GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

Madrid: mimetisme de París i del model francès.

Opinió | 13/12/2010 | 12:22

Germà Bel és especialista en infraestructures i ha estat una de les veus més contundents a l'hora de denunciar el dèficit...

El catedràtic d'Economia Aplicada de la Universitat de Barcelona, Germà Bel, ha publicat España, capital París, un llibre de plena actualitat enmig de les tensions originades per la crisi econòmica i pel debat plurinacional de l'Estat espanyol. En l'obra s'analitza el sistema d'infraestructures radial de l'estat espanyol i la voluntat política que s'amaga darrere; es reflexiona sobre aquests aspectes, i es trenquen vells mites com la solidaritat interterritorial, i la falta d'un model de planificació d'infraestructures de cara al futur.
El llibre consisteix en el relat d'un viatge, no exempt de sorpreses, pels tres últims segles de la història d'Espanya, i es remunta a 1561, any en què Madrid, una modesta ciutat del centre peninsular, és designada seu permanent de la Cort dels Àustria. Però el recorregut s'inicia pròpiament a primers del segle XVIII, quan, després de la Guerra de Successió, Madrid esdevé capital política, i el 1720, de la mà de Felip V, queda fixat aquí el radial quilòmetre zero de les comunicacions espanyoles.

De fet és en les darreres dècades, amb la consagració de la capitalitat econòmica de Madrid, convertida finalment i amb caràcter irreversible en capital total, quan en aquesta esdevé la seva apoteosi, lluny de les fòrmules de capital administrativa, és enlairada com a centre de negocis, i punt de partida de tots els vols transoceànics que surten de l'Estat. És a dir, que Madrid ha esdevingut el París d'Espanya, el mateix que van somiar els primers monarques borbònics, i els il•lustres reformadors de l'Espanya contemporània. El llibre repassa els dos factors que han estat crucials en aquest procés: la capitalitat polítco-administrativa de Madrid i el sistema radial de transports i comunicacions.

L'autor també explica que la centralitat madrilenya i la creació d'aquest esquema radial de comunicacions, en què totes les vies de transport conflueixen en un centre únic, és una còpia exacta del model francès, que té en París una de les metròpolis més significatives d'Europa. A ningú no se li escapa que França és l'estat europeu centralista per antonomàsia, amb una àrea metropolitana de la capital que concentra catorze milions d'habitants. La segona conurbació francesa, al voltant de Marsella, amb prou feines passa dels dos milions. L'estat napoleònic, origen de l'actual divisió territorial francesa, va estructurar el seu territori en departaments petits, fàcils d'administrar des del centre de decisió política, lloc on s'han pres sempre les decisions a França.
Així doncs, l'estat liberal espanyol del segle XIX, va copiar aquest mateix model i el va implantar en una monarquia que tenia en la cort madrilenya un centre de decisió únic, però amb deficiències considerables de pes demogràfic i socioeconòmic respecte d'un territori que s'estructurava en funció de les relacions econòmiques, no pas de les relacions polítiques. A diferència de la resta de metròpolis europees, Madrid no va tenir mai, per raons geogràfiques, accés a les vies marítimes, i la seva ubicació continental, sense cap riu navegable, va condicionar de manera definitòria la seva realitat econòmica.

L'autor també fa un tomb per les sis 'carreres de postes' definides per Felip V, per les carreteres radials de Ferran VI i Carles III, i per l'Espanya del ferrocarril, a mitjan segle XIX: I no es deixa al tinter les autopistes del segle XX i els mitjans de transport més recents: l'AVE i el transport aeri,

que evidentment segueixen aquestes mateixes polítiques. Tot això s'ha esdevingut arran d'un conjunt d'actuacions, que ha obeït a objectius administratius i polítics molt més que a les dinàmiques econòmiques ("mercat transversal, Estat radial"), seguint un patró històric regular i continuat des del segle XVIII: fer una Espanya com França, amb un Madrid com París. Tot això permet entendre per què les polítiques d'infraestructures a l'Espanya actual són tan singulars i diferents a la gran majoria de les dels països de l'entorn espanyol, i per què susciten un consens tan ampli, potser l'únic, i en el qual convergeixen sense cap mena de fissura el Govern espanyol i l'oposició.

Germà Bel és especialista en infraestructures i ha estat una de les veus més contundents a l'hora de denunciar el dèficit que pateix Catalunya a nivell quantitatiu, qualitatiu i de gestió, i amb el mateix títol el 24 d'abril de 2009 ja publicava un interessant article al diari La Vanguardia.

Autor: Santi_C
Santi_C

https://gironanoticies.com/noticia/17461-madrid-mimetisme-de-paris-i-del-model-frances.htm