

# Madrid, més quilòmetre zero



L'estàtua de Carles III, el rei que va voler convertir Madrid en una mena de París, a la vora de la Puerta del Sol, on hi ha l'anomenat quilòmetre zero.

La premsa d'aquestes darreres setmanes conté un anunci que resulta ben esclaridor. En són promotors la Comunitat de Madrid, la Confederació Madrilenya de Comerç Especialitzat, l'Associació Empresarial Hotelera de Madrid, la Confederació Madrilenya d'Empresaris de Comerç Minorista, Autònoms i de Serveis i l'Asociación Nacional de Grandes Empresas de Distribución. La imatge que hi predomina és un cor amb un perfil format per unes vies de tren. “València i Madrid, més a prop que mai”, diu –en espanyol– el text que l'acompanya. I continua: “La Comunitat de Madrid es troba ja a una hora i mitja de tu [...]. Aquest Nadal, Madrid t'espera.”

L'anunci, és clar, fa referència a la inauguració, dissabte vinent, 18 de de-

Des de la instauració de la monarquia borbònica, el disseny de les infraestructures ha pretès reforçar la capitalitat de Madrid en detriment de la perifèria peninsular. Tres segles més tard, el traçat de les línies del TGV respon a aquest esquema. Més enllà de les declaracions entusiàstiques de les darreres setmanes, experts i estudiosos adverteixen dels perjudicis per a València i de l'escassa rendibilitat d'una línia que perpetua el patró radial.

sembre, de la línia de tren de gran velocitat (TGV) entre Madrid i València. A partir d'aquell dia, després d'haver-hi

esmerçat 6.600 milions d'euros, la distància que separa ambdues ciutats es recorrerà en una hora i 35 minuts.

Fins ara, els Alaris feien aquests 391 quilòmetres en un mínim de tres hores i 45 minuts. La fita, amb 30 trens diaris amb capacitat per a 10.950 places, és àmpliament celebrada no tant per la reducció de temps –que també–, com per allò que simbolitza. La connexió ferroviària amb Madrid ha estat una reivindicació que amb més o menys intensitat van interioritzar durant tot el segle XX les classes benestants valencianes. L'entrada en funcionament de la línia arriba, doncs, en un ambient d'eufòria en l'àmbit polític i econòmic. Avui no hi ha a València discurs públic on no es faça referència a la bona nova (sobretot perquè els dos principals partits se n'han atribuït la paternitat, l'un perquè governa al Cap i Casal, l'altre perquè governa a Madrid). El TGV ha esdevingut el mantra de tota declaració pública.

Al TGV se li han atribuït fins ara múltiples beneficis. Un estudi de la Generalitat Valenciana encomanat a la consultora Price Water Coopers presentat fa dos mesos estimava que hi hauria 790.000 viatges més l'any en el corredor Madrid-València; un impacte econòmic de 978,9 milions d'euros; i la creació de 32.500 llocs de feina. El Ministeri de Foment no es queda arrere en aquesta orgia de pronòstics. Segons el seu estudi, el corredor suposarà per a "Levante" la creació de 85.000 llocs de feina, un augment de la producció de 13.217 milions d'euros i una riquesa de 5.118 milions.

**Madrid, capital total.** Amb l'arribada del primer model 112 de Talgo-Bombardier a l'estació provisional de Joaquín Sorolla, el dia 18 al matí, 21 ciutats ja seran connectades a Madrid per la gran velocitat i Espanya es convertirà, de fet, en el territori amb més quilòmetres de línia de gran velocitat de tot el planeta, només darrere de la Xina i molt superior a països com el Japó o França, que iniciaren la implantació del TGV molt abans que Espanya. Siga com siga, amb la connexió a la capital valenciana s'anirà acomplint el desig pronunciat per José María Aznar en el debat d'investidura el 25 d'abril de 2000. L'ex-president del govern espanyol va exposar que entre les seues prioritats en matèria d'infraestructures hi

havia "una xarxa ferroviària de gran velocitat que, en deu anys, situarà totes les capitals de província a menys de quatre hores del centre de península". És a dir, a menys de quatre hores de Madrid.

