

de primer ordre. Ni més ni menys que la gent de J. P. Morgan, disposats –agafinsse– a finançar Banesto –que era el banc de la història– amb més de 400 milions de dòlars EUA. Ni amb això en va tenir prou el banc emissor. Al revés: aprofitant detalls i nicieses, va acordar el mateix dia 28 de desembre de 1993 –no sense haver avisat el líder del PP– la intervenció del banc, la destitució de Mario Conde i dels seus consellers i el nomenament d'un equip de gestió encapçalat per Alfredo Sáez, que ja va dur a terme una tasca similar amb Banca Catalana.

Tot va quedar clar, per molts, amb les

“explicacions” de Mario Conde i les més pintoresques de Rafael Pérez Escobar. Era obvi que la fosca mà del Govern, sempre disposat a “*ganar a quien me eche un pulso*”, trobava la manera de donar curs al seu socialisme primari. Com? No ho endevinen? La subhasta de Banesto seria la clau. Concursarien uns quants bancs, segurament del Central Hispano, el BBV, el Popular, el Santander, però sobretot Argentaria, el grup que sota el comanament controlat de Francisco Luzón aplegava una munió de bancs públics, que, amb la xarxa inversemblant d'oficines de Banesto cobriren el país,

que així tindria ja el primer banc en mans del Govern. No van faltar “tertulians i plumífers” que veien Carlos Solchaga Catalán a la presidència d'Argentaria més Banesto, quan hagués de reposar de les seves tasques de portaveu.

El conte s'acaba aquí. I s'acaba com solen acabar les rondalles. La subhasta es va celebrar el passat 22 d'abril. Argentaria va quedar tercera, el BBV segon i és el Banc de Santander qui s'ha fet amb Banesto. Però, oi que el conte recordava premonicions i desitjos d'una certa part de la premsa madrilenya?

Fabià Estapé

Maquiavel entre arquitectes

El debat arquitectònic ha estat l'únic genuïnament polític a la cort socialista barcelonina. Per Jordi Balló, s'ha acabat una època de conspiracions.

A poques hores del començament dels Jocs, l'Institut Municipal de Promoció Urbanística (IMPU) convocava una conferència de premsa a la seva seu de la Ronda de Sant Antoni. El motiu era de presentar un vídeo curt i contundent, titulat “Transformació d'una ciutat olímpica”, que mostrava en set minuts el canvi espectacular que havia sofert la ciutat, tant en infraestructures com en edificis. Aquest vídeo va ser en els dies subsegüents profusament presentat a totes les cadenes de televisió com una imatge emblemàtica del canvi de Barcelona. I amb el pas del temps s'ha constituït en el millor resum possible d'una activitat frenètica, imparabile, irreplicable, on el nou s'imposava al vell.

“Transformació d'una ciutat olímpica” va ser el resultat de la paciència previsiva dels seus productors, que van enregistrar amb càmeres fixes durant sis anys els llocs emblemàtics de la ciutat on s'havien de produir els canvis urbanístics, i de la capacitat imaginativa de les persones que van realitzar el treball d'animació per ordinador. El seu resultat és, sense cap dubte, la millor i definitiva expressió testamentària d'aquest abans i després de Barcelona. Una il·lustració perfecta per al llibre de Llätzer Moix (*La ciudad de los arquitectos*), que descriu la trama oculta que va permetre d'arribar a aquesta transformació profunda, les lluites internes entre polítics, funcionaris, arquitectes,



La torre de Calatrava. És un exemple de l'arquitectura olímpica.

gerents, enginyers i aparelladors. És a dir, de tots aquells qui després d'aquella sessió a la seu de l'IMPU podien haver tancat tranquil·lament la barraca. S'havia arribat a la fi. Ja res no tornaria a ser igual.

Llätzer Moix dibuixa tot aquest entrellat partint de l'enfrontament polèmic entre els estaments i personalitats implicades. Descriu una història en què es combina ambició i generositat, visionaris i realistes. L'objectiu és comú, però la manera d'arribar-hi polèmica, amb lluites de

poder, trabanquetes, enveges, cops de puny sobre la taula i, quan convé, conspiracions. Tot plegat un típic sistema que, des de Maquiavel, entendríem com a essencialment polític. Però el punt més representatiu d'aquest llibre és que demostra, potser sense voler-ho, que l'únic tema que resulta genuïnament polític en la cort socialista és el debat arquitectònic. L'urbanisme ha estat el mitjà d'expressió possibilista d'una ideologia. És difícil d'imaginar un altre tema que pogués expressar amb més riquesa el debat de l'esquerra catalana. Ni cultura, ni obra social, ni política sindical, ni estratègia parlamentària, cap d'aquests camps no podrien omplir amb interès més de cent pàgines per a consum i plaer de *voyeurs*. Res de res. Els socialistes a Catalunya ja fa temps que van decidir que l'arquitectura era el seu camp d'intervenció més identificador i estimat. Potser per això s'ha produït un fet biològic ben curiós entre els ideòlegs dels socialisme català: una part molt important d'ells (que són majoritàriament economistes, advocats o metges) tenen fills o filles que s'han fet arquitectes. Intuïció de per on aniria el poder del futur.

