



**Fundació Cercle d'Infraestructures**

## **15 ANYS DEL CERCLE D'INFRAESTRUCTURES**

*Pere Macias i Arau*

M'agradaria començar parlant del senyor Francesc Salvà i Campillo,<sup>1</sup> un personatge de primer nivell, tot i que, dissortadament molt desconegut en un país on la ciència i la tècnica no porten pas cap a la fama. En Salvà i Campillo era metge, físic i enginyer. Va fer aportacions molt rellevants en el camp de la salut, com ara la difusió dels avantatges de les vacunacions contra la verola i sobretot va establir correlacions entre les malalties i les condicions climatològiques, realitzant les primeres series d'observacions meteorològiques a casa nostra les darreres dècades del segle XVIII. Havent estudiat medicina a València i a Tolosa de Llenguadoc, va aconseguir el restabliment dels estudis de medicina a Barcelona, suprimits per la repressió ordenada contra les institucions catalanes pel rei Felip V, i en va ser el primer catedràtic.

Però si en parlo aquí, no es pas per les seves habilitats mèdiques sinó per la seva erudició en les tecnologies. Va protagonitzar els primers enlairaments de globus aerostàtics a Barcelona, va inventar un telègraf elèctric, el 1791, va dissenyar un vaixell-peix, mig segle abans que en Narcís Monturiol aconseguís fer-lo navegar, i va desenvolupar el que anomenava un canal en sec per transportar mercaderies. Com us podeu imaginar, era ni més ni menys que un ferrocarril a vapor. L'any 1824 en va fer una demostració a escala reduïda al pati de la Reial Acadèmia de Ciències Naturals i Arts de Barcelona, on, per cert dirigia la secció d'electricitat. Qui sap, si el país hagués acompanyat una mica més als qui apostaven pel progrés tecnològic i social, avui podríem parlar del ferrocarril com una invenció catalana. Dissortadament eren temps obscurs. El monarca absolutista Ferran VII, en la seva particular i sanguinària guerra contra el liberalisme, va tancar l'acadèmia acusant-la d'hostatjar gent sectària i propagadora de noves doctrines... Aquest mateix Borbó també havia clausurat la *Escuela de*

---

<sup>1</sup> Francesc Salvà i Campillo

*Caminos, Canales y Puertos* de Madrid i al seu lloc hi va instal·lar una espanyolíssima *Escuela de Tauromaquia*.

Ja veuen que parlar d'un personatge que podríem qualificar com un dels primers tecnòlegs catalans, Salvà i Campillo ens ajuda a explicar coses, moltes coses... però sobretot a parlar de futur.

Perquè, com dèiem a la carta d'invitació a aquest esdeveniment, no ens interessa especialment recrear-nos en el passat, sinó esbrinar que ens depara el futur i rumiar que ens toca fer avui i demà i demà passat i demà passat l'altre, per preparar el futur.

Parlar de futur, crec sincerament que no consisteix en la simplicitat de fer un meravellós dibuix de la societat del 2034 i esperar a que algú ens hi porti. Ans el contrari. El futur que vindrà serà el que construïm. Com diu en Daniel Innerarity, el futur no és més que la successió de presents, en termes matemàtics la sumació dels  $n$  presents immediats... Pel pensador basc el futur ha esdevingut el problema més gros a les societats contemporànies, unes societats amb una enorme capacitat de produir futurs, i una gran incapacitat per assumir-ne les conseqüències. El sobre-endeutament, que sovint no és res més que el trasllat a les futures generacions de les carregues d'avui n'és un exemple, i també ho són les nostres decisions que comporten un accelerat i excessiu consum de recursos naturals que afectaran als nostres fills en forma d'escalfament global...

En el camp de les infraestructures, les reflexions sobre el futur resulten extremadament necessàries. En primer lloc perquè els efectes de les infraestructures son sempre a mig i a llarg termini i sovint, irreversibles. Pensem que hagués passat si en comptes de fer cas al Banc Mundial i haver construït l'autopista de la Mediterrània i la de l'Ebre, el govern espanyol dels anys 60 hagués aplicat el model radial. Recordeu aquella frase del president Aznar, en la seva segona investidura: "*mi compromiso es situar a 4 horas en Ave desde Madrid a todas las capitales provinciales*".<sup>2</sup> Vint anys després constatem, com ja està fent molta més gent que no pas en Germà Bel, que l'Espanya de la radialitat només condueix a la desertificació de gran part de la península. I si no ho que preguntin als de *Teruel Existe*.

