



INFRAESTRUCTURES PER A UN NOU PAÍS

Robert Casadevall

“Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom”

Una conversa amb Ester Capella

eines⁵⁶





Calàbria, 166 entresol
08015 Barcelona
Telèfon 93 567 78 63
info@irla.cat

PORTAVEU

Raül Romeva i Rueda

PATRONAT

PRESIDENT

Cesc Iglesies

VICEPRESIDENTA

Alba Castellví

DIRECTOR EXECUTIU

Josep Vall

TRESORER

Pau Morales

SECRETÀRIA

Fílo Tió

DIRECTOR ACADÈMIC

Lluís Pérez

VOCALS

Marta Cid

Josep Huguet

Georgina Linares

Enric Marín

Montse Palau

Joan Manuel Tresserras

EQUIP TÈCNIC

COORDINACIÓ

Carla Genís

ADMINISTRACIÓ

Joan Almacellas

Lourdes Masdeu

Dolors Maurício

PROJECTES

Pere Sàbat

IMATGE

Carme Pujol

ARXIU I BIBLIOTECA

Alfons Codina

CASA IRLA

Rosa Cuenca

eines⁵⁶

El contingut dels articles és responsabilitat dels seus autors i **eines** no s'hi identifica necessàriament.

Per reproduir un article cal demanar autorització per escrit a la redacció d'**eines**.

En enviar el seu treball a la redacció d'**eines**, l'autor cedeix a l'editor els drets de reproducció, publicació i comunicació, tant per a l'edició impresa en paper com per a una versió electrònica que la farà accessible per mitjà de la xarxa d'Internet.

Els interessats en matèria de drets de propietat intel·lectual es poden adreçar a: **eines@irla.cat**

DIPÒSIT LEGAL
B-31564-2007

ISSN PAPER
2013-1518

ISSN ELECTRÒNIC
2013-5505



appec

editors de revistes i digitals

EDICIÓ
Josep Vall
jvall@irla.cat

DISSENY GRÀFIC
Carme Pujol
cpujol@irla.cat

CORRECCIÓ
LINGÜÍSTICA
Anna Simó

PROJECTE GRÀFIC
Suki Design

IMPRESSIÓ
Cevagraf

DIRECCIÓ
Lluís Pérez
lperez@irla.cat

COORDINACIÓ
Carla Genís
cgenis@irla.cat

REDACCIÓ
Pere Sàbat
psabat@irla.cat

ARXIU I BIBLIOTECA
Alfons Codina
acodina@irla.cat

ADMINISTRACIÓ
Joan Almacellas
jalmacellas@irla.cat

Lourdes Masdeu
lmasdeu@irla.cat

Dolors Mauricio
dmauricio@irla.cat



sumari

INFRAESTRUCTURES PER A UN NOU PAÍS

4

PORTAL

Infraestructures que construeixen vida

Inés Granollers

6

CONNEXIONS

**«Infraestructura» no equival a «xarxa»:
com vertebrar Catalunya amb transport
públic fiable**

Georgina Montesinos Zaragoza

18

Estratègia ferroviària 2045

Ricard Martínez

32

**Infraestructures de mobilitat:
una manera de modelar un territori**

Nel·la Saborit i Esteve

42

**L'anatomia física d'una nació:
El cos de les infraestructures
estratègiques**

Climent Molins

54

NAVEGADOR

**Infraestructures, economia i població:
per què Catalunya és radial i el País Basc
adopta una lògica en forma de Y**

José Rodríguez

68

FÒRUM

Robert Casadevall

**"Hem de pensar i generar unes infraestructures
per a un model de país diferent, més eficient,
més sostenible, més útil i més just per a tothom"**

Una conversa amb Ester Capella

78

VARIABLES

**Demografia de Catalunya.
Un recorregut pel passat, present
i futur de la població catalana**

Mariona Lozano Riera

88

FULL DE CàLCUL

**Desmantant els mites
sobre oferta i demanda d'habitatge**

Marta Ribera Carbó

102

ARXIU

**Les repúbliques catalanes
de Josep Narcís Roca i Ferreras**

Manuel Pérez Nespereira

112

EXPLORADOR

**La fi de l'ordre liberal mundial
post-1945**

Antoni Segura i Mas

124

FINESTRA

**“La majoria dels països fracassen amb
l'energia neta. Així vam reeixir al meu”**

Sebastián Kind

130

CLÀSSIC

**Discurs de presa de possessió
del president Lula**

Luiz Inácio Lula da Silva

140

TRIBUT

Joan Perucho

Bienve Moya

142

FILMOTECA

***Questo mondo non mi renderà
cattivo***

Judit Pellicer

144

PINZELL

Els fantasmes sempre parlen

Tuïke Souza

146

GALERIA

Sense ningú

Paula Artés

150

LLIBRERIA



portal

Infraestructures que construeixen vida



Inés Granollers

Diputada al Congrés per Esquerra Republicana

@InesGranollers

Quan pensem en infraestructures és fàcil que ens vingui al cap una autopista, vies de tren o grans obres. Però les infraestructures són molt més que quitrà, ferro o grues. Són la manera més tangible d'explicar quin país volem construir. Perquè darrere de cada carretera, de cada estació, de cada polígon industrial o de cada línia elèctrica, hi ha una decisió que acaba condicionant on vivim, on treballem i on tenim oportunitats.

Les infraestructures no només uneixen punts en un mapa, uneixen persones amb el seu futur. Permeten que una empresa decideixi instal·lar-se en una comarca o en una altra, que et puguis quedar a viure al teu poble i no hagis de marxar perquè no hi ha feina o serveis a prop.

Durant massa anys, hem planificat el país de manera desigual. Hi ha territoris que han acumulat inversi-
ons, població i activitat econòmica, mentre d'altres han vist com anaven perdent habitants, serveis i expectatives. El resultat: un país que avança a dues velocitats.

D'una banda, hi ha comarques que lluiten contra el despoblament. Es fa

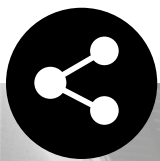
difícil mantenir una escola, un comerç o un consultori mèdic quan la gent marxa perquè no hi veu futur. D'altra banda, les grans àrees metropolitan-
es viuen la cara oposada del problema: gentrificació, habitatges cada vegada més cars, serveis saturats i una sensació creixent que cada cop hi ha menys espai per viure amb qualitat.

No són problemes independents. Formen part d'un mateix desequilibri. Quan un territori perd oportunitats, un altre acaba assumint una pressió excessiva. Quan concentrem tota l'activitat en pocs indrets, condemnem uns territoris a buidar-se i uns altres a col·lapsar.

Per això, cal deixar de veure les infraestructures com una simple partida pressupostària. Cal entendre-les com una política de cohesió. Necessitem una xarxa ferroviària que connecti tot el país, bones carreteres que no deixin comarques aïllades, infraestructures energètiques que permetin crear nova indústria, connectivitat digital perquè qualsevol empresa pugui innovar des de qualsevol municipi i equipaments públics que garanteixin els mateixos drets, visquis on visquis.

Planificar infraestructures és planificar el país dels pròxims 50 anys. No es tracta de construir més per construir, sinó de construir millor, amb una mirada llarga i pensant en l'interès col·lectiu. Cada euro invertit hauria de servir per reduir desigualtats, generar activitat econòmica i reforçar la cohesió territorial.

Les infraestructures no són només grans obres. Són una declaració d'intencions. Expliquen qui deixem connectat i qui condemnem a quedar al marge. Si volem un país amb oportunitats per a tothom, hem de planificar i pensar en el conjunt del territori. Perquè un país no és més fort quan una ciutat creix sense límits; és més fort quan qualsevol persona, visqui on visqui, pot construir-hi un projecte de vida. Aquesta és, al capdavant, la infraestructura més important que podem construir. ■



connexions

«Infraestructura» no equival a «xarxa»: com vertebrar Catalunya amb transport públic fiable

vista prèvia >

El sistema de mobilitat de Catalunya no funciona. És un sistema fallit. La xarxa ferroviària no està ben articulada i el bus està dimensionat per revertir les mancances ferroviàries. Quan es parla de vertebrar el país, sovint s'arriba a la reducció d'imaginar-se grans obres d'infraestructura. Però el que cal és una xarxa de transport que garanteixi la fiabilitat, la proximitat i la garantia d'inversió.



Georgina Montesinos Zaragoza

Enginyera de Camins, Canals i Ports i tècnica de mobilitat a Promoció del Transport Públic (PTP)
gmontesinos@transportpublic.org



Catalunya fa anys que arrossega una confusió útil per a la política però nociva per al servei, que ha quedat reflectida en els episodis de caos del servei dels darrers mesos. La confusió entre «infraestructura» i «xarxa» esdevé una trampa simplificadora que no permet abordar els reptes que té el país.

Quan es parla de les «infraestructures», sovint la classe política i periodística s'hi refereix com si fossin sinònim de més obra, més quilòmetres i més inauguracions. Això deixa un panorama al país en què els pressupostos es destinen a obres faraòniques que traslladen estacions centríques a la perifèria —com en el cas de Salou, Cambrils o Figueres— i que deixen, precisament, l'usuari totalment desemparat.¹

La vertebració real cus el territori amb les persones usuàries, apropa la necessitat de mobilitat i comunica amb els mitjans que la fan possible. Aquesta no es mesura només en traçats, sinó en xarxa: capacitat, redun-

dància, correspondències, cadència, manteniment, informació i, sobretot, fiabilitat. Quan aquests elements fallen, el sistema es torna fràgil i centralista de manera automàtica: tot depèn de pocs colls d'ampolla i qualsevol incidència esdevé un problema de país.

Tots aquests elements connecten amb una realitat incòmoda: el ferrocarril és —o hauria de ser— l'espinada dorsal del transport públic. Ara bé, no és un transport flexible i no arriba a tot arreu, ja sigui per motius tècnics o per la manca de fiabilitat del servei; fins i tot quan hi arriba, decisions com allunyar estacions del centre redueixen accessibilitat i demanda perquè tren i ciutat deixen d'encaixar.²

Més enllà de l'amplitud de la xarxa de trens, quan veiem el mapa del ferrocarril a Catalunya, la pregunta és clara: i què passa quan el tren no arriba? En aquest context és quan el concepte de xarxa de transport públic guanya presència: l'autobús no és «subsidiari», és la capil·laritat que

ha de cosir municipis i barris amb els nodes ferroviaris. La flexibilitat que ofereix la xarxa d'autobusos permet donar servei a aquelles zones on el ferrocarril, pel motiu que sigui, no arriba. I aquí hi ha la clau: hi ha d'haver una xarxa de transport entre tren i autobús que generi correspondències i coordinació horària —si no, el transbord es torna dissuasiu i el sistema perd usuaris.³

I si tenim la teoria tan clara, què està passant amb el transport públic a Catalunya?

Des d'un enfocament d'avaluació pública, l'Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) va situar durant el 2025 que el debat no pot quedar-se en el «què» —projectes—, sinó també en el «com» —priorització, governança, execució i rendiment social.⁴

El que està passant amb el transport públic —i especialment amb Rodalies—

1 ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC, «Dilluns 13 de gener de 2020: Tarragona, Salou i Cambrils perden el tren»; COMAJUAN, «Un nou crim ferroviari es planeja a Figueres».

2 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Mapa de les infraestructures ferroviàries de Catalunya».

3 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Autobusos interurbans de Catalunya (línies, horaris i parades)».

4 AUTORIDAD INDEPENDIENTE DE RESPONSABILIDAD FISCAL, «Evaluación del gasto público 2019. Estudio: Infraestructuras de transporte».

Tot i que durant el caos de Renfe —amb talls, aturades de servei i incidències constants—, l'autobús ha estat una peça clau i fonamental per la mobilitat, no és la solució

és que arrosseguem una combinació letal de decisions antigues no corregides i una gestió del dia a dia que no està centrada en l'usuari. Entre 1990 i 2018, amb governs de tots colors tant a Estat espanyol com a Catalunya, des del Partit Popular al Partit Socialista, passant per coalicions, pactes... es van invertir gairebé 56.000 milions d'euros en xarxa d'alta velocitat i només 3.680 milions d'euros en nuclis de rodalies,⁵ dels quals 1.760 milions d'euros van anar a Cercanías Madrid, 619 milions d'euros a Rodalies —nucli de Barcelona, no inclou Regionals— i uns 1.300 milions d'euros a la resta de l'Estat.⁶

Si hi sumem la separació de Renfe en dos organismes, Adif i Renfe Operadora, el 2005 —seguint les directrius de la liberalització europea de separar qui gestiona la infraestructura de qui gestiona l'operació del servei, és a dir, trens, maquinistes...—, el que obtenim és un sistema

que no pot funcionar en xarxa amb la resta de transports, ni tan sols amb si mateix. La separació entre Adif i Renfe és actualment tan profunda que afecta de forma directa el funcionament del dia a dia de Rodalies, molt especialment en l'àmbit de la gestió de les incidències, la informació als usuaris o l'establiment de prioritats de pas en casos de retards.

I, tot i que durant el darrer caos viscut a l'inici del 2026 —amb talls, aturades de servei i incidències constants—, l'autobús ha estat una peça clau i fonamental per a la mobilitat, no és la solució a la problemàtica que viu el ferrocarril. No es tracta d'una oda al ferrocarril, sinó d'un tema de capacitat. Els trens poden transportar unes 1.200 persones, mentre que en un autobús el màxim seria de 115. No és substitutiu.

Amb l'autobús interurbà, el problema és que el model concessional ha estat congelat massa temps: l'última pròrroga la va dur a terme CiU el 2003 per 25 anys quan ja era una concessió en pròrroga, cosa que l'ha fet poc adaptable a una lògica de xarxa —cadència, correspondències i complementarietat amb el tren. Ofi-

cialment, el servei regular interurbà a Catalunya s'articula per concessions —competència «pel mercat», no «en el mercat»—, amb expedients i marcs que sovint acaben prioritant estabilitat contractual per sobre de flexibilitat operativa. Això dificulta reordenar ràpidament línies, parades i horaris quan canvia la demanda o quan cal cosir millor amb Rodalies/Regionals —fet que, en termes de xarxa, és clau perquè el bus sigui alimentador i no duplicador.⁷ El 2028 era una data crítica, perquè calia fer les noves concessions del bus, però finalment serà la data de l'oportunitat perduda. A finals d'abril del 2026, el Govern de la Generalitat va aprovar, per decret llei,⁸ un nou allargament de sis anys de les concessions de transport interurbà en autobús. A canvi —a grans trets— es demana a les empreses concessionàries actuals la renovació de la flota i la instal·lació de sistemes d'ajuda a l'explotació i informació (SAEi). Amb

7 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Expedients de concessions de línies regulars de transports de viatgers».

8 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Decret llei 5/2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera».

5 Ibidem.

6 AUTORIDAD INDEPENDIENTE DE RESPONSABILIDAD FISCAL, «Evaluación del gasto público 2019. Estudio: Infraestructuras de transporte»; CUADRO 42: «Peso de las inversiones en Cercanías en el periodo 1990-2018».

Massa sovint parlem de xarxa com si fos només infraestructura —vies, estacions, carrils—, quan una xarxa és, abans que res, connexió i organització

aquesta decisió es perd l'oportunitat de redissenar la xarxa i, més important, es crea l'al·licient per poder dir, d'aquí a sis anys, que no s'ha pogut amortitzar la inversió feta i que cal allargar de nou la concessió.

Mentrestant, però, conviuen serveis redundants amb el tren —paral·lels que competeixen o dupliquen en alguns corredors— amb buits de cobertura i serveis envellits en altres territoris; a causa que el sistema s'ha anat prorrogant i ajustant a pedaços, i perquè les licitacions i la regulació tendeixen a generar rigidesa —durades llargues, incentius imperfectes i poca innovació si no es dissenya bé el concurs.

Una assignatura pendent: entendre què és, de debò, una xarxa de transport

Un dels grans problemes que hem d'afrontar —i acceptar que encara és una assignatura pendent— és la falta de concepció real del que és una xarxa de transport. Massa sovint en parlem com si fos només infraestructura —vies, estacions, carrils—, quan una xarxa és, abans

que res, connexió i organització: l'encaix entre punts, línies i regles perquè la mobilitat sigui possible de manera fiable i comprensible. Si anem al concepte més primari, el Diccionari de la llengua catalana de l'Institut d'Estudis Catalans (DIEC) defineix xarxa com un «*encreuament o connexió de línies, de conduccions, de vies de comunicació...*» i transport com «*l'acció de transportar; l'efecte*». És a dir: una xarxa de transport no és només un traçat, és el sistema de connexions que fa possible desplaçar-se.

Una xarxa, en termes pràctics, només existeix si garanteix —com a mínim— tres conceptes bàsics:

- Robustesa i resiliència —dues cares d'una mateixa moneda: una xarxa ha de ser robusta per absorbir l'impacte d'una incidència sense col·lapsar —redundància, marge i punts de creuament—, i alhora resilient per recuperar el servei i la regularitat en un temps raonable —protocols operatius, prioritització en cas de retards, gestió de la capacitat i informació consistent. No hi ha l'una sense l'altra: un sistema pot aguantar però quedar

«trecat» durant hores o recuperar-se ràpidament però caure massa sovint; cap dels dos casos és una xarxa fiable.

- Llegibilitat: l'usuari ha de poder entendre i preveure el servei. La cadència —cada 15, 30 o 60 minuts, sempre igual— és una infraestructura mental que redueix la incertesa i fa el transport públic usable per a la mobilitat quotidiana.
- Continuitat porta a porta: la xarxa ha de funcionar com una cadena completa —anar—transbordar—arribar— des de l'origen fins a la destinació, incloent el primer i l'últim quilòmetre. Transbords pensats —temps, accessibilitat, informació— i coherència del conjunt: un bus «boníssim» que arriba quan el tren ja ha marxat no és xarxa, sinó frustració.

I a Catalunya, què tenim?

Tenim infraestructura —en aquest àmbit podríem entrar en un ampli debat sobre el seu estat—, tenim mitjans de transport adaptats a les necessitats del territori —sobretot

El ferrocarril funciona sense marge i amb colls d'ampolla; quan hi ha una incidència, el sistema no només pateix, sinó que triga a recuperar la regularitat i la disrupció s'escampa

ben resolt a les grans ciutats—, però no tenim prou xarxa, ni està prou equilibrada. El sistema actual s'ha construït i governat massa sovint com una suma de peces —infra-estructura, operadors, concessions— i no com una peça d'un mateix conjunt.