El propòsit verbalitzat per Aznar s'incardina dins una lògica de pensament molt estesa a Madrid i que és hereva de la concepció radial de l'estat instaurada per la dinastia borbònica, que va maldar per convertir la capital espanyola en una mena de París bis. Es tracta d'una manera de pensar en què Madrid s'ha de convertir en la capital total. I en aquest disseny les infraestructures són concebudes com a ferramentes de construcció d'una nació, l'espanyola, que té al centre una capital, Madrid, i al voltant uns territoris perifèrics i subsidiaris. En aquesta lògica de les coses, "l'AVE és la mostra, a principi del segle XXI –apunta Germà Bel, catedràtic d'economia de la Universitat de Barcelona–, del patró de fons de la política territorial a Espanya, que passa per utilitzar les lleis i els subsidis per a centralitzar els transports i, en la mesura en que siga possible, els fluxos de mercaderies".

Aquest catedràtic i membre del grup d'investigació "Govern i mercats" de la Universitat de Barcelona sap bé de què parla. Bel és autor d'*Espanya, capital París* (ed. Destino), un llibre on explica com durant els últims tres segles, les polítiques de transport han estat condicionades per objectius polítics i administratius, tot deixant en un segon pla els criteris d'eficiència i de contribució a la productivitat de l'economia. Disposicions legals, inversió del pressupost estatal en infraestructures i subsidis estatals a la despesa corrent en transports han estat al servei d'una concepció centralitzada de l'estat. El resultat ha estat que la capitalitat política aconseguida a començament del segle XVIII s'ha completat amb la capitalitat econòmica, aconseguida les dues últimes dècades, gràcies en part a aquesta concepció de les línies de transport. José Miguel Iribas, sociòleg expert en diagnòstic territorial, urbanístic i turístic, està d'acord amb les tesis de Bel. "Paradoxalment, mai en la història d'Espanya no hi ha hagut una concentració de poder tan brutal a Madrid com en l'estat de les autonomies –constata–. Durant molt de temps existia un contrapès: Madrid

tenia el poder financer i Barcelona tenia el poder econòmic i cultural. Això s'ha acabat. Catalunya ha recuperat símbols, però Madrid s'ha quedat el poder. La resposta a la descentralització ha estat el centralisme econòmic i cultural."

**Història, assignatura central.** Siga com siga, com explica Bel a *Espanya, capital París*, el procés de radialització de les infraestructures ve de ben a lluny i té a veure amb la instauració de la monarquia borbònica a principi del segle XVIII. El decret de Nova Planta va suprimir els furs, els drets civils i les institucions pròpies i, consegüentment, va comportar una pèrdua de poder irreversible en favor de Castella. Els nous monarques, influïts per l'exemple francès, optaren per unificar i centralitzar com a mètode per a nacionalitzar, com ha deixat escrit Borja de Riquer. Bona part de les carreteres que avui tenim, doncs, són hereves de les que van idear els Borbó amb la dèria centralitzadora. Així, tot ignorant la xarxa de malla existent durant la monarquia dels Àustria, Felip V impulsà un reglament [el "Reglamento general para la dirección y gobierno de los oficios de correo mayor y postas de España"] que estableix uns camins de postes per a traslladar el correu, amb origen a Madrid i des d'allí cap a la resta de la península. El mapa, amb epicentre a Madrid, s'assentarà definitivament sota el regnat de Ferran VI, que inclou un pla de foment que establia sis grans camins rals dibuixats sobre el mapa de carreres de Felip V. A més, l'any 1747 aquest rei va emetre una reial cèdula per la qual s'estableix, per primer volta, que aquestes sis grans vies –i no les considerades "menors" que s'havien de pagar amb càrrec al pressupost municipal– es finançaran a través de l'erari de la corona (que avui serien els pressupostos generals de l'estat). El sistema radial era del tot afermat i es consolidà al segle XX amb el Circuito Nacional de Firms Especiales del 1926 i el pla Redia (Red de Itinerarios Asfálticos) del 1967-1971.

