

¿AHORA TAMPOCO?

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 3 de julio de 2011)

España tiene una relación muy singular con las infraestructuras de transporte. En 1795, en su *Informe sobre la Ley Agraria*, pedía Gaspar Melchor de Jovellanos “que no se gaste más en carreteras generales, sino en caminos locales y...que el poco dinero disponible se gaste con criterio utilitario y no con miras a la ostentación”. No en vano, las grandes carreteras radiales ejecutadas por Carlos III para conectar Madrid con toda la península habían arruinado a la Hacienda de la Corona, que financiaba tales carreteras radiales, pero no el resto.

Y fue decisivo para la ruina de la Hacienda de Isabel II el desarrollo de la ley de ferrocarriles de 1855, que impuso el diseño radial del ferrocarril y el apoyo financiero para las grandes líneas troncales convergentes en Madrid. La comisión especial designada para evaluar esta política declaraba en su *Memoria* de 1867 que la inflación de oferta creada por las subvenciones públicas había sido tal que la red creada en España estaba muy por encima de lo que correspondía a un país de su población, riqueza y actividad económica, y que era insostenible con los recursos disponibles: “casi todas las líneas férreas han recibido subvención ocasionado gravámenes al Tesoro, que cargan pesadamente sobre el país, y ocasionando, a pesar de todo, el deplorable estado financiero en que las compañías se encuentran”.

Ahora, cual reo del síndrome de Sísifo, España se halla otra vez en su encrucijada tradicional. El país con más alta velocidad del Mundo (tras China), con las más espectaculares catedrales aeroportuarias de Occidente, y con una red de autopistas cuya densidad solo supera Portugal en Europa se enfrenta a la dura realidad: un uso extremadamente bajo de esa oferta (¡la oferta ya casi no crea demanda!) y crecientes problemas financieros para pagar una política que no ha pensado las infraestructuras en términos de transporte; es decir de bienestar de los ciudadanos y productividad económica. Por el contrario, se ha seguido la tradición de su uso como instrumentos de construcción nacional y, además, de imagen de marca de un país inseguro de sí mismo (ay, las apariencias...).

El AVE es por derecho propio el paradigma de esa política: esa tozudez tan castiza en mantener los planes de AVE de Madrid a todos lados –al coste que sea y aunque no haya demanda-, y ese engreimiento que da clases de modernidad al mundo mundial...que asiste pasmado al cóctel español de AVE para todos y recortes en sanidad y educación. Hora pues de recuperar a Jovellanos: “que el poco dinero disponible se gaste con criterio utilitario y no con miras a la ostentación”. ¿O ahora tampoco?

ARA TAMPOC?

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 3 de juliol de 2011)

Espanya té una relació molt singular amb les infraestructures de transport. En 1795, en el seu *Informe sobre la Ley Agraria*, demanava Gaspar Melchor de Jovellanos "que no es gastin més en carreteres generals, sinó en camins locals i ... que els pocs diners disponibles es gastin amb criteri utilitari i no amb vista a l'ostentació". No en va, les grans carreteres radials executades per Carles III per connectar Madrid amb tota la península havien arruïnat a la Hisenda de la Corona, que finançava aquestes carreteres radials, però no la resta.

I va ser decisiu per a la ruïna de la Hisenda d'Isabel II el desenvolupament de la llei de ferrocarrils de 1855, que va imposar el disseny radial i el suport financer per a les grans línies troncal convergents a Madrid. La comissió especial designada per avaluar aquesta política declarava en la seva *Memoria* de 1867 que la inflació d'oferta creada per les subvencions públiques havia estat tal que la xarxa creada a Espanya estava molt per sobre del que corresponia a un país de la seva població, riquesa i activitat econòmica, i que era insostenible amb els recursos disponibles: "gairebé totes les línies fèrries han rebut subvenció ocasionat gravàmens al Tresor, que carreguen pesadament sobre el país, i ocasionant, malgrat tot, el deplorable estat financer en què les companyies es troben".

Ara, com presonera de la síndrome de Sísif, Espanya es troba una altra vegada en la seva cruïlla tradicional. El país amb més alta velocitat del Món (després de Xina), amb les més espectaculars catedrals aeroportuàries d'Occident, i amb una xarxa d'autopistes d'una densitat només superada per Portugal a Europa s'enfronta a la dura realitat: un ús extremadament baix d'aquesta oferta (¡l'oferta ja gairebé no crea demanda!) i creixents problemes financers per pagar una política que no ha pensat les infraestructures en termes de transport, és a dir de benestar dels ciutadans i productivitat econòmica. Per contra, s'ha seguit la tradició del seu ús com a instruments de construcció nacional i, a més, d'imatge de marca d'un país insegur de si mateix (ai, les aparences ...).

L'AVE és per dret propi el paradigma d'aquesta política: aquesta tossuderia tan castissa en mantenir els plans d'AVE de Madrid a tot arreu- al cost que sigui i encara que no hagi demanda-, i aquest envaniment que dóna classes de modernitat al món mundial ... que assisteix bocabadat al còctel espanyol d'AVE per a tots i retalls en sanitat i educació. Hora doncs de recuperar Jovellanos: "que els pocs diners disponibles es gastin amb criteri utilitari i no amb vista a l'ostentació". O ara tampoc?