A Catalunya el ferrocarril funciona massa sovint sense marge i amb colls d'ampolla coneguts —per exemple, la concentració de circulacions als túnels urbans de Barcelona, trams de via única com passa a l'R3 o l'R1, o altres punts, actuacions com el canviador d'ample de Vila-seca, que genera un cisallament—; quan hi ha una incidència, el sistema no només pateix, sinó que triga a recuperar regularitat i la disrupció s'escampa. La necessitat d'un «ferrocarril fiable i competitiu» i d'evitar que l'horari sigui una loteria és explícita a l'Objectiu Tren 2024 elaborat per l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP).⁹ Que hagi calgut impulsar eines —per part d'entitats i no

de l'administració— com la pàgina web «puntual.cat» —basades en retards històrics— és gairebé una prova col·lateral del problema: l'usuari ha d'estimar la probabilitat d'arribar a temps perquè la xarxa no garanteix la fiabilitat. En molts corredors, la freqüència i la regularitat no permeten que l'usuari pugui recordar quan surt el tren o l'autobús; el que tenim són horaris ambigus i amb excepcions, i això mata l'ús espontani. Des de l'associació PTP insistim que l'atractiu del ferrocarril passa per la confiança en un horari cadenciat i el compliment d'horaris, i que això hauria de guiar la política inversora. Sense un servei de tren cadenciat, no es poden coordinar busos d'aportació que també tinguin un sistema fàcil de llegir i recordar per a l'usuari, de manera que el sistema deixa de ser «en xarxa» i passa a ser únicament un «servei a consultar», que és un incentiu directe al cotxe —uns objectius que serien tota una gran proesa per a apropar-nos al *Mobility As A Service* (MAAS).¹⁰

Però on el sistema català perd gran part de la seva força és en el darrer punt. Existeixen mitjans de transport arreu i, en moltes ocasions, compleixen perfectament la seva funció i estan ben dissenyats, com seria el cas del nou intercanviador a Lleida-Pirineus, amb una integració completa dels serveis d'autobús i ferrocarril, una infraestructura moderna i un alt nivell d'informació a l'usuari. El problema rau, com ja hem comentat, en què bus i tren no sempre estan dissenyats com una cadena única —temps de transbord, terminals, informació, primer/últim quilòmetre. I el model concessional hi pesa: la xarxa interurbana per carretera és majoritària en bona part del territori, però ha estat rígida durant anys. El 2028 obre una finestra enorme —849 línies i aproximadament 70 milions de viatgers/any—¹¹ per redissenyar-la perquè alimenti i no dupliqui el tren i cobreixi buits reals. Si el 2028 es renova «tal com està», la discontinuïtat seguirà: serveis redundants en alguns eixos, buits en d'altres i una experiència porta a porta massa fràgil per competir amb el vehicle privat.

9 ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC, «Proposta ferroviària per reduir a quasi zero les emissions de CO₂ del transport públic a Catalunya».

10 KRISWARDHANA, «A systematic literature review of Mobility as a Service: Examining the socio-technical factors in MaaS adoption and bundling packages».

11 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Territori dissenyarà un nou model de transport interurbà per carretera més eficient i sostenible».

El vehicle privat continua sent la primera opció perquè hi ha una manca sistèmica de transport públic quotidià

Una fotografia sectorial: la majoria de viatges són de proximitat

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) aporta una fotografia amb dades agregades del sector ferroviari estatal.¹² El seu *Informe anual del sector ferroviario 2024* indica que el 2024 es van registrar 549 milions de viatgers en tots els serveis ferroviaris i que el 82 % d'aquests viatges van ser usuaris de Cercanías; i que la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) sumava 15.669 quilòmetres, amb un 60% de via única i un 33,1% sense electrificar.

Aquesta dada és un toc d'atenció que fa temps que tots els experts han assenyalat: el «cor social» del ferrocarril no és només l'alta velocitat, sinó el servei de proximitat. En altres paraules: les rodalies. Un país en xarxa s'ha de mesurar, sobretot, per si les persones treballadores i estudiants arriben a hora cada dia. En viatgers-quilòmetre, la Larga Distancia Alta Velocidad concentra una part molt rellevant de l'activitat,

mentre que Cercanías concentra la majoria de viatges en nombre absolut. Aquesta asimetria és el nucli del dilema: l'alta velocitat té una gran visibilitat i pes econòmic; però la vertebració social depèn del servei de proximitat.

La xarxa, però, té un gran problema estructural bàsic que condiona la capacitat i l'explotació i compromet les freqüències: la via única. Si una part significativa de la xarxa és de via única, el disseny del servei s'ha de fer assumint aquesta limitació o resolent-la on més rendiment aporti.

I, és clar, quan parlem del ferrocarril sovint ens oblidem de la menció de l'altre mitjà de transport, el bus, que ens ajuda a cosir el territori allà on no hi arriba el tren, tot i ser, en una part important del territori, el transport públic majoritari —i en molts casos, l'únic. La Generalitat disposa d'una xarxa interurbana extensa, que arriba pràcticament a tots els municipis. Però aquesta cobertura cartogràfica no garanteix xarxa real: a la Catalunya interior, massa sovint el bus opera amb freqüències poc competitives —serveis molt espaiats,

poc cadenciats i no connectats amb els nodes ferroviaris.

Hi ha servei? Sí. El servei és útil per garantir la vida quotidiana? Aquí ja no podem donar una afirmació rotunda. En moltes poblacions el servei que es presta rau en dues o quatre expedicions al dia que acostumen a coincidir amb les hores punta per arribar a la feina a temps a la capital corresponent. És a dir, que moltes de les relacions internes queden totalment absorbides per una oferta enfocada a cobrir les necessitats de mobilitat cap a la capital.

Davant d'aquesta situació —a la qual podem sumar la falta de fiabilitat del tren, evidentment— ens queda un panorama compromès: el vehicle privat continua sent la primera opció per a moltes persones perquè hi ha una manca sistèmica de transport públic quotidià.

I, doncs, què condiona realment la vertebració del territori?

Una pregunta complicada per a la qual no existeix una única resposta. Amb aquest article m'agradaria

¹² COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, «Estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús».

Quan la xarxa és radial i fràgil, el centralisme apareix encara que ningú el planifiqui explícitament

explorar alguns punts que podríem anomenar «clau» pel sistema, però no per això són els únics ni els més rellevants. No ens endinsem en un inventari d'actuacions, sinó en una lectura de com podem mirar la xarxa catalana a partir d'uns punts que, si funcionen, el país sona; si grinyolen, tot el sistema se'n ressent.

Primer de tot, el que cal tenir clar és on hi ha fragilitat:

- Relacions transversals de baixa qualitat: xarxes massa radials penalitzen els desplaçaments entre territoris si tot ha de passar pel nucli; això genera centralisme funcional encara que la geografia no el demani.
- Territoris amb dependència d'un únic corredor: una incidència es converteix en desconexió pràctica; la via única en trams estructurals n'és l'exemple clar.
- Territoris amb correspondències febles: hi pot haver oferta de bus o tren, però no fa xarxa perquè manca coordinació horària, intercanviador o informació; l'experiència usuària és «fragmentada».

- Territoris amb oferta no competitiva en fiabilitat: quan el servei és imprevisible, no vertebrat; la vertebració, en el dia a dia, és predictibilitat.

El node metropolità: capacitat i propagació d'incidències

Quan la xarxa és radial i fràgil, el centralisme apareix encara que ningú el planifiqui explícitament. Per això cal diferenciar dues qüestions:

- Centralitat: és normal que Barcelona sigui un node fort per pes demogràfic i econòmic.
- Centralisme: és quan el sistema obliga a passar per Barcelona perquè no hi ha bones alternatives transversals o quan la qualitat fora del nucli és tan baixa que expulsa demanda.

Com en qualsevol sistema radial, el nucli metropolità concentra demanda i capacitat. El problema apareix quan l'operació es fa «al límit»: el retard deixa de ser local i es converteix en sistèmic. La «*Declaración sobre la Red*» d'Adif descriu les condicions

d'accés, adjudicació de capacitat i catàlegs i recorda que la xarxa és un recurs finit.¹³ En el cas de Barcelona, aquest «funcionar al límit» té un coll d'ampolla molt concret i el més rellevant de la xarxa: els dos túnels ferroviaris urbans que creuen la ciutat. Són el pas obligat de la demanda de Rodalies: R1, R3, R4, RG1 i R12 pel túnel de Plaça de Catalunya i R2, R2 Nord (R2N), R2 Sud (R2S), R11, R13, R14, R15, R16, R17 i llarga distància pel túnel de Passeig de Gràcia. Concentren circulacions de moltes línies en una infraestructura amb capacitat limitada i amb poca redundància: quan hi ha una incidència dins el túnel, el sistema no només perd minuts, sinó que perd capacitat de recuperar-se, perquè l'efecte domínó s'escampa cap a totes les línies que hi conflueixen. La conseqüència és coneguda per a l'usuari: retards en cadena, trens fora d'horari i una xarxa que deixa de ser llegible. I, des del punt de vista de país, és encara més greu: si el node que ha de cosir connexions és fràgil, la perifèria és la primera a quedar penalitzada —no

¹³ ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES (ADIF), «Declaración sobre la Red. Libro 2025».

Quan el tren no arriba, el bus ha de ser la pota de xarxa; i perquè ho sigui cal intermodalitat real, no només coexistència física de serveis

per distància, sinó per dependència d'un únic pas crític.

La via única: fragilitat incorporada al disseny

Això és especialment clar amb la línia R3: mentre hi hagi trams sense desdoblament, la via única actua com a coll d'ampolla que restringeix la capacitat de la línia sencera. L'avenç en l'impuls d'estudis i contractes per al desdoblament, que estan en marxa durant el 2026, és una bona notícia, però també un recordatori del retard estructural amb què s'ha afrontat una necessitat bàsica de servei.¹⁴

També l'R1 posa de manifest com la manca de doble via —o la insuficiència de capacitat efectiva en trams i nodes clau— converteix la gestió del servei en un exercici permanent de contenció. En línies de gran demanda, quan l'oferta depèn d'una capacitat rígida i amb poca redundància, qualsevol alteració —una avaria, una limitació temporal, una incidència a

l'entorn— es tradueix en retards que es propaguen i en una recuperació lenta de la regularitat. És el mateix mecanisme: quan no hi ha marge ni alternatives operatives, la xarxa deixa de comportar-se com una xarxa i passa a ser un corredor fràgil en què la fiabilitat queda condicionada per l'element més feble. Des d'una mirada de xarxa, el desdoblament no és «una obra més»: és una condició de resiliència. Una infraestructura sense punts de creuament suficients fa que qualsevol incidència sigui un tancament operatiu de facto. La lliçó és general: un país en xarxa no és un país que «fa obres», sinó un país que les fa amb sentit operatiu, calendari assumible i alternatives durant la transició.

L'exemple de Montcada és pedagògic perquè obliga a fer compatibles els objectius de millorar capacitat ferroviària i, alhora, evitar solucions que generin conflictes territorials o agreugin la discontinuïtat del servei. En aquest sentit, la PTP ha proposat aprofitar espais existents —com la secció de la C-17, una carretera que secciona Montcada— per facilitar el desdoblament de l'R3 en el seu pas pel municipi i, alhora, fer un espai

més amable allà on hi ha un trencament de la continuïtat del poble. Es tracta de convertir una debilitat del municipi en una oportunitat de creixement de Rodalies i de connexió entre barris.¹⁵

Terminals i intercanviadors: la infraestructura invisible que fa xarxa

Les correspondències no passen soles: necessiten intercanviadors ben dissenyats, terminals d'autobús funcionals i informació integrada, de fàcil accés i concisa. La idea de fons és simple: quan el tren no arriba, el bus ha de ser la pota de xarxa; i perquè ho sigui cal intermodalitat real, no només coexistència física de serveis.

Aquesta «infraestructura invisible» té dues virtuts per a un país en xarxa: és relativament ràpida d'executar i multiplica el rendiment d'allò existent, perquè converteix serveis dispersos en una cadena viable. Un bon intercanviador bus-tren ha de complir unes condicions molt fàcils i intuïtives:

¹⁴ COMAJUAN, «L'avenç del desdoblament de la línia de l'R3».

¹⁵ ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC, «Proposta per al desdoblament de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac».

La vertebració no és compatible amb un sistema que aprèn lentament de les incidències

l'estació d'autobusos ha d'estar al costat de l'estació del tren, la informació ha d'estar actualitzada en ambdues estacions i els horaris han d'anar coordinats.

Un bon intercanviador no és una obra «bonica». És una obra útil. Ho és quan bus i tren queden cosits físicament i operativament. Quan el transbord és curt. Quan no cal «buscar» la parada. I quan la informació i els horaris estan pensats per encaixar. Girona és un exemple d'aposta explícita per la intermodalitat i per concentrar serveis en el mateix node.

Recentment, la inauguració de la nova estació a Lleida-Pirineus demostra que, quan es planteja com a intermodal bus-tren, funciona. La idea és simple: unificar terminal d'autobusos i estació ferroviària, amb la màxima integració física i informativa possible. Això redueix fricció, fa el transbord natural i converteix el node en una «porta» real al transport públic per a Ponent i per a les connexions amb la resta del país.

El contrari també existeix. I fa molt mal a la xarxa. Traslladar una estació fora del nucli o separar tren i bus

trenca la cadena porta a porta. Figueues n'és un cas clar: si tren i bus deixen d'estar colze a colze, molts municipis perden el seu «accés» ferroviari en transport públic. També passa quan el node hi és però el servei no hi encaixa: al Camp de Tarragona el bus no està coordinat amb el tren i trajectes curts es tornen dissuasius perquè el transbord no està resolt, fet que impossibilita que la xarxa funcioni.

Oferta no competitiva en fiabilitat: la predictibilitat com a condició de vertebració

Renfe ha posat a disposició pública informes de puntualitat en diversos serveis i nuclis, dins l'apartat de govern corporatiu i transparència, i també ha publicat notes informatives sobre aquestes dades.¹⁶ Aquest moviment és positiu: obliga a reconèixer la puntualitat com a indicador central de qualitat.

Ara bé, les dades presentades no deixen de ser cuinades per tal de

mostrar una certa normalitat. La realitat que es viu amb les Rodalies fa més de deu anys que és un suplici: robatoris constants de coure, caigudes del sistema de control, combois grafitejats... A més a més de la manca d'inversió històrica que ja hem comentat. L'AIReF, en el marc de la seva revisió de despesa, posa el focus en la necessitat de reforçar mecanismes de planificació pressupostària i d'avaluar l'eficiència de les infraestructures de transport.¹⁷

Aquesta mirada és imprescindible per evitar dos errors recurrents: projectes grans que absorbeixen recursos però que no resolen colls d'ampolla quotidians, mencionats anteriorment; execucions que s'allarguen i minen la confiança ciutadana perquè l'usuari només percep talls i degradació de servei, com ha estat el cas de l'R3, que ha acumulat obres pendents fins al punt d'anunciar 16 mesos de tall del servei mentre es duen a terme.

¹⁶ RENFE, «Informe mensual de puntualidad de Cercanías de Renfe».

¹⁷ AUTORIDAD INDEPENDIENTE DE RESPONSABILIDAD FISCAL, «Evaluación del gsto público 2019. Estudio: Infraestructuras de transporte».

Sense els elements per fer la «infraestructura invisible», el tren no pot vertebrar el territori, i el bus queda condemnat a ser un pedaç o un servei residual en comptes d'un de capil·lar

Dit sense eufemismes: la inversió que no es tradueix en fiabilitat és inversió que no vertebra.

Les dades, en tant que necessàries i importants, no són suficients. Un país en xarxa necessita una disciplina addicional. La publicació de dades ha de ser el punt de partida per poder identificar els punts rellevants d'actuació. Dades obertes de limitacions temporals de velocitat (LTV), obres i terminis d'execució, retards en el desenvolupament de projectes... Dades que permetin poder fer un seguiment de cada desviació important i que es correlacionin amb mesures correctores operatives o de manteniment, segons s'escaigui. Sense transparència i capacitat de seguiment real de les actuacions i limitacions temporals, la puntualitat queda reduïda a comunicació, no a gestió.

La vertebració no és compatible amb un sistema que aprèn lentament de les incidències. La lectura per a la xarxa és directa: sense implementació efectiva de mesures preventives, a més de les correctives, qualsevol increment de trànsit i de complexitat operativa augmenta en vulnerabilitat.

I en serveis de proximitat, aquesta vulnerabilitat es converteix en pèrdua de confiança i retorn modal al cotxe.

Cap a on hauríem d'anar: governar la xarxa, no inaugurar-la

Si volem un país en xarxa, el primer és assumir que no hi ha cap «solució única» que ho arregli tot d'aquí a deu anys, ni tampoc cap suma de pedaços que, per acumulació, esdevingui un sistema fiable. Cal un canvi de rumb: passar de la política d'anuncis a la política de servei. Això vol dir que la fiabilitat ha de deixar de ser un extra i convertir-se en obligació: horaris que es compleixen, incidències que es contenen i, sobretot, capacitat de recuperar la regularitat quan les coses fallen. I això vol dir invertir en el sistema al complet, prioritzar actuacions que beneficiïn la cadena completa —tant tren com autobús, com els voltants de les estacions— i un manteniment predictiu que s'anticipi a les possibles fallades del sistema. És vital que, quan hi hagi un problema, no sigui l'usuari qui en pagui les conseqüències. Aterrat en decisions concretes, la xarxa es

construeix amb tres tipus d'actuacions que es reforcen mútuament. Primer, servei com a infraestructura: cadència i correspondències pensades perquè el transport públic sigui previsible i usable sense haver d'estudiar els horaris com si fossin un examen. Segon, colls d'ampolla: no cal «fer-ho tot», cal començar pels punts que multipliquen retards i limiten freqüències; mentre hi hagi via única o nodes saturats, el sistema continuarà sent fràgil per disseny. Tercer, intermodalitat real: terminals i intercanviadors que facin fàcil el porta a porta —primer i últim quilòmetre, transbords curts, informació clara i horaris coordinats. Sense aquesta «infraestructura invisible», el tren no pot vertebrar el territori, i el bus queda condemnat a ser un pedaç o un servei residual en comptes d'un de capil·lar.

I el punt decisiu és la governança. Prioritzar és dir «no» i assumir costos polítics avui per evitar costos socials demà. Avaluar no és burocràcia: és posar fi a la cultura del «ja s'anirà fent» i obligar-se a demostrar que cada euro i cada tall d'obra compren més fiabilitat, més capacitat útil i millor informació a l'usuari. Quan

Un país en xarxa no es declara: es governa

el sistema falla, no n'hi ha prou amb buscar culpables: cal un comandament clar, responsabilitats traçables i un cicle de millora que transformi incidències en canvis operatius. Un país en xarxa no es declara: es governa. I o això es nota, o no hi és. ■

■ Bibliografia

ADMINISTRADOR D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES (ADIF). «Declaración sobre la Red. Libro 2025» [en línia]. Disponible a: <www.adif.es>.

ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP). «Proposta ferroviària per reduir a quasi zero les emissions de CO₂ del transport públic a Catalunya» [en línia]. 2020. Disponible a: <www.transportpublic.org>.

ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP). «Dilluns 13 de gener de 2020: Tarragona, Salou i Cambrils perden el tren» [en línia]. 20 de gener de 2020. Disponible a: <www.transportpublic.org>.

ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP). «Proposta per al desdoblament de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac» [en línia]. 2024. Disponible a: <www.transportpublic.org>.

AUTORIDAD INDEPENDIENTE DE RESPONSABILIDAD FISCAL (AIReF). «Evaluación del gasto público 2019. Estudio: Infraestructuras de transporte» [en línia]. Juliol de 2020. Disponible a: <www.airef.es>.

CATS, Oded. «The robustness value of public transport development plans». A *Journal of Transport Geography*, núm. 51, p. 236-246, 2016.

COMAJUAN, Arnau. «L'avenç del desdoblament de la línia de l'R3». A *Mobilitat Segura i Sostenible*, núm. 72, p. 4-5, 2024.

COMAJUAN, Arnau. «Un nou crim ferroviari es planeja a Figueres». A *Mobilitat Segura i Sostenible*, núm. 77, p. 4-5, 2025.

COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA. «Estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús» [en línia]. 29 de juny de 2022. Disponible a: <www.cnmc.es>.

CURRIE, Graham; BROMLEY, Leigh. «Developing Measures of Public Transport Schedule Coordination» [en línia]. A *28th Australasian Transport Research Forum*, 2002. Disponible a: <www.australasiantransportresearchforum.org.au>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Mapa de les infraestructures ferroviàries de Catalunya» [en línia]. Octubre de 2025. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Autobusos interurbans de Catalunya (línies, horaris i parades)» [en línia]. Octubre de 2025. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Expedients de concessions de línies regulars de transports de viatgers» [en línia]. 26 de març de 2024. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

KRISWARDHANA, Willy. «A systematic literature review of Mobility as a Service: Examining the socio-technical factors in MaaS adoption and bundling packages». A *Travel Behaviour and Society*, núm. 31, p. 232-243, 2023.