L'esquema es reproduïx amb la implantació de les autopistes. El desenvolupament de la xarxa d'autopistes va començar a la dècada dels 60 i, en una primera fase, es va recórrer fonamentalment al finançament dels usuaris, es

a dir, mitjançant peatge, de manera que s'evitava de malmetre l'erari públic. Es tractava d'ampliar les capacitats dels itineraris amb fluxos més intensos, de manera que els concessionaris trobaren prou atractiva la inversió. La construcció d'autopistes, doncs, havia de seguir una lògica econòmica. El resultat fou que, malgrat els plans inicials del govern, l'avanç fou tan lent com localitzat. Del total de 1.807 quilòmetres de xarxa de peatge que hi havia en servei a mitjan anys 80, més de dos terços eren al corredor mediterrani i a la vall de l'Ebre. La construcció de carreteres de gran capacitat trobà un nou impuls a partir del pla general de carreteres (1984-1991). En aquesta ocasió, però, el govern del PSOE optà per un model d'autopistes lliures de peatge. Espanya acabava d'ingressar en la Unió Europea i les ajudes comunitàries van permetre de finançar-ne bona cosa de quilòmetres. Les que en sortiren més beneficiades foren les radials amb origen en Madrid.

L'obsessió jacobina no és, però, patrimoni exclusiu de l'asfalt, com explica *Espanya, capital París*. El centralisme també és principi rector en la gestió de serveis ferroviaris i aeroports. Respecte d'aquests últims, l'estat espanyol és l'únic estat occidental –tret de Romania– amb diverses ciutats i aeroports de grans dimensions que es gestionen a través d'un ens dependent del govern central. Països com Alemanya, Itàlia o França han explorat fórmules de gestió individualitzada de cada aeroport, on participen, a més, les administracions territorials, de manera que s'incentiva la competència i l'eficàcia. El resultat a l'estat espanyol ha estat, segons que

explica Germà Bel, que “la inversió acumulada d'AENA ha reflectit una exorbitant concentració en l'aeroport de la capital política, la quota en la inversió de la qual és més del doble de la seua quota de trànsit”.

**Centralisme per via ràpida.** València queda connectada ara amb Madrid per la gran velocitat. La inauguració de la línia és la culminació d'un procés d'aproximació entre tots dos territoris, en part impulsat artificialment, que vol redefinir els eixos d'articulació de l'estat de fa més d'un decenni. València és vista des de Madrid, amb la complaença dels qui governen ací, com la germana bona i submissa de la discolorada Barcelona i, per tant, com una sòcia desitjable. Les infraestructures són bàsiques per aconseguir aqueix agermanament. En aquest sentit, les paraules del president de la Generalitat Valenciana, Francisco Camps, el dia de la presentació de l'estudi sobre l'impacte del TGV foren clares. Amb aquesta infraestructura, “la història d'Espanya canvia de manera definitiva [...] Canvia l'eix de tracció nacional des del nord cap al centre i fa que siguem protagonistes d'aquesta nova història”.

Siga com siga, la gran velocitat –l'AVE, en terminologia espanyola– assoleix la majoria d'edat i ho celebra obrint estació a València. Ara fa divuit anys que es va inaugurar la primera línia entre Madrid i Sevilla. D'aleshores ençà, i en temps rècord, Espanya s'ha convertit en l'estat amb la xarxa de gran velocitat més extensa del món. Com es proclama des de Foment, “Madrid ha esdevingut la capital mundial de la gran velocitat”. Des del 1992, el TGV ha estès els seus tentacles per a consagrar el sistema radial preponderant a la resta d'infra-

estructures. “L'obsessió per l'AVE arriba quan comença a trencar-se el sistema radial de carreteres –explica José Miguel Iribas–. Quan jo era jove totes les carreteres anaven a parar a la Puerta del Sol. Amb la implantació de l'estat de les autonomies els governs regionals demanen connexions entre si, apareixen les carreteres transversals i es produeix una ruptura de la transversalitat, de manera que s'esdevé una clara pèrdua de poder per part de Madrid. I Madrid reacciona: ja no tinc predomini en la gestió de carreteres, però tinc competències aeronàutiques i ferroviàries.” És en aquest context que es produeix un meravellament col·lectiu per la gran velocitat, del qual València també participa de fa quasi quinze anys. La “democratització de la gran velocitat” esdevé un anhel compartit. Com apunta el professor d'economia de la Universitat de València (UV) Óscar Álvarez, “s'ha fet una xarxa ferroviària a colp de reivindicació política”.