Les decisions de com i on invertir ja no es poden prendre en funció de l'avui, per important que ens sembli. S'han d'adoptar pensant en aquest futur farcit de complexitats que ens dibuixa l'Innerarity.

---

<sup>2</sup> Quilòmetre 0, Puerta del Sol

Hi ha una altra qüestió molt preocupant: l'abús dels escenaris, i de les falsament anomenades estratègies. Presentar als ciutadans escenaris idíl·lics per d'aquí 15 anys, pel 2034, però no saber o no voler explicar quines decisions cal començar a prendre des d'avui mateix per assolir-los, es una estafa. Tant pervers es actuar pensant només en el rabiós present, com entabanar a la gent en escenaris de futur sense un pla d'acció per a fer-los realitat o, el que es pitjor, sense tenir la valentia d'explicar als ciutadans que el camí per arribar-hi no és un passeig agradable sinó una feixuga tasca que requereix esforç, implicació i empaties...

El Cercle, si alguna utilitat pot tenir, ha de ser aquesta. La de transcendir als tòpics i de defugir solucions simples. El futur és reflexió. Si. El futur és projecte. Es clar. Però sobretot el futur és construcció. Sense implicar-s'hi de ple, no hi haurà futur...

Deixeu-me parlar d'un altre personatge. A molts us resultarà conegut. Es tracta del sociòleg Jeremy Rifkin, autor de *La tercera Revolució Industrial*,<sup>3</sup> que ha assessorat a molts governs estatals, entre ells a l'espanyol en l'etapa del President Rodriguez Zapatero. Acaba de publicar un nou llibre, titulat *The Green New Deal Global*, que subtitula *Perquè la civilització dels combustibles fòssils col·lapsarà el 2028 i l'audaç pla econòmic per salvar la vida a la terra*.

El primer capítol del llibre es titula "Es la infraestructura, estúpid" i com ens podem imaginar posa de relleu la transcendència de les infraestructures en moments dels grans canvis de la civilització. No cal ni recordar, aquí, com la primera revolució industrial es va produir gràcies al ferrocarril i com el senyor Henry Ford i el seu Ford-T es troben en l'origen de la segona revolució industrial. Una i altre, al segle XIX i al segle XX, han portat progrés i creixement a la humanitat.

Estem ara a l'inici de la tercera. I, les infraestructures en tornen a ser protagonistes: les TIC, l'energia, la mobilitat... I la combinació de totes plegades. Sense el vapor, no hi havia ferrocarril, però tampoc n'hi hauria sense el telègraf. I sense l'electricitat alterna desenvolupada per Nicolas Tesla les ciutats del segle XX no haurien tingut cap èxit. Ara, tots sabem que ens mourem diferent, gràcies a les Tic que ens permetran un cotxe autònom

---

<sup>3</sup> Jeremy Rifkin

i gràcies als vehicles elèctrics que ens lliuraran de contribuir a la destrucció del planeta cada vegada que fem un desplaçament.

Primer disposem de l'invent, després algú s'espavila per a convertir-lo en quelcom útil i pràctic, i en tot el procés, la societat – els poders públics – han de tenir la lucidesa per a obrir camins de futur i la valentia per no rendir-se davant dels interessos creats. Exemples de submissió de les institucions a interessos particulars, en el nostre món n'hi ha molts, el bloqueig per part de les concessionàries de gas per impedir la electrificació de les nostres ciutats (Olot va tenir corrent elèctrica abans que Barcelona), la destrucció de les xarxes de transport públic de tantes ciutats europees per fer lloc al cotxe, (aquella cridanera portada "*Barcelona, por fin libre de tranvías*")<sup>4</sup> i si en voleu un de ben recent, el sùmmum de l'estultícia, l'impost al sol contra les energies renovables per protegir les empreses elèctriques, avui feliçment derogat.