OFICINA TÉCNICA DE LA PTP. «2028: oportunitat o amenaça?». A *Mobilitat Segura i*

Sostenible, núm. 70, p. 20-21, 2023.

RENFE. «Informe mensual de puntualidad de Cercanías de Renfe» [en línia]. Disponible a: <www.renfe.com>.

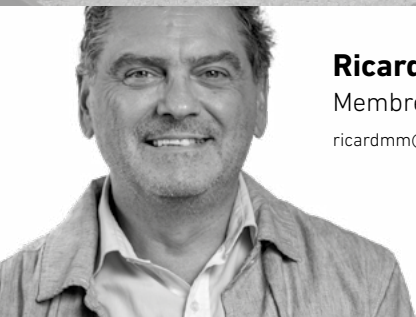
connexions



Estratègia ferroviària 2045

vista prèvia >

El futur de Catalunya passa pel tren. Però, per fer realitat un país en xarxa i que tingui el servei ferroviari al centre, cal que, això s'insereixi dins un projecte global de país. La inversió necessària per posar al dia i dimensionar la xarxa és de 45.000 milions d'euros. Una xifra altíssima que contrasta amb la poca inversió espanyola duta a terme les dues últimes dècades, la qual fluctua entre el 13 % i el 33 %. El compromís d'execució, la planificació i una inversió a 20 anys vista demanen que el tren es tingui en compte com un programa de país.



Ricard Martínez

Membre del grup d'infraestructures de la sectorial de Política Territorial d'Esquerra Republicana

ricardmm@gmail.com

Aquest article no és fruit de la crisi ferroviària del gener i febrer del 2026. La crisi de RENFE que pateix el país és profunda, mantinguda en el temps i continuada. No és una anècdota d'un accident, és una realitat sostinguda.

Arran de l'accident de Gelida el gener del 2026, ADIF va detectar primerament 29 punts crítics en set línies de Rodalies que requerien reparacions urgents.¹ Després, la xifra es va elevar a un centenar i,² finalment, la gestora de la infraestructura ha confirmat que eren uns 600 punts que afecten trinxeres, talussos, túnels, ponts, plataforma, via i altres estructures.³ Aquests punts ja existien abans de l'accident, i el fet que no es detectessin fins ara evidencia una manca alarmant de monitorització de la xarxa o, el que seria pitjor, que es tenia coneixement de la situació i no s'havia corregit.

Certament, aquesta darrera crisi ha estat la més greu des de l'esfon-

drament de l'estació de Bellvitge per les obres de l'alta velocitat el 2007. Ambdues són el resultat d'una política premeditada dels diversos governs de l'Estat espanyol. Parlem de premeditació perquè no som davant d'un fenomen conjuntural o fruit del canvi climàtic, com algunes veus interessades volen fer creure; som davant d'una desinversió sistemàtica i d'incompliment dels plans d'inversió previstos durant diverses legislatures. Hi ha qui afirma que «*el país no ha sabut anticipar els efectes del creixement demogràfic, la saturació de l'espai urbanitzable, les noves necessitats logístiques i els reptes climàtics*».⁴ Tanmateix, la qüestió no ha estat la manca de planificació, sinó la negativa sistemàtica dels ministeris espanyols a implementar els plans territorials i d'infraestructures a Catalunya, prioritzant la inversió a Madrid i apostant per l'alta velocitat com a única inversió, i encara amb mancances.

De planificació se n'ha fet molta: plans estratègics, directors, d'infraestructures... Des del 1999 acumulem projectes redactats per

la Generalitat, l'Àrea Metropolitana i l'Estat, però l'execució ha estat mínima. Les actuacions realitzades s'han concentrat majoritàriament en l'àmbit metropolità, amb inversions a les xarxes de FGC, TRAM i Metro.

Punt d'inflexió?

Sembla que aquesta crisi ha provocat un punt d'inflexió que podria forçar més inversió en manteniment i en el Pla de Rodalies, i potser un canvi de metodologia i de governança. De moment, aquest 2026 s'ha activat un pla de xoc en seguretat; una mesura benvinguda, tot i recordar que aquest va ser un tema tabú per a la part ministerial en les negociacions pel traspàs de Rodalies del 2024.

Sigui com sigui, no ens podem acomodar en la situació prèvia a Gelida. No és normal que el 90 % dels trens arribin tard, ni l'opacitat informativa, ni les constants incidències tècniques. La ciutadania de Catalunya no pot seguir perdent hores de treball i de conciliació per un sistema públic ineficient.⁵ El problema no és només

1 TV3, «Els trenta punts crítics que s'han detectat a la xarxa de Rodalies on s'actuarà d'urgència».

2 APD, «91 punts crítics a Rodalies i només 20 reparats».

3 EL MÓN, «ADIF detecta més de 600 punts crítics a la xarxa de Rodalies».

4 GÓMEZ, «El sistema ferroviari català».

5 3CAT, «471.343 hores de feina perdudes per l'ava-

Som davant d'una desinversió sistemàtica i d'incompliments dels plans d'inversió previstos durant legislatures

de manca d'infraestructura, sinó d'una mancança sistemàtica d'inversió, de manteniment i de modernització del servei.

Tenim un dèficit d'infraestructura

Catalunya presenta una de les quotes més altes de la mitjana europea en vies d'alta capacitat —autopistes i autovies—, però se situa a poc més de la meitat en ferrocarril.⁶ Dispossem només de quatre estacions urbanes d'alta velocitat, cap de les quals està connectada amb els aeroports. El 55 % de la xarxa és de via única, amb línies d'alta complexitat com la del Maresme, Barcelona-Vic-Puigcerdà o Reus-Móra, i encara no existeix una línia segregada per al transport de mercaderies.

Pel que fa a l'àmbit no metropolità, la xarxa connecta la majoria de ciutats de més de 20.000 habitants, amb l'excepció de Banyoles i Olot a l'interior, i Roses, Palafrugell, Sant Feliu de Guíxols i Lloret a la costa.

ria de l'R2 Sud, calcula la Cambra de Comerç».

6 VIA EMPRESA, «Índex de dotació d'autopistes i ferrocarrils a la UE».

En poblacions de més de 10.000 habitants, la manca de cobertura és greu a la Seu d'Urgell i Berga, i especialment a l'Alt i Baix Empordà —l'Escala, Torroella de Montgrí, la Bisbal o Palamós—, zones que aglutinen un volum de població molt significatiu.

Malgrat aquesta presència territorial teòrica, la xarxa pateix mancances estructurals que la fan ineficient per al transport massiu. Sense un ferrocarril eficaç, es fa gairebé impossible desplegar polítiques d'habitatge, crear noves centralitats econòmiques, reduir emissions de CO₂ o assolir l'equilibri territorial.

L'afirmació és rotunda: Catalunya té un dèficit d'infraestructura ferroviària que llastra les polítiques de benestar i la qualitat de vida. Aquest dèficit no es limita a l'estat de la xarxa actual; calen centenars de quilòmetres de línies noves. En aquest punt, no hem de caure en el parany de defensar que només cal «mantenir més i construir menys». Si bé no cal més inversió en alta velocitat, sí que calen molts quilòmetres de via nova per a la xarxa convencional i de mercaderies.

Un històric de desinversions (1992-2025)

Entre els anys 1992 i 2005, el volum d'usuaris de Rodalies de Barcelona va créixer de 73 a 121 milions.⁷ Aquest increment va ser possible gràcies a les inversions liderades per Mercè Sala al capdavant de RENFE: 120 M€ a la xarxa i 265 M€ en material mòbil a finals de la dècada de 1980. Cal subratllar, però, que aquesta aposta es va fer a remolc del *Plan Felipe* —González— per a les Rodalies de Madrid.

Aquí, però, s'acaba la història. La inversió mitjana entre 1990 i 2004 va ser de tot just catorze milions d'euros anuals, amb una injecció lleugerament superior —82 M€— en el tram final del període 2000-2004. Amb aquest ritme inversor, la xarxa va créixer un escàs 2 % mentre la demanda es disparava un 82 %, un desequilibri que, segons l'informe de 2004 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, va provocar un deteriorament sostingut del servei.

7 DPTOP, «Anuari 2005. Transport per ferrocarril».

Amb l'etapa Zapatero al govern espanyol (2004-2011) es degradava el sistema i les incidències augmentaven exponencialment; tot i això es va mantenir la tendència: entre 2004 i 2005 només es van invertir 25 M€ a Catalunya, en contrast amb els 64 M€ destinats a Madrid. El 2006, en plena crisi del sistema ferroviari català, el ministeri, a través de RENFE Operadora, va invertir la xifra irrisòria de 8 M€ a Catalunya davant dels 56 M€ a Madrid.⁸

Aquesta baixa inversió va coincidir el 2005 amb la segregació de la gestió de la infraestructura de RENFE amb la creació d'ADIF. Això va comportar una rebaixa dràstica del personal de manteniment d'ADIF i una privatització de les tasques tècniques que va resultar en un servei d'escassa eficiència. Davant l'allau de denúncies, el 2006 el Síndic de Greuges va emetre un informe reclamant millores urgents en tots els fronts.

El febrer del 2007, el president Montilla va exigir la inversió immediata dels 1.800 M€ acordats per a la

xarxa i Dels 260 M€ del pla de xoc pactat entre governs per facilitar el traspàs del servei. Tanmateix, l'octubre d'aquell any es va produir l'esfondrament de l'estació de Bellvitge per les obres de l'AVE, i es va generar el caos total. Ja aleshores, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal denunciava que la majoria d'avaries no eren culpa de les obres de l'alta velocitat, sinó de la «insuficiència d'inversió i manteniment». De fet, només el 13,5 % de les incidències eren imputables a l'AVE. Aquell mateix any, el sobiranisme va organitzar una multitudinària manifestació per reclamar la sobirania sobre les infraestructures del país.

Plans incomplets i promeses buides

El febrer de 2009 es va aprovar el Pla Rodalies 2008-2015⁹ amb una dotació de 4.000 M€. El resultat va ser decebedor: només se n'executà entre el 10 % i el 13 %, i es van deixar en l'aire operacions estra-

tègiques. Entremig, el 2010, es va fer l'acord del traspàs del servei de Rodalies a la Generalitat.¹⁰

El 2013, el conseller Santi Vila i la ministra Ana Pastor van pactar un pla d'urgència de 306 M€; se'n va executar un ridícul 4,2 %. El llavors president d'ADIF va arribar a afirmar que els acords no el vinculaven jurídicament per al seu compliment.

El 2017, Mariano Rajoy va prometre una «pluja de milions» —2.000 M€— i s'hi va comprometre personalment, una promesa que també va quedar en paper mullat. Arribats al 2020, cap dels objectius del pla del 2004 s'havia assolit.

Entre el 2015 i el 2024, ADIF només ha executat el 37 % del pressupost destinat a Catalunya —2.852 M€ dels 7.593 M€ previstos. Cal alertar, a més, que aquestes inversions s'han concentrat gairebé exclusivament en l'alta velocitat i el Corredor Mediterrani a Tarragona, deixant la xarxa convencional de Rodalies en l'oblit.

8 IGAE, «Intervención General de la Administración del Estado».

9 PTP, «Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona».

10 GENERALITAT DE CATALUNYA, «El Govern aprova el traspàs de la gestió de Rodalia».

El febrer de 2009 es va aprovar el Pla Rodalies 2008-2015 amb una dotació de 4.000 M€. El resultat va ser decebedor: només se n'executà entre el 10 % i el 13 %

Finalment, el Pla de Rodalies 2020-2030 preveu 6.400 M€, dels quals s'han executat 2.600 M€ fins al gener de 2026. Tot i que planteja actuacions estructurants, cal recordar un detall no menor: no preveu ni un sol quilòmetre més de nova línia ferroviària.

Què se n'ha fet de les planificacions?

Com dèiem a la introducció, de planificació se n'ha fet molta. Per fer-nos-en una idea, enumerem només algunes de les propostes posteriors al 2000.

- Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI).¹¹
- Pla director d'infraestructures 2011-2020 (PDI).¹²
- Pla de transport de viatgers 2002-2005 (PTV).¹³
- Pla director d'infraestructures ferroviàries 2003-2025 (PDIF).¹⁴

11 ATM, «Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI)».

12 ATM, «Pla director d'infraestructures 2011-2020 (PDI)».

13 ATM, «Pla de transport de viatgers 2008-2012 (PTV)».

14 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Pla director

- Pla territorial general de Catalunya 2010.¹⁵
- Pla d'infraestructures del transport a Catalunya 2006-2026 (PITC).¹⁶
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI).¹⁷
- Pla director d'infraestructures 2021-2030 (PDI).¹⁸
- Pla estratègic metropolità de Barcelona (PEMB).¹⁹

Nou plans d'infraestructures en 25 anys ja ens donen la idea que les planificacions no han servit per a millorar la xarxa ferroviària. Plans que se solapen entre ells i que bàsicament repeteixen els projectes previstos al PDI del 2001 i al PDIF del 2003. Ambdós PDI aglutinen la

d'infraestructures Ferroviàries 2003-2025 (PDIF)».

15 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Pla territorial general de Catalunya 2010».

16 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Pla d'infraestructures del transport a Catalunya 2006-2026 (PITC)».

17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, «Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024» (PITVI).

18 ATM, «Pla director d'infraestructures (PDI) 2021-2030».

19 AJUNTAMENT DE BARCELONA, «Pla estratègic metropolità de Barcelona (PEMB)».

major part de projectes ferroviaris pendents, inclosos projectes de gran envergadura com la Línia Orbital, l'Eix Transversal, el trasllat de la línia del Maresme o el desdoblament de les línies Barcelona-Vic i Arenys-Maçanet.

Anem a l'estat d'execució real de tots aquests plans. Des del 2003, la xarxa ferroviària catalana només ha crescut en quatre fronts:

- Alta velocitat: línies Lleida-Barcelona (2008) i Barcelona-El Pertús (2013).
- Canvis de traçat: línia Camp de Tarragona-L'Hospitalet de l'Infant.
- Metro, FGC i tramvia: estrena del Trambaix i Trambesòs (2004), L9 Nord (2009), L9 Sud (2016) i L10 Sud (2020), i perllongacions de FGC a Terrassa (2015) i Sabadell (2017).
- Mercaderies: millores en l'accés al Port de Barcelona i al túnel de Castellbisbal.

Aquí caldria sumar-hi les obres que s'estan executant a Barcelona: el tram central de la L9/L10 i la connexió de FGC (L8) entre Plaça Espanya i Gràcia.

Nou plans d'infraestructures en 25 anys ja ens donen la idea que les planificacions no han servit per a millorar la xarxa ferroviària

Centrem-nos en el PDI, que podríem dir que és l'eina de planificació d'infraestructures de més rang. El PDI s'aprova a l'ATM amb la participació de totes les institucions, tant catalanes com estatals. Tanmateix, tot i emmarcar-se en la Llei de la mobilitat, no té prou rang per ser d'obligat compliment. El que hauria de ser un document executiu, amb pressupost i calendari, acaba sent un mer recull d'intencions estratègiques sense partides assignades.

Al PDI actual 2021-2030, el pressupost previst entre la xarxa estatal i la catalana és de 9.000 M€, dels quals difícilment s'executarà el 50 %. En el cas del metro, dels 3.474 M€ previstos, només se n'han compromès 1.309 M€ —988 M€ dels quals per a la L9/L10. Aquesta xifra és símptoma d'una planificació feble, incapaç de garantir un finançament *ad hoc*.

És urgent una —única— planificació ferroviària pactada, i fer-ho el 2026

El futur del sistema ha de tenir un pla d'inversions ambiciós i projectat en només dues dècades. En aquest escenari, parlem d'una xarxa molt

més extensa que l'actual. No es tracta de veure fins on arriba el Pla de Rodalies vigent, sinó de dissenyar una infraestructura *ad hoc* per al país, la seva gent i el seu territori. El repte principal no serà consensuar quina xarxa volem —la majoria de projectes ja consten en planificacions prèvies—, sinó garantir un finançament sostingut de l'Estat durant 20 anys. Això implicarà redimensionar l'administració, probablement mitjançant un consorci que lideri els projectes i en canalitzi les inversions.

Com concretem l'estratègia 2045, doncs? Cal combinar una visió estratègica clara amb la revisió i actualització de projectes ja estudiats. Els objectius han de ser:

- Reforçar el transport públic en poblacions de més de 10.000 habitants i en territoris amb alta concentració de nuclis de població importants.
- Garantir el dret a la mobilitat i la connexió de la xarxa de ciutats de més de 20.000 habitants.
- Fomentar l'equilibri territorial, la redistribució de la població i la creació de nous pols econòmics.

- Potenciar el transport de mercaderies.
- Reduir emissions i mitigar les conseqüències del canvi climàtic —sense confondre'l amb adversitats meteorològiques puntuals.
- Racionalitzar l'estructura de la mobilitat sota criteris de sostenibilitat econòmica i social.

L'equilibri territorial també és la sostenibilitat del sistema: no serveix de res plantejar plans de trens on no hi viu ningú. Ni «cartes als reis». Cal triar la xarxa més convenient i la titularitat més lògica evitant biaixos ideològics, partidismes, pressions de *lobbies* o interessos locals. Finalment, cal establir un calendari de prioritats rigorós basat en la demanda, l'oportunitat, la complexitat i el pressupost.

Enllestir els projectes en construcció

És obvi que els projectes que estan en construcció s'han d'enllestir, reduint terminis, si es possible, assegurant el finançament i garantint-ne l'execució. Els principals projectes en marxa són el tram central de la L9, la connexió Plaça Espanya-Plaça Gal·la

No es tracta de veure fins on arriba el Pla de Rodalies vigent, sinó de dissenyar una infraestructura *ad hoc* per al país, la seva gent i el seu territori

Placídia de FGC, el Pla de Rodalies vigent i l'estació de la Sagrera. La llista de projectes de l'estratègia ferroviària el concretem en set grans àmbits:

1. El debat sobre l'alta velocitat.
2. El gran dilema de l'ample de via.
3. El transport de mercaderies.
4. Els grans projectes que cal afrontar: línia del Maresme, Eix transversal i línia orbital.
5. Els projectes ferroviaris territorials: sis projectes i un descart.
6. El sistema ferroviari en l'àmbit metropolità de Barcelona.
7. Duplicacions de via.

L'alta velocitat

Ras i curt: l'alta velocitat en distàncies menors a 200 km no té cap sentit. Els trens no tenen temps per assolir i mantenir la seva velocitat màxima —300 km/h o més— de manera eficient. De fet, la distància mitjana òptima per l'alta velocitat és de 400 km.

Així que el debat sobre l'alta velocitat a Catalunya hauria de quedar superat, per tal de centrar-nos en les línies convencionals amb capacitat de superar els 200 km/h.

El gran dilema de l'ample de via

Un dels objectius de la UE és que les xarxes i subxarxes ferroviàries siguin interoperables, cosa que requereix adoptar l'amplada internacional UIC —1.435 mm— i unificar els estàndards tècnics.

Aquesta qüestió no és menor en termes de programació de nova infraestructura ferroviària. De fet, la diferència d'amplada de vies, siguin de model espanyol o europeu, condiciona enllaços a nusos ferroviaris entre diferents xarxes. Com a exemple: la nova línia soterrada al Maresme entre Barcelona i Mataró amb quin ample s'ha de fer? Els nous projectes ferroviaris arreu del país els fem en ample ibèric o en UIC, i quedem aïllats?

