Municipal d'Art Gaspar Camps ja té preparades les activitats del mes de març: una exposició i una master-class que es realitzaran de tornada de les vacances de Setmana Santa.

La primera és la Master-class PER UN DISSENY MÍNIM, en què Xavier Vives farà la presentació del seu llibre del mateix nom.

Després de molts anys de dedicació al món del disseny, l'autor es pregunta Què és la simplicitat? Per què ens interessa? i es fixa en els dissenys d'arquitectes i dissenyadors estrella, que es llueixen en concursos i llibres de disseny, però que no resolen els problemes del dia a dia.

L'autor també incideix en la responsabilitat social del dissenyador, i farà un repàs a (quasi) tot allò que pot fer el disseny en una societat complexa i



tecnològicament sofisticada.

La conferència tindrà lloc el dijous 28 d'abril a 2/4 d'11 del matí a l'Escola Municipal d'Art Gaspar Camps. L'entrada és lliure, prèvia inscripció via email artcamps@anota.net, a Secretaria o al telèfon de l'escola d'art 938055262; les places són limitades. La segona activitat és l'exposició de pintura GLEVES I ESPERIT, EPIFANIES DE L'ÀNIMA, a càrrec de Marta Gregori, es podrà veure a la Sala d'Exposicions de l'Escola Municipal

d'Art Gaspar Camps del dia 29 d'abril al 21 de maig, i la inauguració serà el dilluns 2 de maig a les 8 del vespre.

En aquesta mostra de pintures la imatge és entesa com a manifestació de l'esperit que comunica més enllà del que és el món conscient i, dóna llum a aquella realitat oculta que sovint la raó no és capaç de percebre. Ambdues conformen (dóna forma) a la unitat que són i de la qual formem part que és: LA VIDA, en el seu sentit més íntegre.

Mn. Valentí Miserachs ha compost un nou oratori

MÚSICA / JOSEP ELIAS

L'anoïenc Mn. Valentí Miserachs, màxima autoritat musical del Vaticà, ha compost un nou oratori, que ha dedicat al Sant Dubte d'Ivorra (Diòcesi de Solsona).

És una peça de música sacra, que porta el títol de *Noces de Sang*, que es refereix a deu episodis del prodigi eucarístic d'aquella població, de forma que el sacerdot, el bisbe sant Ermengol, l'àngel de la Segarra i la Verge Maria, estant interpretats per quatre solistes que també intervenen en els cors.

És aquesta una composició que podria escenificar-se, segons comenta el sacerdot natural de Sant Martí de Sesgueioles. La lletra l'ha redactat un altre prevere, Mn. Climent Forner, que ha redactat el text en català, si bé

l'autor de la música hi ha afegit cants gregorians en llatí.

Mn. Valentí porta prop de 40 anys de mestre de capella de la basílica Santa Maria la Major, de Roma i es el President de l'Institut de Música Sacra, i ara -tal com ja va fer en l'oratori del Mil·lenari de la basílica d'Igualada- ha intercalat composicions populars del poble, com els Goigs de Sant Ramon, de Santa Maria d'Ivorra i del Claustre de la Mare de Déu de Guissona, que es canten per aquelles contrades. L'obra servirà per cloure el Mil·lenari del miracle que al segle XI va obrar-se a Ivorra, quan el sacerdot dubtà de la presència de Crist a l'Eucaristia i el vi que estava consagrànt es transformà en sang.