El nostre és un món molt canviant. I les infraestructures també ho són. El viaducte del Guinardò o l'Excaletric de la Puerta de Atocha com a paradigma<sup>5</sup>: en menys d'una generació els hem vist aixecar i deconstruir-los. El que en els feliços anys seixanta representava progrés i desenvolupament va haver de ser enderrocat per protegir la qualitat de vida de la gent i assegurar la mobilitat de tothom, no tant sols dels qui van en cotxe. Els enginyers hem hagut de passar de ser mers calculistes del Manual de Capacitat a projectistes de l'espai urbà. Les empreses han assumit una nova manera d'actuar més respectuosa amb l'entorn i amb les persones. Les administracions ja saben que res té tant de valor com la salut de la gent. I les infraestructures tenen la seva raó de ser en ser capaces de prestar els serveis que demanda la societat. Són instruments i no pas objectius. Són una peça clau que permet l'assoliment dels drets, el dret a l'accessibilitat, el dret a la salut, el dret a un habitatge digne. I una eina fonamental de l'acció pública on és condensen les polítiques redistributives abocant recursos en allò que es el capital fix públic, en allò que és de tots.

Som plenament conscients que aquesta funció de les infraestructures pot tractar-se d'un cercle viciós – si els recursos de tots beneficien uns pocs - o d'un cercle virtuós – si el benefici és equitatiu -. I, precisament per això el Cercle d'Infraestructures té l'obsessió de quadrar aquest cercle virtuós. Amb la creació de sinèrgies entre la universitat, l'empresa, les administracions públiques i la societat. Ho hem fet des del primer dia.

---

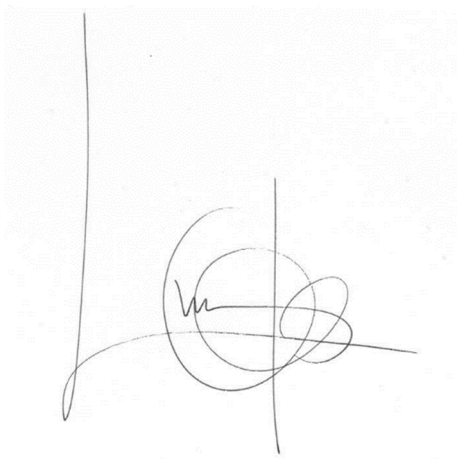
<sup>4</sup> Barcelona, libre de tranvías

<sup>5</sup> Pas a diferente nivel reconvertit.

Donant la paraula a tothom, asseguint-los tots al voltant d'una taula. Creant consensos, generant empatia...

Per a nosaltres té un valor molt especial qualsevol fórmula que permeti la cooperació d'uns i altres. En el camp de les infraestructures, i també dels equipaments, i fins i tot de l'habitatge, defensem i treballem per possibilitar l'aplicació de models de col·laboració públic-privada. La història ens ensenya que, sense aquests models bona part dels serveis i del benestar del que gaudeixen els ciutadans no haguessin estat possible. Ens motiva haver contribuït a la formació, al llarg de tots aquests anys de més de 250 professionals en els cursos de Postgrau i ara el Màster de Gestió d'Infraestructures. Ens agrada explicar els èxits<sup>6</sup>: des de la extraordinària gestió des d'un organisme públic, de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, gràcies a en Paco Gutiérrez i tot el seu equip fins al no menys exitós projecte concessionat del Trambaix i del Trambesós. I, sent bel·ligerants en la màxima defensa de l'interès públic, no ens estem d'advertir dels riscos de prescindir de la iniciativa privada en un moment en el qual o participem de ple en aquesta 3a revolució industrial i de les infraestructures, o correm el risc de quedar enrere, molt enrere.<sup>7</sup>

Avui, és temps de reflexió, i per això he volgut compartir algunes idees amb tots els amics i amigues del Cercle. Però també es temps d'agraïment, a tots els qui, d'una o altra manera, heu fet possible el nostre projecte. Gràcies. Moltes gràcies.



---

<sup>6</sup> Trambaix i Aeroport del Prat

<sup>7</sup> Cuba, Aguas de la Habana