El tercer fil, l'aposta que s'està duent a terme, és costós: el tram d'onze quilòmetres de Castellbisbal a Martorell té un pressupost de 64 M€, 5,8 M€ per quilòmetre. També és tècnicament discutit, sobretot perquè combina trens convencionals amb mercaderies. És una solució que s'ha de preveure només de manera provisional i en trams curts —al contrari del que s'està fent al Corredor Mediterrani.²⁰

20 LARROSA; SISÓ; LUDEVIT, «Conferència Bases

Mercaderies

Com hem pogut constatar amb la crisi ferroviària del gener del 2026, fer passar per la mateixa via de trens de mercaderies i trens convencionals de passatgers provoca inconvenients importants. Si cau un tram, cau tot el sistema. Això tot i tenir en compte que l'assignació dels *slots* —pas de trens per punt i horari— queda reduïda i impedeix cobrir la demanda.

La qüestió és més complexa, ja que el pas de mercaderies per les vies convencionals es fa amb el tercer fil —carril— que, com ja hem dit abans, genera dubtes tècnics i estressa la infraestructura; el sistema requereix canviar els aparells de via —agulles— existents per uns de nous aptes per a la geometria de tres rails.

Pel que fa al pas per les vies d'alta velocitat, com és el cas entre Mollet i Girona, cal una major dedicació a la monitorització diària de la xarxa. Amb les darreres incidències a l'alta velocitat que han obligat a reduir la velocitat per trams, aquest tema pren més rellevància.

per a un pla ferroviari a Catalunya»; JULIÀ, «Present i futur del sistema ferroviari català».

Cal segregar la xarxa ferroviària de mercaderies per evitar el col·lapse de les vies convencionals i poder dimensionar els serveis ferroviaris en funció de la demanda

Conclusió: cal segregar la xarxa ferroviària de mercaderies, en primer lloc per evitar el col·lapse de les vies convencionals, especialment davant l'augment de trànsit previst en el Corredor Mediterrani i, en segon lloc, per poder dimensionar els serveis ferroviaris en funció de la demanda.²¹

Un cop d'ull als grans projectes

a. Línia del Maresme

La necessitat de plantejar un recorregut alternatiu a la línia del Maresme, que actualment passa per davant de la costa, és més que evident. De fet, el projecte d'un recorregut alternatiu per a la línia entre Barcelona i Mataró ja estava previst al PDI 2001-2010, al PDIF 2003-2025 i al Pla general territorial al del 2010.²²

El projecte d'una nova línia per l'interior no pot estar condicionat al debat sobre la protecció del litoral. L'impacte del litoral a la línia ferroviària és cada vegada més recurrent, l'Observatori del GeoRisc del

Col·legi de Geòlegs de Catalunya va emetre un informe el 2023 en què s'alertava de la necessitat d'un traçat alternatiu.²³

De les dues propostes de trasllat de la línia a l'interior, la proposta de fer un túnel seria la més viable per al conjunt del projecte. Una línia soterrada entre Barcelona i Mataró significa 23 km de túnel, la meitat de la L9 de metro, que té 47 km.

b. Eix Transversal Ferroviari²⁴

És un projecte plantejat al PDI 2003-2025 i aprovat pel Pla director el 2010. El recorregut projectat enllaça, en diferents fases, Lleida, Igualada, Manresa, Vic i Girona i preveu una variant Igualada–Martorell. Preveu que sigui una línia d'alta velocitat, que permeti el pas de trens de mercaderies i que sigui de doble via.

És un projecte amb interrogants que caldrà difuminar amb la concreció

dels estudis i acords entre administracions, com per exemple sobre qui l'ha de construir i qui n'ha de ser el titular, la concepció d'alta velocitat, els càlculs econòmics de la construcció, la manca de criteris sobre l'operativa de les mercaderies, la important proporció de túnel i viaducte i la relativa reducció de distància entre Lleida i Girona, amb només 13 km de diferència entre les possibles opcions. Cal, doncs, revisar el projecte preveient l'enllaç entre Cervera, Igualada i Martorell. El març del 2026 el Govern de la Generalitat ha encarregat l'estudi d'actualització de tots els estudis a l'fercat, que ha donat un impuls important al projecte.²⁵

c. La línia orbital²⁶

El quart cinturó ferroviari, que connectaria Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca i Vilanova, és l'obra estratègica més important que es pugui programar a la regió metropolitana, amb 46 km de túnels i 68 km de nova via per a un recorregut de 119 km.

21 DIARI DE CATALUNYA, «El sector logístic exigeix duplicar les vies per separar mercaderies de Rodalies».

22 NUBIOLA, «Projectes de trasllat terra endins del tren del litoral. Propostes raonables o fantasioses?».

23 GEORISC, «Per un front marítim segur, obert, natural i sostenible: el trasllat de la R1 a l'interior del Maresme».

24 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Eix Transversal».

25 SURROCA; URGELL, «El Govern ressuscita l'Eix Transversal Ferroviari en plena crisi de Rodalies».

26 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Línia Orbital».

La línia orbital és l'obra estratègica més important que es pugui programar a la regió metropolitana

La part més complexa del projecte són els túnels de Vilanova-Vilafranca, Mataró-Granollers i Martorell-Terrassa.

Aquest projecte ha estat clau per a l'acord de pressupostos de la Generalitat del 2026, que ha permès desbloquejar aquesta infraestructura essencial per a l'àrea metropolitana i la seva corona afegint-hi el Penedès, i li ha donat un impuls com mai abans havia tingut.

Aquest projecte, com l'eix transversal, té els seus detractors, com ara Enric Llarch.²⁷

Projectes ferroviaris territorials

El Departament de Territori ha elaborat diversos estudis per a la implantació de noves infraestructures ferroviàries a Catalunya:

1. TramCamp: és l'únic projecte territorial actualment en marxa. Preveu 46 quilòmetres de xarxa per connectar Tarragona, Reus, Vila-seca, la Canonja i l'aeroport de Reus, amb un total de 47 estacions i 10 intercanviadors.²⁸

27 LLARCH, «El ferrocarril català del 2050».

28 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tramvia Camp

2. Tren-tramvia de la Costa Brava i Olot-Girona: amb un traçat d'uns 144 quilòmetres, els eixos principals connectaran l'aeroport Girona-Costa Brava, Banyoles i Olot. L'actuació al nord preveu extensions cap a l'Alt Empordà —Figueres, Roses, l'Escala i Palafrugell—, aprofitant una orografia favorable en una zona de notable creixement demogràfic.²⁹

3. Tren-tramvia Bages-Berguedà: projecte de 38 quilòmetres que planteja utilitzar les actuals línies de mercaderies cap a Súria i Sallent per al transport de passatgers. Se'n preveuen tres trams: el sistema urbà Manresa-Sant Joan de Vilatorrada, el ramal a Súria i la continuïtat des de Sallent fins a Berga en una segona fase.³⁰

4. Tren-tramvia de l'Ebre: proposta de 41 quilòmetres per connectar Roquetes, Tortosa, l'Aldea, Amposta, la Ràpita i Alcanar. L'estratègia passa pel traspàs a la Generalitat de la línia l'Aldea-Tortosa per integrar-la

de Tarragona».

29 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tren-tramvia Gironès-Costa Brava».

30 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tren-tramvia del Bages».

en una xarxa reformulada i estesa.³¹

5. Tramvia Lloret-Blanes: projecte d'onze quilòmetres no inclòs inicialment per la Generalitat, però plantejat per la rellevància demogràfica dels dos nuclis, amb més de 100.000 habitants. Uniria ambdues poblacions amb l'estació de Rodalies de Blanes.³²
6. Tram Vallès —Ripollet-Cerdanyola-UAB—: inclòs en els PDI 2001-2010 i 2021-2030, preveu un tram de deu quilòmetres que va sortir a licitació el 2010. La seva construcció podria aprovar-se el 2029.³³

Actuacions en l'àmbit metropolità

La capacitat dels túnels de Barcelona millorarà mitjançant el Pla de Rodalies i l'entrada en servei de l'estació de la Sagrera, fet que permetrà equilibrar el trànsit i eliminar colls d'ampolla a les línies convencionals. Tot i això, està latent un debat sobre la conveniència o no de programar un nou túnel a curt termini.³⁴

31 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tren-tramvia de l'Ebre».

32 TREN-TRAMVIA BLANES LLORET, «Tren-tramvia Blanes-Lloret».

33 AMB, «Tram Vallès».

34 NOY, «Full de Ruta del Desenvolupament del Ferrocarril a Catalunya 2025-2050».

La capacitat dels túnels de Barcelona millorarà mitjançant el Pla de Rodalies i l'entrada en servei de l'estació de la Sagrera

El PDI preveu quatre actuacions clau que involucren ADIF, Metro i FGC en la millora de la xarxa al sud de Barcelona:

- FGC: Perllongament de la L12—Reina Elisenda-Finestrelles.
- Metro: L1—Hospital de Bellvitge—El Prat i L3—Zona Universitària—Sant Feliu.
- ADIF: Nova línia Castelldefels—Cornellà—Zona Universitària.

L'anàlisi tècnica suggereix que la nova línia de Castelldefels s'hauria de plantejar com un perllongament de la L5 de metro o de FGC des de Reina Elisenda. Actualment, zones com Sant Just, Esplugues i sectors compartits de Sant Joan Despí i Cornellà presenten mancances de servei ferroviari de gran capacitat.

Connexions entre el Vallès i Barcelona

L'actual línia de FGC Vallès es troba al límit de la seva capacitat. Per resoldre-ho, es planteja un nou túnel ferroviari entre Sant Cugat i Barcelona pel corredor de Vallvidrera. Paral·lelament, al corredor de Montcada s'executa un nou túnel de

Rodalies per millorar freqüències i es manté en estudi la reserva per a un possible túnel a l'alçada d'Horta per reforçar la connectivitat amb el nord.

I tot això, què costa?

Per calcular un cost aproximat de tots els projectes ferroviaris per al 2045, hem tingut en compte els costos previstos a la planificació de cada projecte. Per als que no figuren en les planificacions hem seguit el criteri aplicat, ponderant-los segons la tipologia de la infraestructura.

No pretenem, ni de llarg, fer una proposta acurada dels possibles costos, però sí esmentar una xifra que ens permeti veure'n la dimensió pressupostària, de la qual s'ha de desprendre l'esforç pressupostari plurianual que hagin de fer les institucions, tant la nacional com l'espanyola.

No entrem, però, en el finançament, això donaria per fer un article més extens des de l'àmbit de l'economia.

Així doncs, els projectes esmentats tindrien un cost global d'aproximada-

ment 45.000 M€, o, el que és el mateix, una mitjana de 2.250 M€ anuals durant vint anys —entenent que hi ha períodes de més i de menys despesa. En aquest càlcul no s'inclou el projecte de segregació de la xarxa de mercaderies.

Conclusions

Arribats aquí, tenim dues opcions: La primera opció seria fer un nou pla que, perquè no semblés el de sempre, li posaríem un nom innovador amb més ganxo... El pla hauria de contenir els projectes de sempre, els ja sabuts, i incorporar termes i paraules més contemporanis i de moda: a la ja coneguda resiliència i al canvi climàtic li afegirem la intel·ligència artificial. Amb tot això generarem un bon titular, farem unes quantes trobades tècniques i debats, i llestos.

Fet i no fet, això mateix és l'Estratègia ferroviària de Catalunya 2025,³⁵ presentada pel Govern de la Generalitat el novembre del 2025. Estratègia

35 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Estratègia Ferroviària de Catalunya 2025-2050».

Tots els projectes que hi ha sobre la taula tindrien un cost global d'aproximadament 45.000 M€ o, el que és el mateix, una mitjana de 2.250 M€ anuals durant 20 anys

que no concreta la infraestructura ferroviària que es vol tenir en l'horitzó temporal definit. Tampoc defineix el model de governança ni el de finançament i no fa una planificació temporal dels objectius, i hi estableix terminis crítics.

La segona opció seria la d'aprofitar la conjuntura política actual, la crisi ferroviària recent i el procés de traspass de Rodalies, i obligar totes les parts a abordar, finalment, el debat sobre el futur del sistema.

Per al futur del país, que passa pel tren, és evident que la segona opció és la que millor podria donar resposta a les necessitats de Catalunya. ■

■ Bibliografia

3CAT. «471.343 hores de feina perdudes per l'avaria de l'R2 Sud, calcula la Cambra de Comerç» [en línia]. 20 de maig del 2023. Disponible a: <www.3cat.cat>.

3CAT. «Els trenta punts crítics que s'han detectat a la xarxa de Rodalies on s'actuarà d'urgència» [en línia]. Febrer 2026. Disponible a: <www.3cat.cat>.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. «Pla estratègic metropolità de Barcelona (PEMB)» [en línia]. 2005 Disponible a: <www.pemb.cat>.

AMB. «Tram Vallès» [en línia]. 2020. Disponible a: <www.amb.cat>.

APD. «91 punts crítics a Rodalies i només 20 reparats» [en línia]. Febrer 2026. Disponible a: <www.apd.cat>.

ATM. «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010» [en línia]. Disponible a: <www.atm.cat>.

ATM. «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020» [en línia]. Disponible a: <www.atm.cat>.

ATM. «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030» [en línia]. Disponible a: <www.atm.cat>.

ATM. «Pla de transport de viatgers 2008-2012 (PTV)» [en línia]. Disponible a: <www.atmleida.cat>.

DIARI DE CATALUNYA. «El sector logístic exigeix duplicar les vies per separar mercaderies de Rodalies» [en línia]. Febrer

2026. Disponible a: <www.diaricatalunya.cat>.

DPTOP. «Anuari 2005. Transport per ferrocarril» [en línia]. Febrer 2006. Disponible a: <www.idescat.cat>.

EL MÓN. «ADIF detecta més de 600 punts crítics a la xarxa de Rodalies» [en línia]. Febrer 2006. Disponible a: <www.elmon.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Pla territorial general de Catalunya 2010» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA (PTOP). «Pla director d'infraestructures Ferroviàries 2003-2025 (PDIF)» [en línia]. Novembre 2025. Disponible a: <www.transport.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Eix Transversal» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «El Govern aprova el traspàs de la gestió de Rodalia» [en línia]. Disponible a: <www.govern.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Estratègia Ferroviària de Catalunya 2025-2050» [en línia]. Novembre 2025. Disponible a: <www.govern.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Línia Orbital» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Pla d'infraestructures del transport a Catalunya 2006-2026 (PITC)» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tramvia Camp de Tarragona» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tren Tram Gironès-Costa Brava» [en línia]. Disponible a: <www.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tren-tramvia de l'Ebre» [en línia]. Disponible a: <www.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tren-tramvia del Bages» [en línia]. Disponible a: <www.gencat.cat>.

GEORISC. «Per un front marítim segur, obert, natural i sostenible: el trasllat de la R1 a l'interior del Maresme» [en línia]. Març 2022. Disponible a: <www.georisc.cat>.

GÓMEZ ACOSTA, Manuel. «El sistema ferroviari Català» [en línia]. A *Crònica Global*, 24 de novembre del 2025. Disponible a: <www.cronicaglobal.cat>.

IGAE. «Intervención General de la Administración del Estado» [en línia]. Disponible a: <www.igae.pap.hacienda.gob.es>.

JULIÀ, Jordi. «Present i futur del sistema ferroviari català». A *Revista Política & Prosa*, núm. 72, 2024.

LARROSA, Manuel; SISÓ, Josep Maria; LUDEVIT, Xavier. «Conferència Bases per a un pla ferroviari a Catalunya» [en línia]. A *COAC Arquitectos Youtube*, de 16 de desembre del 2025. Disponible a: <www.youtube.com>.

LLARCH, Enric. «El ferrocarril català del 2050» [en línia]. A *VIA Empresa*, de 16 de desembre del 2025. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

MINISTERIO DE TRANSPORTES. «Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012 – 2024» (PITVI) [en línia]. Disponible a: <www.transportes.gob.es>.

NOY, Pau. «Full de Ruta del Desenvolupament del Ferrocarril a Catalunya 2025-2050» [en línia]. A *Fundació Mobilitat Sostenible i Segura*, febrer 2025. Disponible a: <www.fundaciomobilitatsostenible.org>.

NUBIOLA, Xavier. «Projectes de trasllat terra endins del tren del litoral. Propostes raonables o fantasioses?» [en línia]. A *Racó.cat*, març 2024. Disponible a: <www.raco.cat>.

MINISTERIO DE FOMENTO. «Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona» [en línia]. 2009. Disponible a: <www.transportpublic.org>.

SURROCA, Bernat; URGELL, Arnau. «El Govern ressuscita l'Eix Transversal Ferroviari en plena crisi de Rodalies» [en línia]. A *Nació*, de 10 de març del 2026. Disponible a: <www.naciodigital.cat>.

TRENTAM BLANES LLORET. «TrenTram Blanes-Lloret» [en línia]. Març 2024. Disponible a: <www.tramviablaneslloret.wordpress.com>.

VIA EMPRESA. «Índex de dotació d'autopistes i ferrocarrils a la UE» [en línia]. Gener 2024. Disponible a: <www.public.flourish.studio>.

"VAPEJAR ÉS FUMAR"

Andrea García

8 anys fumant
1 any vapejant

Si vapeges tens el triple
de risc de passar al tabac.

T'ajudem a deixar-ho.



Pots demanar consell i suport
als professionals del teu CAP,
trucar al 061 Salut Respon o
consultar a la teva farmàcia.



Generalitat
de Catalunya

El Govern de
Tothom



connexions

Infraestructures de mobilitat: una manera de modelar un territori

[vista prèvia >](#)

L'Estat espanyol té un model d'infraestructures totalment radial, centralitzat i amb una visió que obvia els territoris dinàmics de l'Estat. Tant en ports com en aeroports o en la xarxa viària, tot parteix d'una lògica centralista que, inevitablement, té incidència en com s'organitza, es construeix i evoluciona el territori. Les infraestructures de mobilitat articulen i vertebreren, i són, per tant, eines clau per al desenvolupament d'un país.



Nel·la Saborit i Esteve

Enginyera Civil especialista en planejament estratègic territorial, infraestructures i mobilitat

@neleeta.bsky.social

Com es modela un territori?

Aquest article, de manera molt sintètica i intel·ligible, —atès que existeix una àmplia obra acadèmica i administrativa sobre el tema per si es vol aprofundir-hi—, vol ser una guia sobre la gestió de les grans infraestructures viàries, portuàries, aèries i ferroviàries i la seua funció com a eines d'ordenació del territori i de la seua estructura socioeconòmica.