Però és justament el futur allò que també qüestiona –fora de camp– la publicació d'aquest llibre. Moix concep la seva societat arquitectònica com una polis tancada –tant que fins i tot li permet de fer un arbre genealògic en què el gran pare, Bohigas, és un tronc gruixudíssim ple de

branquetes diminutes— a la qual ningú, i menys encara l'autor, no veu un futur gaire clar. Es potser aquesta consciència de fi d'una època, de fi d'un poder, la que més pesa sobre la tan airejada depressió mental dels ideòlegs de la cosmopollicitat. Sense cap projecte urbanístic consistent, Maragall s'ha quedat sense utopies. Ha intentat de repetir la jugada amb la

cultura, fins i tot movent algunes peces d'un territori a l'altre, buscant una estratègia calcada a la que li va donar els grans resultats urbanístics. Per ara, i la dimissió de Bohigas ho simbolitza, hi ha més carbasses que no pas melons.

La ciutat dels arquitectes sembla haver sobrepassat la data de caducitat. El llibre de Moix es clou amb un panora-

ma descohesionat, a la recerca d'un hipotètic envit col·lectiu que retorni la il·lusió. Però la impressió que fa el llibre a través de les declaracions que, a pilota passada, transmeten els principals protagonistes de la història, és que, en arquitectura, potser més que en cap altre terreny, els herois estan cansats.

Jordi Balló

Cotxes i creixement

La contradicció entre les necessitats de la indústria automobilística i la saturació del mercat és analitzada, amb una visió ecològica, per Xavier Duran.

La mesura de rebaixar cent mil pesetes de l'impost de circulació als qui canviïn un cotxe vell de més de deu anys per un de nou ha aixecat un cert entusiasme en el sector. I l'entusiasme ha anat acompanyat de rebaixes de les empreses. Caldria pensar per què un sector en crisi no ha decidit de fer abans aquests descomptes. Però, en tot cas, hauríem de pensar si la mesura és realment eficaç a termini mitjà, o no és sinó un pedaç, com tantes altres que es posen per aturar la crisi.

La situació del sector automobilístic, com d'alguns altres sectors industrials, no es pot separar d'una idea que encara no sembla prou present en les discussions sobre la crisi: *El creixement és indefinit?* Centrant-nos en el sector de l'automòbil: És lògic que els nivells de creixement que ha tingut aquesta indústria es mantinguin o, com solen desitjar els economistes, que augmenti?

Sembla que en un moment en què els embussos omplen accessos i sortides de les grans ciutats i regnen en els retorns de vacances o de cap de setmana, la resposta és òbvia. Però dir que hi ha massa cotxes pot ser impopular. I no perquè la gent gaudeixi fent en tres hores un recorregut que hauria de fer en una hora o perquè, a molts, els agradi de trigar més del doble del que seria lògic a anar la feina o tornar-ne. El judici que hi ha massa cotxes seria mal acollit perquè la nostra civilització sembla organitzada en funció del cotxe. Per això contínuament planegen cinturons de ronda, autopistes i autopistes. Però, curiosament, ningú no demana que es creïn cinturons, no

El futur de la indústria automobilística
(vendes de turismes i previsions de futur en milions d'unitats)

	1993	% 93-92	% 94-93	% 95-94
Alemanya	3,2	-18,7	-3,1	+4,5
Itàlia	1,8	-20,4	-2,8	+5
Regne Unit	1,8	+11,5	+3,9	+5,2
Estat francès	1,7	-18,2	+6,2	+6,8
Estat espanyol	0,7	-24,1	+4,5	+12,7
Total UE	10,6	-15,5	+0,8	+5,8

FONT: ANFAC

de cotxes, sinó de trens, per a facilitar el moviment de persones sense augmentar el caos circulatori.

Les grans ciutats —d'aquí i de l'estranger— han pres mesures o han fet estudis per restringir l'accés de cotxes al centre de les urbs. Però, curiosament, aquest reconeixement implícit que el cotxe no ha de ser omnipresent xoca amb les mesures de promoció de la compra de cotxes. Diuen les estadístiques que el 75% de les famílies de Barcelona i del seu cinturó tenen, si més no, un cotxe. Caldria pensar que sí que es poden continuar venent cotxes, però no al ritme que el sector pot desitjar.

El problema dels cotxes s'emmarca en el dels límits del creixement, com dèiem abans, però també en la manca de visió per a entendre el moment que vivim. Sectors com el de l'automòbil, i molts altres, perden força simplement perquè no saben adaptar-se als nous

temps i reconvertir-se. Si l'única solució per a tots els sectors en crisi és de donar-los facilitats perquè puguin vendre més, ja podem preveure l'enfrontament de moltes indústries, perquè arribarà un moment que el consumidor ja no donarà l'abast.

Encara no s'han resolt molts problemes sobre els residus, i les plantes de tractament encara aixequen polèmiques. I en canvi pensem a vendre més cotxes, sense discutir o ni tan sols esmentar què en farem, de l'augment de deixalles. Perquè l'incentiu a comprar podia anar acompanyat d'una vertadera promoció d'un cotxe ecològic, amb un disseny que permetés el reciclatge de les deixalles, amb beneficis per la utilització de combustibles nets. Però l'únic que es planteja és la típica idea del creixement continu: si ara es venen menys cotxes, cal que se'n venguin més.

Un sistema basat en el creixement continuat, però que no ofereixi també alternatives per a tractar els problemes que aquest creixement incontrolat suscita, no té gaire futur. La mesura dels cotxes serà ben acollida i d'aquí a poc ens diran que el sector ha pujat un tant per cent important. Però com que els indicadors econòmics no tenen en compte les hores perdudes pels embussos, els efectes de la contaminació, el preu d'eliminar les deixalles o el sobreaugment de consum energètic que significa no promoure més la utilització del transport públic, aquest creixement serà totalment fictici. Com tot allò que es basa en jocs de xifres preses de la manera que més convé a qui les publica.

Xavier Duran