**Elixir amb verí.** Però és realment tan beneficiosa la connexió directa entre Madrid i València? Els experts consultats en dubten. Per al geògraf de la UV Josep Vicent Boira, “ha estat una reivindicació històrica”, però és “una baula més en la cadena d'un mapa radial. Des del segle XVII les infraestructures radials han beneficiat Madrid”. D'una opinió pareguda és José Miguel Iribas, per a qui “l'operació de l'AVE reforça la centralitat”. “Aquí s'han pensat que l'AVE era el manà i la realitat és que s'endurà moltes coses –adverteix–. Els fluxos importants de negoci es produeixen amb estructures radials i tindran el centre en Madrid”. En opinió d'aquest sociòleg valencià d'origen navarrès, el TGV “no és un element de progrés”. “Històricament, quan s'uneixen amb més velocitat i amb més força dos



València



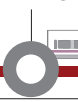
EUROMED



1:38  
hores



km 179



pols, tots dos creixen. Però no creixen al mateix ritme ni en la mateixa direcció. I perilla que el creixement a Madrid siga molt superior en quantitat i qualitat. Per a València no serà dolent, però el més beneficiat serà Madrid.”

Es produeix, doncs, un efecte successió o “efecte centralitat”, com l’anomenen al laboratori d’economia dels transports de la Universitat de Lió, que ha estudiat les conseqüències que ha tingut la línia París-Lió. D’acord amb les seues investigacions, s’originen tres efectes: un “efecte de contrast”, pel qual l’apropament de dues regions desenvolupades a través d’una millora de l’oferta de transport beneficia la més desenvolupada; un “efecte de massificació”, en què les inversions es realitzen en els grans eixos de transport, on hi ha un trànsit més important i, per tant, s’obté més rendibilitat social; i un “efecte de centralitat”, segons el qual, a mesura que es milloren les infraestructures de transport, el centre de la capital s’“apropa” a les ciutats perifèriques i certes activitats que estaven desconnectades per la distància a la capital poden tornar a concentrar-se.

Per als qui en són defensors, el TGV tindrà un efecte molt positiu sobre el turisme, per tal com hi ha bona cosa d’estiuejants que procedeixen de Madrid, alhora que podria reactivar la compra-venda de segones residències en la costa. Segons l’estudi de Generalitat, només que s’ocupara un cap de setmana addicional un 10% del parc de segones residències es produiria un benefici de 7,9 milions d’euros. Amb tot, no és prou clar que aquest efecte expansiu es pugui produir, si no hi ha una xarxa de rodalia que connecte eficientment València amb les destinacions finals. Així ho veu Fernando Vera, director de l’institut d’investigacions turístiques de la Universitat d’Alacant, per a qui “el model turístic valencià té molts desajustos”. Segons el seu parer,

**Línies de alta velocitat. Adif 2009**



Font: Ministeri de Foment

“s’han creat falses expectatives” perquè “la realitat turística no canviarà tant com ens fan veure”.

Les crítiques a aquest mitjà de transport no se circumscriuen a l’àmbit estret de les infraestructures o el transport. També des d’una perspectiva econòmica, hi ha dubtes sobre l’eficiència de la inversió. El professor de la UV Óscar Álvarez, que en un seminari recent sobre l’impacte de la gran velocitat a la Menéndez Pelayo es declarava

amb el “cor dividit” per l’arribada del TGV, és un dels escèptics. Per a ell, el TGV és una infraestructura cara. “La línia Madrid-València ha costat 6.600 milions d’euros, l’equivalent al 45% del pressupost de la Generalitat. Es calcula que la línia transportarà 2,8 milions de passatgers, una xifra massa baixa. Segons Álvarez, caldria “una demanda entre 4,5 i 9 milions de passatgers cada any” per a rendibilitzar la inversió. “Als corredors existents –explica aquest professor especialitzat en transport i logística– s’ha comprovat que la demanda real és baixa i que els beneficis per estalvi de temps són insuficients per a incrementar el benestar social net.” El sociòleg José Miguel Iribas és taxatiu: “Hem d’adonar-nos que som un terç més pobres que abans i fomentem un transport d’hipèrics. El somni monegasc de Rita no funciona.”

*Violeta Tena*