La definició d'una infraestructura, segons el Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans, té dues accepcions: o bé una infraestructura «és un conjunt d'elements, especialment els materials, fonamentals per al desenvolupament d'una activitat humana», o bé, segons la teoria econòmica, «la base o estructura econòmica d'una societat». En el primer cas, es tracta de tot aquell entramat que sustenta alguna cosa física; en el segon, és allò que sustenta un sistema social o econòmic. És a dir, la infraestructura és tant la cosa física com la xarxa intangible que la sustenta i sense la qual no pot existir l'element que li és propi. Per tant, si ens referim a la mobilitat, una infraestructura la formen elements tangibles —ponts,

carreteres, vies...— però també un intangible com és l'imaginari territorial i polític de les persones que decideixen quines infraestructures de transport es construeixen, de quina manera han de ser construïdes i quina finalitat tenen. Alguns exemples de l'estructura intangible del transport serien l'existència de dos amples de via fèrria diferents a l'Europa continental —una excepció que està costant més de 200 anys revertir-la—; la disparitat en el desenvolupament del ferrocarril al continent africà; per què Bolívia i Bòsnia no tenen ports marítims; o per quin motiu, a casa nostra, s'ha aturat la creació de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de les Terres de l'Ebre, integrant-les a l'ATM de Tarragona com una zona més del seu sistema tarifari.¹

Tal com ens recorda Robert D. Kaplan, analista estatunidenc, en el seu llibre *La venjança de la geografia: com els mapes condicionen el destí de les nacions*, és la localització d'elements físics naturals o artificials —com ara les infraestructures— la

que condiciona les relacions internacionals dels estats, impulsa els poders a voler canviar la geografia política i defineix els territoris i les seues dependències econòmiques i socials.² Per posar un exemple d'aquest 2026: podem parlar de com el control de l'estret d'Ormuz ha estat un dels principals punts en la guerra entre els EUA i l'Iran.³

Des de l'inici de les civilitzacions del continent europeu, és a través de les infraestructures de transport i de l'ús intens que se'n fa que les petites nacions esdevenen imperis. Va passar a Atenes a través del port del Pireu i del control de la flota marítima de l'Egeu —la Lliga de Delos—, i a Roma amb les seues calçades, la majoria de les quals conformen actualment la xarxa europea de vies d'alta capacitat i moltes altres carreteres troncales del transport europeu per carretera —com podem veure a l'AP-7, que recorre bona part del que era la Via Augusta.⁴

2 KAPLAN, *La venganza de la geografía: Cómo los mapas condicionan el destino de las naciones*.

3 MARTÍNEZ, «Guerra de Irán, en directo: última hora de la situación en Oriente Medio».

4 FRANCÉS, «El mapa digital més acurat de calçades romanes».

1 ATM TARRAGONA, *Integració tarifària dels serveis de transport públic de Terres de l'Ebre*.

L'Estat espanyol té un model radial viari lligat a un model homogeni i centralista de gestió del territori

O, per posar un exemple més proper i de menor escala: què seria de l'estratègia turística del Pla Estratègic i Social Barcelona 2000 sense les ampliacions del Port de Barcelona —Port Vell, ZAL, bocana nord—; de l'Aeroport del Prat — reforma de la terminal B, ampliació de la terminal A, construcció de la tercera pista—; o de la infraestructura de platges, totes de nova creació i artificials, de la costa de la Ciutat Comtal?

Establerta la importància de les infraestructures a l'hora de conformar territoris i economies —i, per tant, les societats—, cal analitzar i entendre de quina manera es gestionen aquestes infraestructures que sostenen l'economia i la vida quotidiana de les persones, per tal de transformar els models econòmics, territorials, polítics i socials. Així, doncs, anem per parts.

Les carreteres

Començarem amb la infraestructura viària. La llavor de la política de gestió de l'Estat espanyol es va plantar amb el *Real Decreto de Ca-*

minos Reales de 1761,⁵ que establia el quilòmetre zero —és a dir, el punt d'inici dels camins i, posteriorment, de les carreteres, a Madrid. S'establien, a més, sis camins principals per a la connexió de Madrid amb Andalusia, el País Basc, Portugal, Galícia, València i Barcelona, així com la millora i construcció de diversos camins estratègics peninsulars que no passaven per Madrid, i tot un seguit de directrius per a la millora de camins secundaris i locals.

Segons explica Aitor Goitia a la seva tesi doctoral sobre transformacions urbanes de les portes de la Villa de Madrid,⁶ aquest primer decret sobre infraestructures va ser àmpliament criticat a posteriori per Gaspar Melchor de Jovellanos per posar els fonaments del que esdevindrà el model radial d'infraestructures de l'Estat espanyol. Un model que continua vigent. Tanmateix, el *Real Decreto de Caminos* només es va desenvolupar de manera parcial a causa dels

sobrecostos generats en la construcció dels sis camins que ixen de Madrid i la comuniquen amb la resta de la península Ibèrica. La resta de reformes, millores i construccions d'eixos de comunicació transversal, o aquells de caràcter comarcal o local, no es van arribar a desenvolupar.

No obstant això, qualsevol semblança entre aquell projecte i, per exemple, el desenvolupament de la xarxa d'alta velocitat a l'Estat espanyol no és cap coincidència.

Posades, per tant, les bases d'un model radial viari lligat a un model homogeni i centralista de gestió del territori, de les províncies i de les diputacions, el model va consolidar-se, i així seria en tota la legislació i planificació sobre carreteres registrada a l'Estat espanyol, fins a l'excepció de l'AP-7. El *Plan General de Carreteras 1962-1977*⁷ torna a ser una planificació radial des de Madrid i per a Madrid, que també preveu altres eixos peninsulars transversals, com el que posteriorment s'anomenarà el Corredor Mediterrani.

5 Real Decreto 10/06/1761 expedido para hacer Caminos Rectos y Sólidos en España, señalado de la Real Mano y redactado por el Marqués de Esquilache.

6 GOITIA CRUZ, «Transformaciones urbanas en torno a las reales puertas de la villa de Madrid (1656 - 1850)».

7 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES, *Plan General de Carreteras 1962 - 1977*.

Els peatges són una eina vàlida per finançar el manteniment, la millora o la reforma de les vies d'alta capacitat quan el peatge és públic

Com la majoria de planificacions d'infraestructures presents o passades, el Plan General de Carreteras de 1961 és un compendi d'accions o d'obres a realitzar, però no prioritza ni supedita unes obres a unes altres en funció de la seua dependència. De resultes d'aquesta manca de prioritització, actualment podem trobar obres lineals que no tenen connexió entre elles —com ara el TRAM i l'L9 a Barcelona, o una infinitat de xarxes ciclistes que acaben sobtadament.

Per tant, com es decideix quines infraestructures d'un pla s'executen abans o després? Normalment es fa segons un criteri polític o segons si hi ha pressió per part de lobbies econòmics o empresarials o de moviments socials i ciutadans. En el cas del *Plan General de Carreteras 1962-1977*, va ser l'informe emès pel Banc Mundial Internacional titulat *El desarrollo económico de España* el que va precipitar la prioritització per fases de l'AP-7 —o Autopista del Mediterrani. Aquest informe remarcava la necessitat de connectar els principals pols motors industrials, turístics i agrícoles —motors de l'economia de l'Estat— entre ells i amb Europa, mitjançant una via ràpida d'alta capaci-

tat. La decisió, doncs, de prioritzar un eix transversal en cap cas va sorgir del Govern espanyol, sinó d'estudis realitzats per experts internacionals.

Encara que van ser les recomanacions de l'informe del Banc Mundial les que van forçar la construcció de l'AP-7, la seua construcció es va finançar, en la majoria dels trams, mitjançant capital privat, i no amb els préstecs que el Banc Mundial Internacional va donar a l'Estat espanyol. Per tal de fer rendible el negoci a aquest capital privat, es van licitar les obres i el manteniment de la carretera en forma de concessió a cinquanta anys, unes obres que s'han anat pagant mitjançant peatges per part dels usuaris i usuàries de la AP-7 —i que, el 2021, va quedar lliure de peatges.

No cal dir que els peatges són una eina vàlida per finançar el manteniment, la millora o la reforma de les vies d'alta capacitat quan el peatge és públic i la taxació directa s'utilitza des de l'administració com a element de compensació d'externalitats ambientals generades pels motors de combustió; com a eina de gestió del trànsit per a evitar congestions; o per a desincentivar l'ús del vehi-

cle privat. El que no és en cap cas admissible, des del principi d'equitat territorial, és que la ciutadania d'un determinat lloc pague el capital, els interessos i, a més a més, genere beneficis a empreses privades molt per sobre del cost i del manteniment d'una infraestructura, i més encara quan aquesta forma de gestió per concessió només s'aplica a algunes vies d'alta capacitat, mentre que d'altres es paguen directament amb pressupostos públics. Això és un gran greuge comparatiu.

Un greuge que no afecta només Catalunya o el País Valencià respecte d'altres territoris de l'Estat: també des de la Generalitat de Catalunya s'ha seguit aquest model de finançament, com ho mostren alguns trams de la C-16, la C-32 o el túnel del Cadí.

Pel que fa a la gratuïtat, les infraestructures viàries constitueixen una excepció. I no només ho són en relació amb les infraestructures de transport de viatgers que es paguen, sinó també amb les infraestructures de transport en general, ja que es paga cànon per l'ús de les canonades de l'aigua, es paga als ports, es paga per a posar un tren en una via i es

Quan parlem d'infraestructures res no és casual i tot és radial, almenys a l'Estat espanyol

paga un torn de vol —*slot*— d'un avió. Aquesta manca de pagament per ús de les infraestructures de transport per carretera fa que el mitjà més contaminant i amb un major consum de sòl siga el més universal pel que fa a la infraestructura.

Carreteres que han estat finançades amb recursos públics i a les quals no té accés tota la població —ja que no tota la població té accés a un vehicle motoritzat— no es taxen pel seu ús: simplement se n'internalitza el cost, tant de manteniment com de construcció, per part de tots els ciutadans i ciutadanes.

Un exemple molt més modern de com les infraestructures són una eina política i econòmica és el conflicte al voltant de la B-40, que ja dura més de 40 anys. Una via d'alta capacitat que es planificà al *Plan General de Carreteras 1962-1977* i que mai s'ha pogut debatre sota el paràmetre de les necessitats de Catalunya en matèria de mobilitat, atès que prové d'una planificació superior. La proposta del Ministeri suposa hipotecar el Vallès a un model que aposta pel vehicle privat i deixa de banda altres possibles solucions de mobi-

litat, més sostenibles i que pugen atendre totes les necessitats: adients tant per als interessos econòmics i els fluxos de mercaderies com per a les persones que viuen i gaudeixen d'aquell territori.

Un cas similar fou l'ampliació de la V-21 al País Valencià. Aquesta ampliació la va executar l'Estat sense cap justificació ni demanda per part de les administracions més properes al territori o de la ciutadania, tampoc per falta de capacitat de les vies, i va suposar la destrucció d'una part de l'horta productiva de València.

Ports i aeroports, la gestió centralitzada per excel·lència

Quan parlem d'infraestructures res no és casual i tot és radial, almenys a l'Estat espanyol. Així que ningú podrà sorprendre's a hores d'ara que la seu de l'Organismo Público Puertos del Estado, empresa de titularitat estatal encarregada de la gestió dels grans ports de l'Estat, sigui a Madrid. Es podria dir, amb cert sarcasme per la centralització total de l'Estat espanyol, que costa d'entendre com es van decidir a po-

sar la cota zero peninsular al nivell mitjà del mar d'Alacant (NMMA) i no al Manzanares.

Puertos del Estado és l'organisme estatal que gestiona i coordina els ports estratègics de l'Estat, i ho fa a través d'organismes públics singulars anomenats Autoritats Portuàries. Per ordre d'importància en volum de TEU —contenidors de port— o de viatgers, els tres ports més rellevants són el d'Algesires, el de València i el de Barcelona. Altres ports importants gestionats per l'organisme estatal són el de Tarragona i Castelló de la Plana, pel seu volum de moviment de matèries petroquímiques; o l'Autoritat Portuària de Balears, pel volum de persones transportades, especialment en creuers.

La resta de ports de la costa dels Països Catalans són gestionats per organismes dependents de cada comunitat autònoma, i són ports amb poca importància estratègica per al comerç mundial navilier, ja que la seua activitat es basa en la navegació esportiva i la pesca.

La infraestructura portuària, a més a més, és un món en si mateix. Una

Les característiques singulars del sistema portuari espanyol respecte d'Europa són la gran competència interna i la gran capacitat ociosa del sistema en si

autoritat portuària no només gestiona el port, sinó que gestiona totes les activitats que tenen lloc dins del recinte portuari; fins i tot disposa d'un servei propi de seguretat, la policia portuària. Simplificant molt, els ingressos de les autoritats portuàries provenen de les taxes que paguen els operadors privats, empreses o particulars que fan ús de la seua infraestructura. Dues de les característiques singulars del sistema portuari espanyol respecte d'Europa són la gran competència interna i la gran capacitat ociosa del sistema en si.

D'una banda, la competència entre ports semblants i que es troben a prop —si parlem de navegació a escala global—, com per exemple València i Barcelona, suposa un estancament de les activitats portuàries i una manca de diversificació de l'activitat econòmica global. És a dir, si tots els ports es dediquen al mateix, no hi ha lloc per a la innovació ni per a atraure noves activitats. En canvi, el treball coordinat entre ports és una pràctica habitual fora de les nostres fronteres.

Pioners de la col·laboració portuària van ser els ports de Copenhagen i

Malmö, a partir de la construcció d'un pont viari i ferroviari entre Dinamarca i Suècia que afectaria els fluxos d'ambdós ports, i en què les autoritats portuàries respectives van acordar que els dos ports crearien un únic pol navilier, el CPM. Altres exemples de cooperació i benefici mutu de port són la unificació administrativa i de gestió dels ports d'Anvers i Bruges; la col·laboració per a agilitzar les operacions de càrrega dels ports de Los Angeles i Long Beach; o el pol de generació i energètic creat pels ports belgues i holandesos.

D'altra banda, la capacitat ociosa d'un sistema portuari és aquella part de la capacitat d'un port que no s'utilitza; aquesta capacitat ociosa va ser especialment alta després dels grans desenvolupaments portuaris de la bombolla econòmica dels anys 2000. Cap al 2010 es va situar entre el 40 i el 50 %, ja que des de Puertos del Estado s'esgrimia que la planificació es feia a futur, amb l'horitzó 2025-2030. La realitat d'aquesta política de creixement exponencial i de manca de coordinació en la gestió d'aquesta capacitat, amb unes autoritats portuàries acostumades a la competició

i no a la col·laboració, és que, a hores d'ara, el sistema portuari peninsular es troba desequilibrat, amb ports a punt de la saturació i altres amb capacitat sobrant.

A banda de l'espai on es desenvolupen les activitats econòmiques, aquests organismes són els gestors i responsables d'una gran zona marítim-terrestre que en casos com els de València i Barcelona, formen part de la ciutat. En el cas de València, i a través d'un conveni singular entre l'Estat i la Generalitat Valenciana per a la creació del Consorcio Valencia 2007, es va capacitar tant la Generalitat Valenciana com l'Ajuntament de València per a gestionar i engegar projectes per tal de millorar la integració urbana. Però no només d'aquella part concreta del port, sinó de tots els poblats marítims, com en el cas dels projectes desenvolupats sota el nom de La Marina de València.

Altrament, qui acaba tenint la capacitat de gestió són les Autoritats Portuàries. Un fet que apliquen l'alcalde de València, María José Català, i tots els governs municipals de Barcelona, que deixen que siguin

AENA exerceix una gestió centralitzada d'una gran part dels aeroports de l'Estat

les autoritats portuàries les que ingressen els diners per l'ús d'un espai públic i que els dediquen a les seues prioritats: un hotel Vela, més espai per a creuers, o un hotel de més de trenta plantes.

Si parlem d'excepcions en la gestió de les infraestructures, tal com ens explica Germà Bel al seu llibre *Espanya, capital París*, la gestió de la infraestructura aeroportuària estatal és la gran excepció del nord desenvolupat en l'àmbit del transport aeri. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), organisme adscrit al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, gestiona de manera conjunta els aeroports que absorbeixen pràcticament tot el trànsit comercial aeri a l'Estat espanyol. Aquest organisme és el propietari de totes les instal·lacions associades als aeroports; gestiona i cobra les franges d'enlairament i aterratge; i, de manera conjunta amb el Ministeri, decideix les principals inversions en matèria aeroportuària.

AENA exerceix una gestió centralitzada d'una gran part dels aeroports de l'Estat, i també és accionista d'empreses fora del territori espa-

nyol —com ara TBI, empresa gestora de l'aeroport Estocolm-Skavsta. La gestió per part d'empreses privades d'aeroports no és inusual en el context europeu, com tampoc no ho és la gestió descentralitzada d'aquestes infraestructures. Per posar un exemple: a Alemanya les empreses gestores dels aeroports són tradicionalment participades per administracions locals i regionals, així com pel govern federal, en proporcions variables.

Una gestió més propera al territori podria ser un punt de partida per a poder establir un marc de debat sobre el futur del transport aeri en un context d'emergència climàtica, crisi del petroli i descens del turisme de baix cost.

Trens: l'enèsima anàlisi, la mateixa conclusió

Com a punt final d'aquest escrit, cal fer esment dels processos de gestió i decisió d'inversions de la infraestructura ferroviària estatal. Atès que durant la dècada de 2020 s'han escrit rius de tinta sobre Renfe i ADIF, ho farem de manera reduïda

en aquest article. D'acord amb la normativa europea, l'anomenat Quart Paquet Ferroviari va provocar la liberalització del ferrocarril a l'Estat espanyol el 2005; així es crearen ADIF com a gestor de les infraestructures —vies i grans estacions— i Renfe com a operadora pública. Els equivalents en l'àmbit català serien FGC, com a operadora pública i IFER-CAT, com a gestor d'infraestructura ferroviària.

Un altre dels grans canvis de la legislació europea va ser l'obligació als estats membres d'obrir els serveis comercials a altres operadors, com ara Iryo i Ouigo; així com l'obertura de processos de licitació de pública concurrència per a les línies d'Obligació de Servei Públic (OSP), com per exemple els serveis de Regionals i Rodalies. Aquesta darrera obligació serà un gran repte per a les administracions amb competència sobre aquests serveis, perquè sempre s'havien adjudicat de manera directa.

S'ha fet un breu repàs sobre les grans infraestructures, però, per a acabar, cal fer esment d'algunes de les infraestructures que formen part

Els espais urbans també són infraestructures; és el cas dels carrils bici —que poden esdevindre els grans connectors supralocals de persones— o de les vies verdes

del nostre dia a dia i que sostenen la vida de la majoria dels comuns dels mortals. Són els espais urbans per a vianants que ens permeten caminar de manera agradable i segura; els carrils bici de les nostres ciutats, que poden esdevindre els grans connectors supralocals de persones; i les vies verdes, que ens permeten gaudir de rutes ciclistes i de grans paisatges, i que constitueixen una opció assequible d'oci.

Gestionar aquestes infraestructures, i fer-ho per a facilitar els moviments quotidians de la societat, també és una manera d'ordenar i modelar el territori, tot posant-les al servei dels qui l'habiten i hi viuen.

Parlem de nous models de governança territorial

En conclusió, l'Estat espanyol s'ha estructurat històricament sota un model d'infraestructures totalment radial i centralitzat que, des de la xarxa viària i ferroviària fins a la gestió de ports i aeroports, prioritza sistemàticament la connexió amb Madrid, que crea el que s'anomena una governança d'embut: una

extracció de recursos de la perifèria cap al centre i una reversió d'aquesta extracció, asimètrica, ja que les inversions des del centre cap a la perifèria són discrecionals i aleatòries. Aquesta lògica centralista ha impactat negativament en el desenvolupament dels Països Catalans respecte de Madrid.

També, dins d'aquests territoris, la lògica centralista de la configuració territorial de l'Estat espanyol fa que els espais més allunyats de València i Barcelona, i de les capitals provincials, pateixin una doble inequitat, dos o tres embuts: el de Madrid, el de la capital o metròpolis i, finalment, l'embut provincial. Obviar les necessitats específiques dels territoris, imposar infraestructures que no responen a demandes locals o generar greuges comparatius en el finançament són els efectes directes d'aquest model; però la despoblació, la manca d'oportunitats de feina o la falta de gestió dels boscos són algunes de les moltes conseqüències secundàries d'una gestió des de les grans metròpolis i per a les grans metròpolis.

Per tant, es fa palesa la necessitat urgent de canviar la governança cap

a un model descentralitzat i proper al territori, que permeti prioritzar la mobilitat quotidiana i pose en valor els serveis ecosistèmics que els territoris presten a les metròpolis i capitals, així com la sostenibilitat i el servei a les persones que habiten el país. ■

■ Bibliografia

BEL I QUERALT, Germà. *Espanya, capital París: tots els camins porten a Madrid*. Barcelona: La Campana, 2012.

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES. *Plan General de Carreteras 1962 - 1977* [en línia]. A *Boletín Oficial del Estado*, 29 de setembre de 1962. Disponible a: <www.boe.es>.

GOITIA CRUZ, Aitor. «Transformaciones urbanas en torno a las reales puertas de la villa de madrid (1656-1850). Tesi doctoral» [en línia]. A *Archivo digital UPM*, 2015. Disponible a: <www.oa.upm.es>.

PUERTOS DEL ESTADO. «Datos - Estadísticas Mensuales» [en línia]. Abril 2024. Disponible a: <www.puertos.es>.

FONT I GAROLERA, Jaume. *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Madrid: Oikos-Tau, 1999.

KAPLAN, Robert D. *La venganza de la geografía: cómo los mapas condicionan el destino de las naciones*. Barcelona: RBA Libros, 2014.

NAVARRO CASTELLÓ, Carlos. «València es deixa 'estafar' pel Port: Català renuncia a cobrar un cànon per l'hotel de 30 plantes a la Marina» [en línia]. A *ElDiario.es*, 21 de desembre de 2025. Disponible a: <www.eldiario.es>.

PIERNEXT. «Gobernanza. Colaboración entre puertos: la unión hace la fuerza» [en línia] 2022. Disponible a: <www.piernext.portdebarcelona.cat>.

SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI. «Document de reflexió sobre l'ampliació de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Atterrant el debat, enlairant la mirada» [en línia]. A *Informe de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori*, 2021. Disponible a: <www.scot.iec.cat>.

VALÈNCIACITY. «Archivos de La Marina de València» [en línia]. Disponible a: <www.valenciacity.es>.

VARELA PARACHE, Fèlix. «El informe del Banco Mundial de 1962 y la economía española». A *Cuadernos de Información Económica*, núm. 227, 2012, p. 177-182.

Prompt...

LA IA EN EL FUTUR DE LES LLENGÜES EUROPEES NO HEGEMÒNIQUES

OPORTUNITATS, DESAFIAMENTS
I ESTRATÈGIES DE PRESERVACIÓ

ALBERT CUESTA

OBJECTIU 25: HABITATGE SOCIAL PER A UNA EUROPA SOCIAL

PROPOSTES I AVALUACIÓ DE POLÍTIQUES
PER RESOLDRE LA CRISI D'HABITATGE A EUROPA

FERRAN ELIAS MORENO
DAVID PALOMERA ZAIDEL
ARTA RIBERA CARBÓ

ELS MOVIMENTS PER L'AUTODETERMINACIÓ A EUROPA

UNA CARTOGRAFIA ANALÍTICA

MARC SANJAUME CALVET
JORDI MAS ELIAS
IVAN SERRANO BALAGUER

UNA RENDA BÀSICA EUROPEA

JORDI ARCARONS
DANIEL RAVENTÓS
LLUIJTS TORRENS

ESTUDIS POLÍTICS I SOCIOECONÒMICS

FUNDACIÓ
IRLA 

www.irla.cat/publicacions



connexions

L'anatomia física d'una nació: El cos de les infraestructures estratègiques

vista prèvia >

Per ser viable, un país necessita unes infraestructures estratègiques òptimes en tots els àmbits: ferroviari i viari, hídric, energètic... La reflexió i l'anàlisi sobre aquests àmbits són pertinents en un món canviant, i on les dependències i les sobiranes sobre aquests elements configuren la fortalesa de la nació. Catalunya afronta reptes i oportunitats en aquest sentit, que han de ser resolts per poder oferir un futur de prosperitat per a tothom.



Climent Molins

Enginyer de Camins, Canals i Ports. Catedràtic del Departament d'Enginyeria Civil i Ambiental de la UPC

climent.molins@upc.edu

Les infraestructures són el conjunt de sistemes que permeten el desenvolupament d'un país i de la comunitat que hi habita. En l'actualitat, aquests entramats han assolit una sofisticació i una complexitat tals que només es poden entendre de forma conjunta com un organisme viu en constant canvi. Sovint, les noves xarxes s'han anat construint al damunt o en paral·lel amb estructures preexistents que han esdevingut obsoletes, cosa que obliga el sistema a adaptar-se, ampliar-se o modernitzar-se ràpidament per complir la seva funció principal: el desenvolupament sostenible. En aquesta visió anatòmica, l'orografia, el relleu i la natura constitueixen l'esquelet fonamental. Aquesta base sòlida no és un mer suport passiu, sinó que determina les possibilitats de moviment de tot el cos social: les serralades actuen com les vèrtebres que divideixen les regions, mentre que les valls són les conques on s'allotgen els òrgans principals, les ciutats. Un país amb un esquelet complex, com el nostre, marcat per muntanyes o illes, requereix una musculatura més forta i flexible per mantenir-se unit. En aquest sentit, els túnels i els ponts funcionen com a pròtesis o re-

forços quirúrgics que permeten una estructura més funcional, connectada i eficient.

Sobre aquesta estructura òssia es desplega el sistema nerviós, que, en ple segle XXI, ha substituït el protagonisme històric de l'acer i el formigó. Les telecomunicacions, la fibra òptica i els satèl·lits actuen com els nervis que transporten la informació sensorial per tot el territori. Sense ells, el país perd la capacitat de «sentir» què passa a les seves extremitats, fet que provoca una paràlisi cognitiva en què l'economia s'atura i la comunicació es talla. Les sinapsis d'aquest sistema són els centres de processament de dades, on la informació es processa i s'emmagatzema; la resiliència d'aquest cervell depèn de la seva descentralització, similar a la del sistema nerviós d'un pop, en què cada node té certa autonomia per evitar un col·lapse total. Amb la integració de la Intel·ligència Artificial (IA), el país està desenvolupant una autèntica escorça prefrontal capaç de preveure i planificar de forma autònoma. L'aprenentatge automàtic actua com un sentit preventiu que detecta anomalies en l'esquelet o els nervis abans que es

produeixi una lesió, i que envia unitats de reparació de forma proactiva. A través de les xarxes intel·ligents [*smart grids*], l'organisme aprèn a optimitzar el flux d'energia i el trànsit de forma instintiva, desviant la circulació davant d'un embús —un trombe arterial— de la mateixa manera que el cos retira la mà del foc abans que el cervell processi el dolor, recolzant-se en les dades massives, el *big data*, com una memòria col·lectiva que guarda tota l'experiència històrica per a futures decisions.

El sistema circulatori, format per la mobilitat i el cicle de l'aigua, és l'engranatge més visible i el que genera més patiment social quan falla. Les artèries i les venes són la xarxa viària i ferroviària: les grans autopistes i les línies d'alta velocitat mouen grans volums a pressió constant, mentre que les carreteres secundàries i els carrers arriben com a capil·lars a cada llar. Si es produeix una obstrucció en aquest flux, el teixit econòmic que en depèn comença a patir necrosi. Tan vital com el transport és el flux de l'aigua, que actua com el plasma sanguini que hidrata cada cèl·lula del país. El clavegueram i les depuradores

El manteniment de les infraestructures és clau per prolongar la seva vida útil i garantir la seguretat estructural davant la degradació constant provocada per l'ús i el clima

completen aquest circuit com el sistema excretor i limfàtic, recollint i netejant les deixalles metabòliques abans de retornar-les al medi natural. Qualsevol error en aquesta gestió dels residus es tradueix en una infecció sistèmica o sèpsia que posa en risc la salut global de l'organisme.

Aquest cos nacional necessita «menjar» per sobreviure i créixer, un procés que gestionen els aparells digestiu i metabòlic. Els ports i els aeroports funcionen com la boca i l'èsofag, són les vies d'entrada de nutrients externs com ara matèries primeres, energia i talent. Les plataformes logístiques i els magatzems reguladors actuen com l'estómac, on els recursos bruts es desglossen i es preparen per ser absorbits pel sistema circulatori de camions i trens. La indústria de refinatge i transformació, com si fossin el pàncrees i el fetge, converteix aquests recursos en substàncies útils: benzina, electricitat o manufactures. El metabolisme energètic es tanca amb les centrals elèctriques, que fan la digestió final transformant fonts com el sol o el vent en energia disponible. Per garantir la resiliència davant de períodes de «dejuni» o

talls de subministrament exterior, el país acumula reserves en bateries i dipòsits de gas, que funcionen com el greix corporal; un país sense aquestes reserves és un cos fràgil, sense massa muscular ni protecció davant de qualsevol esforç inesperat o crisi geopolítica. Tenir el cos robust i resilient sol requerir algunes capacitats redundants, de reserva, que van més enllà de les estrictament vitals per cobrir simplement la demanda existent, però permet encaixar possibles xocs.

La longevitat d'aquest organisme depèn, finalment, del seu sistema immunitari i de la seva capacitat de regeneració. Les infraestructures de contenció, com els dics contra inundacions o els tallafocs, actuen com els glòbuls blancs protegint els òrgans vitals de les agressions externes, mentre que els hospitals i els parcs de bombers són les cèl·lules reparadores que acudeixen a tancar les ferides accidentals. L'aparell respiratori, format per les zones verdes i els parcs naturals, neteja les toxines de l'aire per retornar oxigen pur al sistema. Per evitar l'extinció i l'envelliment, les universitats i parcs científics actu-

en com a glàndules endocrines que generen les hormones del creixement: el coneixement i la innovació. Sense aquesta capacitat de regenerar els teixits envellits —atès que les infraestructures es dissenyen per a una determinada vida útil—, l'organisme s'aboca a un col·lapse prematur. La veritable fortalesa de la nació resideix en una medicina preventiva constant: una higiene diària de, una dieta energètica diversificada, una musculatura intermodal àgil i una neuroplasticitat que permeti al país mantenir-se jove, adaptable i sa. Això implica haver d'invertir permanentment i de manera significativa en el manteniment, la formació i el coneixement.

Manteniment de les infraestructures

El manteniment de les infraestructures és clau per prolongar la seva vida útil i garantir la seguretat estructural davant la degradació constant provocada per l'ús i el clima. Les recomanacions internacionals aconsellen invertir entre l'1,5 % i el 3 % del valor patrimonial en con-

L'estat de la infraestructura energètica catalana en el 2026 es caracteritza per un model altament centralitzat, basat principalment en fonts fòssils i nuclears i amb una dependència exterior que arriba quasi al 93 %

servació,¹ evitant així reparacions d'emergència que resulten molt més costoses. La digitalització mitjançant la metodologia Building Information Modeling (BIM) i els bessons digitals² són eines que poden permetre reduir els costos globals del cicle de vida de les infraestructures, coordinar millor les actuacions preventives i, la IA pot donar un gran impuls a models de manteniment predictiu a partir de sensors i inspeccions. Amb tot, cal una voluntat política que doni la importància que es mereix el manteniment, que quedi reflectida en els pressupostos de les institucions responsables de les infraestructures i que compti amb la col·laboració publicoprivada.

Catalunya és un país densament poblat i travat per una orografia complexa, cosa que fa que les infraestructures siguin costoses en

termes econòmics i tinguin un profund impacte paisatgístic. Per tant, és normal que el manteniment sigui més complex que en altres zones i que, alhora, sigui particularment difícil posar d'acord tots els interessats i afectats per la construcció de noves infraestructures, a banda de disposar d'abundants recursos econòmics.

En aquest capítol es tracten les infraestructures energètiques i les requerides per a l'adaptació al canvi climàtic.

Infraestructures energètiques

D'acord amb la Prospectiva Energètica de Catalunya 2050 (PROENCAT),³ la infraestructura energètica de Catalunya ha d'experimentar una transformació radical per assolir la neutralitat climàtica i la sobirania energètica al 2050. Aquest canvi implica passar d'un model centralitzat basat en combustibles fòssils i energia nuclear a un model descentralitzat, 100 % renovable i altament electrificat.

La fotografia de 2024, però, es caracteritza per un model altament centralitzat, basat principalment en fonts fòssils i nuclears, amb una dependència exterior que arriba quasi al 93 % per al subministrament de tots els combustibles fòssils i nuclears. Per revertir-ho, el PROENCAT preveu una electrificació massiva de l'energia, cosa que implicarà més que doblar la producció d'energia elèctrica actual i que aquesta sigui molt majoritàriament renovable.

El 2024, Catalunya disposava d'una potència elèctrica instal·lada total de 12.803,8 MW⁴ —sense comptar l'emmagatzematge—, en què l'energia nuclear va representar més de la meitat de l'electricitat produïda a Catalunya —56,7 %—, seguida de les fonts fòssils —cicles combinats i cogeneració. Les renovables representen el 21,6 % de la producció total respecte del 16,1 % del 2017, gràcies principalment a l'increment de la solar fotovoltaica, mentre que la producció no renovable excoient-ne

1 MOLINS, «Enginyeria de la Construcció.

2 BUILDING INFORMATION MODELING (BIM) és un model digital en 3D que conté tota la informació geomètrica i tècnica necessària per a dissenyar i construir un edifici de manera col·laborativa. Per la seva banda, un bessó digital [Digital Twin] és una rèplica virtual d'una instal·lació o màquina ja construïda que es connecta a sensors en temps real per simular, analitzar i optimitzar-ne el funcionament i el manteniment.

3 INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA, «Prospectiva Energètica de Catalunya 2050 (PROENCAT 2050)».

4 MARGARIT (et al.), «Balanc elèctric de Catalunya 2024: Resum de les principals dades del balanc elèctric de Catalunya de l'any 2024».

Catalunya utilitza sistemes d'emmagatzematge per gestionar la xarxa, especialment en l'àmbit hidràulic

la nuclear, es va reduir al 21,7 %. És rellevant que el 2024 es va assolir el mínim històric de producció dels cicles combinats de gas, amb un factor de capacitat del 15,5 %, com es pot deduir de la taula 1.

Catalunya utilitza sistemes d'emmagatzematge per gestionar la xarxa, especialment en l'àmbit hidràulic. Hi ha uns 750 MW de potència ins-

tal·lada, en destaquen les centrals d'Estany Gento-Sallente —210 MW—, Llauset-Moralets —451 MW— i Montamara —88 MW. Existeixen aplicacions puntuals d'altres sistemes, com l'emmagatzematge tèrmic dels dos tancs de gel de 40 MWh cadascun de la xarxa Districlima de Barcelona.⁵

5 ANDREU (et al.), «Prospectiva Energètica de Catalunya a l'horitzó 2050 (PROENCAT 2050) i la

La infraestructura de transport i distribució està configurada per a un flux majoritàriament unidireccional en una xarxa de transport que inclou línies de 400 kV, 220 kV, 132 kV, 110 kV, 66 kV i 45 kV. Atès que la producció actual està molt concentrada, només tres comarques —la Ribera

transició energètica de Catalunya: Emmagatzematge d'energia».

Taula 1
Estat de la producció energètica a Catalunya, 2024

Font d'energia	Quantitat de grups/centrals	Potència instal·lada (MW)	Producció 2024 (GWh)
Nuclear	3 grups (Ascó I, II i Vandellòs II)	3.146,9	22.972,3
Cicles combinats (gas)	9 grups	3.714,2	5.060,6
Cogeneració (fòssil)	Diverses instal·lacions	787,2	2.917,0
Altres no renovables	Petites instal·lacions	138,1	802,8
Hidràulica	Diverses (regulació i fluent)	1.821,1	3.595,3
Eòlica (terrestre)	Diversos parcs	1.405,9	2.892,8
Solar fotovoltaica	Principalment teulades	1.663,6	1.818,3
Altres (biomassa, biogàs, RSU)	Diverses	126,9	422,4

Font: Balanç elèctric de Catalunya 2024. Resum de les principals dades del balanç elèctric de Catalunya de l'any 2024. Institut Català d'Energia (ICAEN), 2025.

L'emmagatzematge és fonamental per gestionar la intermitència de les energies renovables, sobretot l'eòlica i la solar

d'Ebre, el Baix Camp i el Barcelonès— són responsables del 71 % de la producció total,⁶ a causa de la ubicació de les nuclears i els cicles combinats. Un aspecte rellevant d'una xarxa és la seva capacitat d'intercanvi. Actualment, la capacitat d'intercanvi amb França, Aragó i el País Valencià és de 8.730 MW, cosa que contribueix molt a la seguretat de proveïment.

Altres infraestructures energètiques crítiques són el complex petroquímic de Tarragona, un dels més grans de la Mediterrània, on es tracten uns 8.500 ktep —milers de tonesequivalents de petroli— anuals de productes energètics —el 33,5 % del consum primari de Catalunya—, i la planta de regasificació situada al Port de Barcelona, essencial per a l'entrada de gas natural, que encara domina bona part del consum tèrmic i industrial, a més de la producció d'electricitat en els cicles combinats.

Les principals actuacions en infraestructura que implica el PROENCAT en

l'horitzó de 2050 són les següents: Atès que es preveu que la demanda d'electricitat es multipliqui per 2,3 fins al 2050, la xarxa elèctrica és l'element clau de la transició perquè haurà de passar d'un sistema de fluxos unidireccionals a un de bidireccionals, en què les xarxes de distribució tindran un paper protagonista. Per fer-ho possible, és imprescindible implementar xarxes intel·ligents que permetin gestionar la generació distribuïda, l'autoconsum i la participació activa dels consumidors en els serveis d'ajust del sistema. En el PROENCAT del 2017 es va estimar que caldrà invertir fins al 2050 uns 13.256 milions d'euros per reforçar i ampliar la infraestructura de transport i distribució per integrar la nova potència renovable.⁷

L'emmagatzematge és fonamental per gestionar la intermitència de les energies renovables —eòlica i solar—, per la qual cosa el PROENCAT proposa multiplicar per cinc la capacitat actual de bombament hidroelèctric, passant dels 750 MW actuals a 3.734 MW al 2050, mitjançant nous projectes fora de les lleres dels rius

o utilitzant embassaments existents. Això es complementa amb la instal·lació de 3.500 MW de potència en bateries, tant a gran escala com en sistemes domèstics —darrere del comptador— per donar flexibilitat al sistema.

Avui hi ha tres projectes de bombament que s'han publicitat, i el de la Baells és el més avançat a les conques internes. Aquest projecte estima una inversió de 400 milions d'euros i una potència de 512 MW, que aprofitarà l'embassament existent de la Baells com a vas inferior i una nova bassa al pla de Clarà per oferir fins a vuit hores de turbinatge continu. Paral·lelament, el projecte GIRA a l'Ebre planteja una escala encara superior, amb una primera fase de 1.350 MW que podria requerir fins a 3.000 milions d'euros d'inversió. Aquesta aposta pel bombeig es complementa amb la modernització d'actius històrics com Moralets II, on es preveu instal·lar dos nous grups en caverna de 200 MW cadascun, aprofitant el gran salt de 802 metres entre Llauset i Baserca per maximitzar l'eficiència del sistema existent. En conjunt, aquestes iniciatives busquen cobrir part de l'objectiu del PROENCAT

6 INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA, «Prospectiva Energètica de Catalunya 2050 (PROENCAT 2050)».

7 Ibidem.

El futur de la xarxa de gas i de la indústria pesant passa per la seva descarbonització, cal adequar la infraestructura de distribució i transport de gas existent per a la injecció de biometà i hidrogen verd

d'assolir els 3,7 GW de potència en centrals reversibles al 2050.

Les interconnexions són imprescindibles per a la viabilitat d'un sistema 100 % renovable, ja que permeten gestionar els excedents i els dèficits estacionals —estiu-hivern— que l'emmagatzematge intern no pot cobrir totalment. Per això, es preveu augmentar la capacitat d'interconnexió amb França i la resta de l'Estat espanyol fins als 13.365 MW al 2050 —un 53 % més que l'actual.

El futur de la xarxa de gas i de la indústria pesant passa per la seva descarbonització. Per això, caldrà adequar la infraestructura de distribució i transport de gas existent per a la injecció de biometà i hidrogen verd. Es preveu una producció d'unes 90.000 tones anuals per a usos industrials i transport pesant, prioritzant la producció in situ, al costat dels grans consumidors o en clústers industrials per evitar la construcció de grans hidroductes. En el cas del complex petroquímic de Tarragona, caldrà substituir les refineries de petroli per biorefineries que produeixin biocombustibles i matèries primeres renovables.

El mateix PROENCAT preveu la creació d'una xarxa de recàrrega elèctrica que garanteixi un ús de la xarxa viària equivalent al dels vehicles de combustió actuals, juntament amb un gran impuls del transport ferroviari —totalment elèctric—, que hauria de passar de transportar menys del 2 % de les mercaderies al 35 % al 2050.

Sense ser estrictament infraestructures energètiques, molt probablement veurem canonades de transport de CO₂ que conduiran el diòxid de carboni capturat en indústries en què pot resultar molt difícil deixar d'emetre'l com ara les fàbriques de ciment, on el CO₂ s'emet com a resultat de la descomposició del carbonat de calci, per al posterior segrest geològic.

Per minimitzar l'impacte territorial —estimat en un 2,5 % de la superfície del país—, d'acord amb el PROENCAT, durant el 2026 s'està tramitant i elaborant el Pla Territorial Sectorial per a la implantació de les energies renovables (PLATER). Aquest instrument identificarà zones propícies i prioritzarà l'ús d'espais antropitzats —teulades, infraestructures viàries,

canals de reg...— per a la generació fotovoltaica.

Pel 2030 el PROENCAT preveu mantenir els tres grups nuclears —Ascó I, Ascó II i Vandellòs II—, que continuen sent la base del sistema amb 3.146,9 MW. El primer tancament previst —Ascó I— no es produirà fins a l'octubre de 2030. També es preveu mantenir els nou grups de cicles combinats amb una potència de 3.714,2 MW, essencials encara per garantir el subministrament fins que el desplegament renovable sigui massiu. De fet, l'objectiu de producció renovable pel 2030 es va fixar en el 50 % de l'energia elèctrica gràcies a un total de 7.156,5 MW de potència solar fotovoltaica, respecte dels 1.663,6 MW del 2024; 5.234,2 MW de potència eòlica terrestre, respecte dels 1.405,9 MW del 2024, i 1.000 MW nous d'eòlica marina, mentre que la potència hidràulica es manté. Veient aquests números, queda clar que no es podrà complir l'objectiu que el 50 % de la generació elèctrica el 2030 sigui renovable, ja que difícilment es podran instal·lar els més de 10 GW de nova potència previstos en el període que resta fins al 2030.

El litoral català és extremadament vulnerable a l'augment de la temperatura del Mediterrani amb un 0,34 °C per dècada i a la pujada del nivell del mar

Pel que fa a l'emmagatzematge, el 2030 el PROENCAT no preveu nous bombaments hidroelèctrics, però sí 200 MW de bateries.

Infraestructures d'adaptació al canvi climàtic

Les infraestructures de gestió de l'aigua a Catalunya es troben en un punt d'inflexió crític. La combinació de la pressió demogràfica, l'activitat econòmica intensiva i els efectes, ja visibles, del canvi climàtic obliga a una transició des d'un model basat exclusivament en l'explotació dels recursos naturals a un model de resiliència i circularitat. A continuació, s'analitzen les infraestructures actuals i les necessitats futures per fer front a la pujada del nivell del mar, la sequera i les inundacions.

Catalunya disposa d'una xarxa hidràulica complexa, especialment al Districte de Conca Fluvial de Catalunya —les conques internes. Aquest àmbit compta amb un total de 383 masses d'aigua, de les quals 261 masses d'aigua superficials fluvials i 37 masses d'aigua subterrània.

Les principals infraestructures de regulació i abastament de les conques internes comprenen 28 preses principals i 794 rescloses de regulació, amb una capacitat total d'embossament de 682,3 hm³. Entre els embassaments més rellevants destaquen Susqueda —233 hm³—, Sau —151,3 hm³— i La Baells —109,5 hm³—, destinats majoritàriament a l'abastament urbà i a la producció hidroelèctrica. A aquestes infraestructures d'abastament cal afegir-hi les plantes dessalinitzadores, com la del Llobregat —El Prat— i la de la Torredra —Blanes—, que permeten garantir el subministrament en períodes de sequera reduint la dependència dels embassaments.

Tot i això, l'agricultura és el sector amb una demanda d'aigua més elevada, ja que representa més del 70 % del consum total a Catalunya⁸ amb grans regadius com els dels canals d'Urgell, Segarra-Garrigues i els deltes de l'Ebre, del Llobregat i del Ter. En el cas del delta de l'Ebre la gestió sedimentària i hídrica és vital per mantenir l'equilibri de l'ecosis-

tema. Cal dir que molts d'aquests sistemes es troben en procés de modernització per millorar-ne l'eficiència mitjançant l'ús de sensors i la telegestió.

El pla de modernització integral a quinze anys per a 75.000 hectàrees del canal d'Urgell s'ha presentat amb un pressupost de 991,2 milions d'euros per a la xarxa de distribució i 400 milions d'euros més per a l'adequació interior de les finques.⁹ Per al canal Segarra-Garrigues es preveu una inversió de 352 milions d'euros fins al 2032 per completar el sistema, mentre que per al canal de Pinyana hi ha obres en execució per valor de 30,2 milions d'euros per substituir sèquies antigues per reg pressuritzat. Per contra, a mig termini no es preveuen grans noves infraestructures de regulació i abastament.

Per contra, el litoral català és extremadament vulnerable a l'augment de la temperatura del Mediterrani —0,34 °C per dècada— i a la pujada

⁸ AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA, *L'aigua a Catalunya. Diagnosi i propostes d'actuació*.

⁹ GENERALITAT DE CATALUNYA, «El Govern i la Comunitat General de Regants presenten la modernització dels Canals d'Urgell».

Tot i la tendència a la sequera, els episodis de pluges torrencials seran més freqüents i intensos, superant sovint els marges de seguretat de les infraestructures actuals

del nivell del mar. Les infraestructures de transport i energia, així com els ecosistemes deltaics estan en risc directe.¹⁰ Les projeccions indiquen que, a finals del segle XXI, caldrà elevar la cota de les defenses de protecció entre 0,35 i 0,55 metres per mantenir el nivell de seguretat actual. Això inclou l'adequació de ports i d'infraestructures crítiques com les terminals de gas o les xarxes ferroviàries costaneres.

D'altra banda, es prioritza la regeneració de platges i sistemes dunars com a barreres naturals contra l'erosió i les inundacions. La restauració de maresmes i zones humides permet una adaptació més flexible i autònoma a l'augment del nivell del mar que les estructures rígides. Finalment, caldran infraestructures per restablir el transport de sediments fluvials cap a la costa, especialment als deltes, per contrarestar la subsidència i l'erosió marina.

El canvi climàtic comportarà una reducció dels recursos hídrics

10 CONSELL ASSESSOR PER AL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE, «L'impacte potencial del canvi climàtic en la planificació, prevenció i gestió de les emergències a Catalunya».

d'entre un 24 % i un 40 % a les zones més sensibles de la península cap a finals de segle XXI. Per aquest motiu, caldrà optimitzar els embassaments, perquè les altes temperatures en duplicaran les pèrdues per evaporació. En paral·lel, caldrà millorar-ne la gestió mitjançant sistemes de suport a la decisió i actuacions per evitar la colmatació per sediments, que redueix la seva capacitat útil. A més, caldrà ampliar la infraestructura de dessalinització i la de reutilització d'aigües regenerades procedents d'estacions depuradores d'aigües residuals (EDAR) per a usos industrials i de reg. Finalment, cal completar la modernització dels regadius per reduir el consum net i assegurar la sobirania alimentària en un escenari de menor disponibilitat d'aigua, cercant la màxima eficiència en el seu ús.

Tot i la tendència a la sequera, els episodis de pluges torrencials seran més freqüents i intensos, superant sovint els marges de seguretat de les infraestructures actuals, per la qual cosa caldran infraestructures de drenatge i defensa. Sempre que sigui possible, es dissenyaran solucions basades en la natura que permetin recuperar

l'espai fluvial i les planes d'inundació. Això inclou la creació de meandres, zones d'inundació controlada i la renaturalització de lleres urbanes. A les ciutats, caldran paviments permeables i tancs de tempesta que augmentin la capacitat de drenatge natural i redueixin el risc d'inundacions sobtades, com ja s'ha fet a Barcelona amb els seus dipòsits de retenció d'aigües pluvials. Finalment, els sistemes d'alerta i predicció són essencials per a l'alerta primerenca, ja que permeten dur a terme manobres preventives als embassaments per laminar les avingudes.

Conclusions

La radiografia de les nostres infraestructures estratègiques ens revela que Catalunya es troba en una cruïlla decisiva en què se'n dirimeixen la sobirania, la competitivitat i la capacitat d'adaptació al futur.

La dependència energètica de l'exterior és de quasi el 93 % pel que fa al subministrament de combustibles fòssils i nuclears. La transició cap a un model 100 % renovable i descentralitzat no és només una

La fortalesa d'un país no es mesurarà per l'ambició d'inaugurar noves infraestructures, sinó per la funcionalitat de les seves xarxes bàsiques

obligació climàtica, sinó un imperatiu de seguretat nacional. Les dades del 2024 evidencien la magnitud del repte: amb la meitat de l'electricitat depenent d'uns grups nuclears amb data de tancament fixada a partir del 2030, la lentitud en el desplegament eòlic i solar compromet greument l'objectiu de cobrir el 50 % de la demanda amb renovables al final d'aquesta dècada. Cal accelerar la implantació d'aquestes fonts, minimitzant-ne l'impacte gràcies al PLATER.

Davant d'unes projeccions que auguren una caiguda dels recursos hídrics d'aquí a finals de segle, el camí ja no passa per grans obres de regulació tradicionals, sinó per la circularitat de l'aigua. La modernització pendent dels nostres grans canals —com els d'Urgell o el Segarra-Garrigues— representa un esforç necessari per frenar les pèrdues en el sector que consumeix més del 70 % del recurs, la qual cosa s'ha de combinar de manera estructural amb la dessalinització i la reutilització en els entorns urbans i industrials.

Cal un canvi de paradigma en la gestió de les infraestructures. Catalunya,

per la seva complexitat orogràfica i densitat, té unes infraestructures costoses de construir i difícils de mantenir. Prolongar-ne la vida útil exigeix complir els estàndards internacionals d'inversió en conservació, juntament amb l'ús de tecnologies digitals com el BIM, els bessons digitals i la intel·ligència artificial aplicada al manteniment predictiu.

La fortalesa d'un país no es mesurarà per l'ambició d'inaugurar noves infraestructures, sinó per la funcionalitat de les seves xarxes bàsiques. Assolir unes infraestructures robustes requereix dissenyar sistemes amb capacitats redundants, preparats per encaixar futurs xocs climàtics o geopolítics. Només mitjançant una voluntat política ferma, una col·laboració publicoprivada eficaç i una inversió sostinguda en el manteniment i el coneixement, podrem assegurar un país connectat i preparat per als reptes del demà. ■

■ Bibliografia

ANDREU, Teresa (et al.). «Prospectiva Energètica de Catalunya a l'horitzó 2050 (PROENCAT 2050) i la transició energètica de Catalunya: Emmagatzematge d'energia». A *Institut Català d'Energia (ICAEN)*; *Institut de Recerca en Energia de Catalunya (IREC)*, 2019.

AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA. *L'aigua a Catalunya. Diagnosi i propostes d'actuació* [en línia]. Disponible a: <www.aca.gencat.cat>.

AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA. «Pla de Gestió del Risc d'Inundació del Districte de Conca Fluvial de Catalunya per al període 2022 – 2027» [en línia]. Disponible a: <www.aca.gencat.cat>.

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ (ATM). «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021 – 2030: Memòria tècnica». Barcelona, 2020.

CEDEX. «Evaluación del impacto del cambio climático en los recursos hídricos y sequías en España». A *Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas*, 2017.

CONSELL ASSESSOR PER AL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE. «L'impacte potencial del canvi climàtic en la planificació, prevenció i gestió de les emergències a Catalunya» [en línia]. Disponible a: <www.cads.gencat.cat>.

DOMÍNGUEZ, José Luís (et al.). «Prospectiva Energètica de Catalunya a l'horitzó 2050 (PROENCAT 2050) i la transició energètica de Catalunya: Energia èdica». A *Institut Català d'Energia (ICAEN)*; *Institut de Recerca en Energia de Catalunya (IREC)*, 2020.

ENS D'ABASTAMENT D'AIGUA TER-LLOBREGAT (ATL). «Projecte bàsic de la dessalinitzadora de la Tordera 2. Campanya de reconeixement geotècnic». A *Memòria i annexos*, 2020.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Marc Estratègic de Referència d'Adaptació al Canvi Climàtic per a l'horitzó 2030 (ESCACC30)».

GENERALITAT DE CATALUNYA. «El Govern i la Comunitat General de Regants presenten la modernització dels Canals d'Urgell» [en línia]. A *Sala de Premsa*, 2 de setembre del 2025. Disponible a: <www.govern.cat>.

GIL SANTANDER, Cristina. «Generalitat de Catalunya. Informe d'Impacte Econòmic i Social: Contracte de prestació del servei públic per l'execució d'operacions de conservació d'obra civil». A *Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat*, 2025.

INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA (ICAEN). «Prospectiva Energètica de Catalunya 2050 (PROENCAT 2050)». Aprovada mitjançant l'Acord GOV/130/2023, de 13 de juny. Barcelona, 2023.

INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA (ICAEN). *Estadístiques*. Disponible a: <www.icaen.gencat.cat>.

MARGARIT, Jaume (et al.). «Balanz elèctric de Catalunya 2024: Resum de les principals dades del balanç elèctric de Catalunya de l'any 2024». A *Institut Català d'Energia (ICAEN)*, 2024.

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE.

«Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la Costa Española». A *Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar*, 2016.

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO. *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030*. Madrid, 2020.

MOLINS, Climent. «Enginyeria de la Construcció». A *Anuari 2001*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 2002, p. 201-202.

RAMÍREZ, Marta (et al.) *Elaboración de la metodología y bases de datos para la proyección de impactos de cambio climático a lo largo de la costa española*. A MITECO, 2019.

ROMERO-GOMEZ, G. «La seguretat hídrica i el cicle hidrosocial a Catalunya: diagnosi i reptes per a un país sota pressió». A *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 72, núm. 1, p. 27-49, 2026.



ESTUDIS FEMINISTES

FUNDACIÓ
IRLA

www.irla.cat/publicacions



navegador

Infraestructures, economia i població: per què Catalunya és radial i al País Basc adopta una lògica en forma de Y

[vista prèvia >](#)

Tot i que la mobilitat estructura i condiona els països, la forma en què es vertebrava un territori té més a veure amb el seu model de creixement econòmic. Catalunya ha concentrat històricament la seva població a l'entorn de l'àrea metropolitana de Barcelona i de les comarques de costa, fet que s'ha agreujat els darrers anys a causa d'un creixement centrat en el turisme, la qual cosa fa que les infraestructures es concentrin en aquestes zones. En canvi, el País Basc esponja més la població en diferents punts i manté un model més industrialitzat, tot i tenir dèficits en infraestructures, especialment ferroviàries. Afrontar els reptes demogràfics, d'infraestructures i de model econòmic ha de permetre enfortir els territoris i el conjunt del país.



José Rodríguez

Científic de Dades de la UGT de Catalunya
i membre del Consell del Treball Econòmic i Social de Catalunya
jrodriguez@ugt.cat

Una de les principals característiques demogràfiques de Catalunya és la forta concentració de població a Barcelona i la seva àrea metropolitana, que situa gran part de la població a la primera i segona corona, amb efectes coneguts sobre els preus de l'habitatge i les condicions de vida.¹ Aquesta macrocefàlia metropolitana també força la centralització d'infraestructures i serveis, que accentua els desequilibris territorials.

En contrast, al País Basc —tot i el dinamisme de Bilbao i la seva àrea metropolitana— la població es distribueix de manera més equilibrada.

Les economies basca i catalana comparteixen trets estructurals similars, com el pes històric de la indústria i un desenvolupament marcat pel centralisme estatal i per dèficits en la infraestructura ferroviària.

Aquesta comparació exigeix, però, una mínima contextualització geogràfica. El País Basc té una superfície semblant a la demarcació de Barcelona i una densitat mitjana una mica

superior a la catalana —307 hab/km²—, però menys de la meitat que la de la demarcació de Barcelona. I, si la demografia importa per condicionar el país, encara més important ho és el relleu: a Catalunya la població es concentra a les planes i a la franja litoral, ja que la resta del territori té pendents superiors al 20 %. al País Basc és encara més accidentada, però el poblament s'ha distribuït sobretot a la costa i al fons de valls estretes, en lloc de la plana alabesa, condicionat per una economia històricament abocada al mar.

Aquest article examina si les diferències en l'evolució dels patrons de poblament entre Catalunya i el País Basc s'expliquen principalment per factors geogràfics i econòmics més que per les infraestructures de transport.

Els efectes de les infraestructures en la distribució urbana de la població

Segons la literatura acadèmica, el transport públic va ser durant la primera meitat del segle XX un dels principals elements vertebradors de

les ciutats modernes i de la distribució de la població, amb efectes que encara són perceptibles avui.²

A la Península Ibèrica els municipis amb accés al ferrocarril van tendir a créixer més que els que no en tenien. Tanmateix, l'impacte del tren va variar notablement segons la localització i el teixit productiu, de manera que la xarxa ferroviària va influir en la concentració i redistribució de la població, però sempre fortament condicionada pel context econòmic i territorial.³

A la segona meitat del segle XX, el protagonisme del ferrocarril va ser desplaçat per les autopistes i la generalització del vehicle privat,⁴ que van facilitar el desplaçament residencial cap a la perifèria i la pèrdua de població dels centres urbans.

Els estudis mostren que les autopistes tendeixen a afavorir l'expansió

2 MINGXI, «Transportation, decentralization, and path dependence: How did the old tramway shape Shanghai, China?».

3 FRANCH-AULADELL (et al.), «The railway network and the process of population concentration in Spain, 1900-2001».

4 BAUM-SNOW, «Did highways cause suburbanization?».

1 CTESC, *Les polítiques de reequilibri territorial a Catalunya*.

Les polítiques de mobilitat són efectives si van acompanyades de polítiques d'habitatge, serveis i desenvolupament econòmic coherents amb la realitat socioeconòmica i geogràfica

de les àrees perifèriques, reforcen la dispersió urbana i generen ciutats més extenses, fragmentades i de menor densitat.⁵ Aquesta expansió urbana té efectes negatius sobre la mobilitat: allarga els temps de viatge, incrementa el consum energètic i redueix l'ús del transport públic i dels desplaçaments a peu.⁶ A més, una població menys densa dificulta el sosteniment de xarxes de transport públic de qualitat, especialment fora de les grans àrees metropolitanes.⁷

Al segle XXI, el transport públic recupera protagonisme en la vertebració poblacional dins les àrees metropolitanes,⁸ encara que amb un efecte més limitat que al segle XX. Una millor xarxa pot afavorir la densificació urbana i la creació de nous nuclis amb dinàmiques econòmiques pròpies, però, perquè sigui una realitat, depèn de polítiques

urbanístiques, d'habitatge i d'inversió coherents.⁹ Per contra, polítiques mal orientades, com la construcció d'habitatge assequible en perifèries mal planificades, poden reforçar el creixement dispers.¹⁰

Així doncs, durant la primera meitat del segle XX el tren va afavorir un model policèntric, mentre que a la segona meitat el vehicle privat i les xarxes viàries d'alta capacitat van impulsar la dispersió urbana i la suburbanització. Aquesta dispersió no policèntrica provoca una accessibilitat limitada als serveis i al transport públic, amb conseqüències socials, econòmiques i ambientals.¹¹ Durant les primeres dècades del segle XXI hi ha una certa recuperació del paper del transport públic com a vertebrador de la població, però només si va acompanyat de polítiques d'habitatge, serveis i desenvolupament

econòmic coherents amb la realitat socioeconòmica i geogràfica.

Concentració econòmica i industrial: macrocefàlia catalana enfront la Y basca

L'activitat industrial moderna s'ha estructurat al voltant de les infraestructures de mobilitat disponibles: el ferrocarril fins als anys 1950 i, posteriorment, les vies d'alta capacitat per a vehicles motoritzats. A Catalunya, la relació entre activitat econòmica i xarxa viària —i en menor mesura, ferroviària— és evident. Els polígons industrials s'organitzen principalment al llarg de tres eixos principals: l'AP-7, paral·lela a l'eix ferroviari prelitoral entre Sant Vicenç de Calders i Maçanet; l'eix litoral, associat a les autopistes C-32 i C-31 i al primer ferrocarril Barcelona-Mataró; i l'eix de l'A-2, finalitzat als anys 1990, que vertebrava la plana de Lleida, l'Anoia i el Baix Llobregat, complementat amb infraestructura ferroviària històrica. Aquesta estructura, malgrat la seva extensió, reforça la centralitat de l'àrea metropolitana de Barcelona.

5 ROCHA (et al.), «The heterogenous effects of motorways on urban sprawl: causal evidence from Portugal».

6 KAKAR, «Impact of urban sprawl on travel demand for public transport, private transport and walking».

7 BROWNSTONE; GOLOB, «The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption».

8 QASEER, «Centrality through public transport networks: The case of Budapest and Vienna».

9 DUBÉ (et al.), «Can public investment in transport influence densification and land use? Evidence from the tramway of Dijon (France)».

10 LI; XIE; NIU, «Does affordable housing supply exacerbate urban sprawl? Evidence from Chinese cities».

11 COCHECI; PETRISOR, «Assessing the negative effects of suburbanization: The urban sprawl restrictiveness index in Romania's Metropolitan Areas».

Al País Basc, els polígons d'activitat econòmica es concentren principalment al llarg de la Y basca, articulada per dos grans eixos viaris

A més, s'hi distingeixen tres eixos secundaris: el de la C-16 seguint el Llobregat, amb la línia ferroviària del Vallès fins a Manresa i l'antic ferrocarril cap a Berga; el de la C-17, vinculat a la línia Barcelona–Granollers–Vic–Ripoll; i, finalment, el traçat de l'antic carrilet de Girona, que connectava Girona, Salt i Olot.¹²

Al País Basc, els polígons d'activitat econòmica es concentren principalment al llarg de la Y basca, articulada per dos grans eixos viaris: l'AP-8, construïda als anys 1970, que connecta Bilbao amb Sant Sebastià seguint la costa i l'autovia d'Eibar, i l'AP-1, finalitzada a la primera dècada del segle XXI, que uneix Vitòria amb l'AP-8 a Eibar. La xarxa ferroviària contribueix a explicar la concentració històrica entre Bilbao i Donostia, on el servei és més dens, mentre que Vitòria, sense connexió directa, mostra que la concentració industrial al ramal inferior de la Y —Vitòria–Eibar/Mondragón— depèn principalment de l'AP-1 i de les

connexions viàries històriques, amb inexistència de tren.¹³

L'actual distribució de polígons d'activitat econòmica a Catalunya i al País Basc reflecteix en gran mesura les infraestructures ferroviàries històriques i les autopistes construïdes a partir dels anys 1960. No obstant això, l'equilibri territorial difereix notablement entre ambdós territoris: a Catalunya, la vegueria metropolitana concentra el 66 % de les empreses en polígons, mentre que al País Basc el territori històric de Biscaia n'acumula només el 42 %.¹⁴

L'evolució demogràfica entre 1975-2025 ha enfortit la macrocefàlia catalana, mentre que ha reequilibrat el País Basc

La majoria de persones opta per residir a prop dels llocs de feina. A

Catalunya, entre el 72 % dels desplaçaments laborals a la demarcació de Barcelona i el 90 % a la vegueria del Pirineu es produeixen dins del propi municipi o cap a municipis propers dins la mateixa comarca. Al País Basc, el 90 % dels desplaçaments quotidians també es concentren dins del mateix territori històric, principalment dins de la mateixa comarca i municipi. Així, l'anàlisi dels llocs de treball permet identificar les zones on es concentra la població.

En aquest context, al País Basc la concentració de llocs de treball i població és clara als municipis i comarques que conformen la Y basca, especialment a les més poblades —Bilbo Handia, Donostialdea, Arabako Lautada, Durangaldea, Urola Kosta, Goierri i Debaigonea— i esdevé encara més evident quan l'anàlisi es fa a nivell municipal.¹⁵

A Catalunya, la situació és molt diferent: tot i que les infraestructures han distribuït activitat econòmica al llarg del territori, aquesta es concen-

¹² Es pot consultar el mapa de polígons d'activitat econòmica al Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE) de la Generalitat. Veure: <www.sig.gencat.cat/visors/siape.html>.

¹³ El Directori d'Activitats Econòmiques del País Basc [DIRAE], que depèn del Servei d'Estadística del País Basc [Euskal Estatistika Erakundea], alimenta la capa d'activitats econòmiques del visor geogràfic del País Basc, on es pot consultar el mapa de polígons d'Activitat Econòmica del País Basc. Veure: <www.geo.euskadi.eus/geobisorea>.

¹⁴ Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE) de la Generalitat.

¹⁵ L'autor d'aquest article ha creat un visualitzador d'alguns d'aquests mapes. Disponible a: <www.tinyurl.com/IRLA-EUS-CAT>.

El País Basc ha mantingut una població relativament estable, amb un creixement del 3,5 % entre 1981 i 2025, mentre que Catalunya ha experimentat un augment molt superior, del 36 %

tra principalment a Barcelona i a les comarques limítrofes. Actualment, el 63 % de la població resideix¹⁶ al Barcelonès o a les quatre comarques adjacents —Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme— i més de dos terços dels llocs de treball de Catalunya es generen en aquestes mateixes zones.

En els darrers 50 anys, el País Basc ha mantingut una població relativament estable, amb un creixement del 3,5 % entre 1981 i 2025, mentre que Catalunya ha experimentat un augment molt superior, del 36 %, gairebé deu vegades més. Tot i això, s'han observat també algunes tendències d'equilibri territorial a Catalunya: la regió metropolitana ha passat de representar el 70,75 % de la població catalana el 1986 al 63,37 % el 2022.¹⁷ Aquest reequilibri relatiu no ha alterat la centralitat funcional de Barcelona ni la concentració d'activitat i ocupació a la seva àrea immediata, sinó que ha generat dispersió a corones més externes, sense afavorir un model més policèntric.

Un cas il·lustratiu és el Baix Penedès i la costa sud metropolitana, on l'expansió de la segona residència, el turisme litoral i la consolidació de Rodalies van precedir un creixement residencial accelerat, amb la transformació de moltes segones residències en primeres.

A més, aquest increment de població s'ha concentrat en quatre comarques. Dels 2,17 milions¹⁸ de persones que ha guanyat Catalunya entre 1981 i 2025, la meitat s'han produït al Vallès, al Maresme i al Baix Llobregat i la resta del creixement s'ha registrat a comarques de costa.¹⁹

L'increment de població a les comarques al voltant de Barcelona no es pot atribuir només a un efecte d'expulsió de la ciutat: el Barcelonès ha perdut unes 55.000 persones entre 1981 i 2025, xifra insuficient per explicar el creixement de més d'un milió d'habitants al Baix Llobregat, Vallès Occidental i Oriental i Maresme. Aquest augment demogràfic no

prové de taxes de fertilitat altes, sinó de la immigració interna i externa, atreta pel creixement d'activitat econòmica a partir del model de sous baixos i de potenciació del sector serveis i turístic.

Al País Basc, la població s'ha mantingut estable a Biscaia i Guipúscoa, mentre que Àlaba ha experimentat creixements sostinguts similars als de Catalunya entre 1980 i 2025. Això ha comportat un reequilibri territorial parcial, concentrat a Vitòria, que acull el 77 % de la població d'Àlaba, un procés afavorit per la seva transformació el 1979 en capital administrativa i seu del govern basc.

Els efectes limitats de la infraestructura ferroviària al País Basc i Catalunya com a factor de vertebració de la població i de l'activitat econòmica al segle XXI

Al País Basc, la xarxa de transport públic és molt densa al voltant de Bilbao, amb tramvia, metro i Cercanías, a més d'una connexió ferroviària rellevant cap a Donostia gràcies a l'Euskotren i a Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha (FEVE). Per

16 IDESCAT.

17 Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

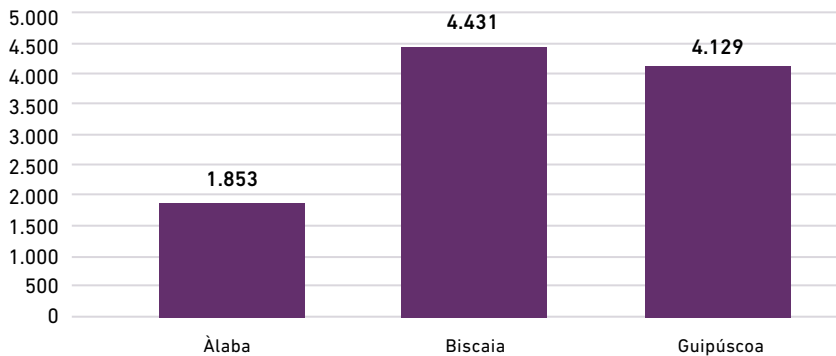
18 IDESCAT.

19 L'autor de l'article ha creat un visualitzador del mapa de Catalunya amb aquestes dades. Veure: <www.tinyurl.com/IRLA-EUS-CAT>.

L'actual sistema no ha alterat la centralitat funcional de Barcelona ni la concentració d'activitat i ocupació a la seva àrea immediata, sinó que ha generat dispersió a corones més externes, sense afavorir un model més policèntric

Gràfic 1

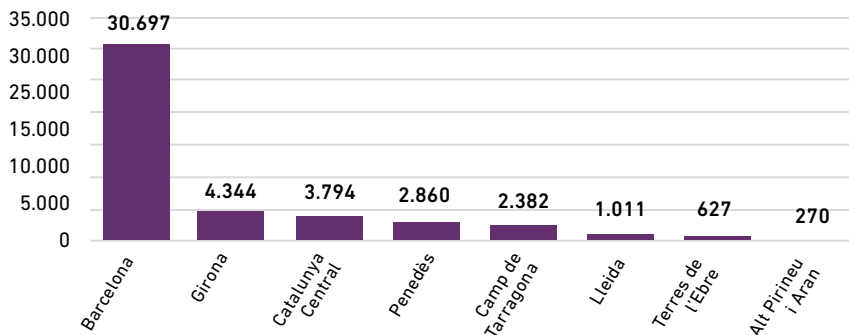
**Nombre d'empreses industrials (establiments)
per territori històric al País Basc, 2023**



Font: Directori d'Activitats Econòmiques del País Basc (DIRAE).

Gràfic 2

**Nombre d'empreses industrials (establiments)
per vegueries a Catalunya, 2024**



Font: Servei d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE).

contra, Vitòria disposa de connexions ferroviàries limitades amb la resta del territori basc; la seva connexió més directa amb Bilbao passa per Miranda de Ebro, ja a la província de Burgos. En termes de volum de viatgers, l'Euskotren i la xarxa de Cercanías de Bilbao mouen uns 48 milions de passatgers l'any —dades de 2024.²⁰

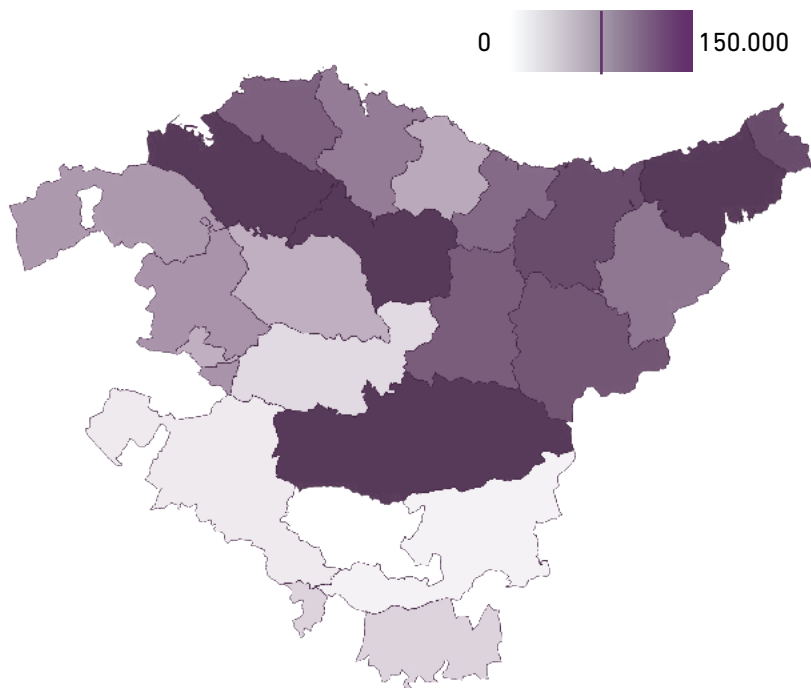
Tot i que l'Euskotren és més fiable que Rodalies en nombre d'incidències i puntualitat, i no pateix el caos ferroviari que afecta Catalunya, no es pot afirmar que la xarxa ferroviària del País Basc sigui avui el principal factor de vertebració territorial ni el més determinant per a la mobilitat laboral i econòmica del país en comparació amb Catalunya. La finalització el 2009 del tram de l'AP-1 entre Vitòria i Eibar podria haver contribuït al creixement de la població de la capital, però aquest augment ja havia començat abans de l'inici de la seva construcció, a causa de la conversió de la ciutat en capital administrativa i seu del govern del País Basc.

²⁰ Dades administratives de RENFE i d'Euskotren recollides a l'Observatorio del ferrocarril en España, a l'informe del 2024.

Tot i la radialitat de la xarxa ferroviària que converteix Barcelona en un node central, aquesta no explica per si sola la concentració poblacional de l'àrea metropolitana

Figura 1

Població al País Basc per comarques, 2024 (en persones)



Font: Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

A Catalunya, la intensitat d'ús del transport ferroviari és notablement superior a la del País Basc. Ferrocarrils de la Generalitat va registrar 97,4 milions de viatges el 2024 i Rodalies de Catalunya 127,4 milions el mateix any. La intensitat de viatgers

en tren —excloent tramvia i metro— és de 27,7 viatges per habitant i any a Catalunya, mentre que al País Basc és del 21,6. Tot i que la xarxa ferroviària catalana concentra molta densitat a la primera corona de Barcelona, la seva xarxa de mitjana distància és més

complexa i compta amb més eixos que la del País Basc. Ciutats com Manresa, Girona i Lleida funcionen com a nodes intensos de comunicació ferroviària, amb connexions cap a Manresa, el Camp de Tarragona i l'alta velocitat. Les línies R1, R2, R3, R4 nord i sud, amb un nombre significatiu d'expedicions diàries, s'estenen més enllà dels municipis metropolitans, igual que les línies regionals que cobreixen Girona, el Camp de Tarragona, el Pla de Lleida i connecten Lleida amb Reus. Altres serveis no metropolitans inclouen les línies de FGC d'Igualada i Manresa.

A més, Catalunya disposa d'una xarxa d'alta velocitat completa que connecta les capitals de les quatre demarcacions i facilita connexions especialment àgils entre Figueres, Girona, Barcelona i Lleida, i en menor mesura amb Reus i Tarragona —a diferència de les ciutats anteriors, aquesta estació comuna es troba fora tant de Tarragona com de Reus—, mentre que l'alta velocitat al País Basc encara està per desenvolupar. Pel que fa a autopistes i autovies, ja existien trams metropolitans a la dècada del 1970, i construccions posteriors com el Túnel del Cadí —anys 1980—, el túnel de

Bracons, o els trams de la C-32 entre Sitges i el Vendrell i entre Mataró i Blanes, haurien en tot cas de reforçar la concentració de població fora de l'àrea metropolitana, fet que no s'ha produït.

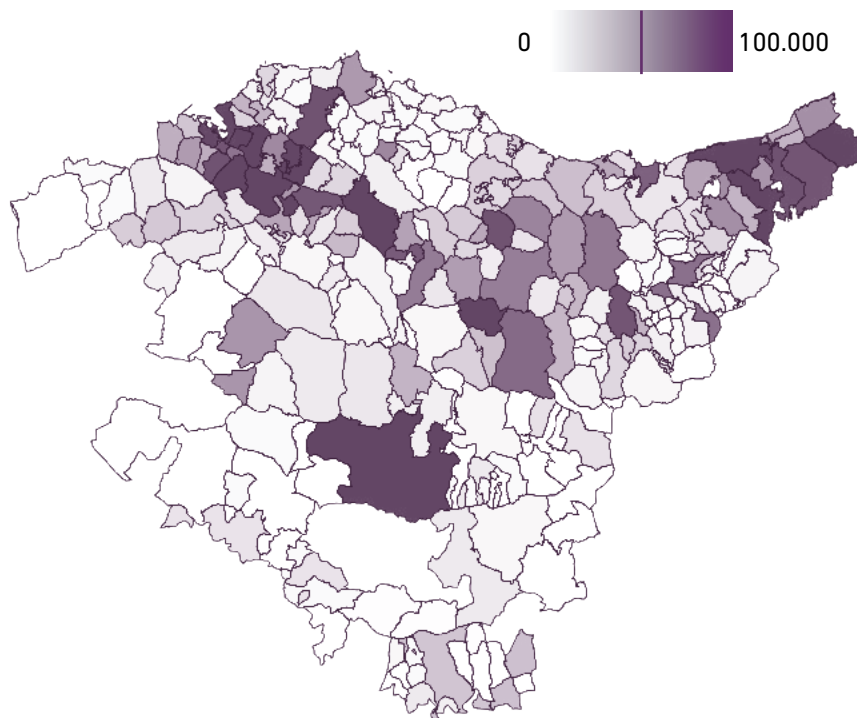
Tot i la radialitat de la xarxa ferroviària que converteix Barcelona en un node central, aquesta no explica per si sola la concentració poblacional de l'àrea metropolitana, ja que la xarxa cobreix àmpliament els territoris metropolitans i inclou connexió directa d'alta velocitat amb tres de les quatre capitals de demarcació. Així doncs, si el transport públic i la xarxa viària no expliquen completament la macrocefàlia i la desigualtat territorial de Catalunya, cal tenir en compte altres factors addicionals relacionats amb la història econòmica, la geografia i la dinàmica demogràfica del territori.

L'evolució dels sectors econòmics com a principal factor explicatiu del creixement de concentració de població

Com que la població creix a partir de 1980 allà on hi ha un increment de

Figura 2

Ocupació al País Basc segons municipis a on hi ha empreses industrials (establiments), 2024 (en persones)



Font: Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

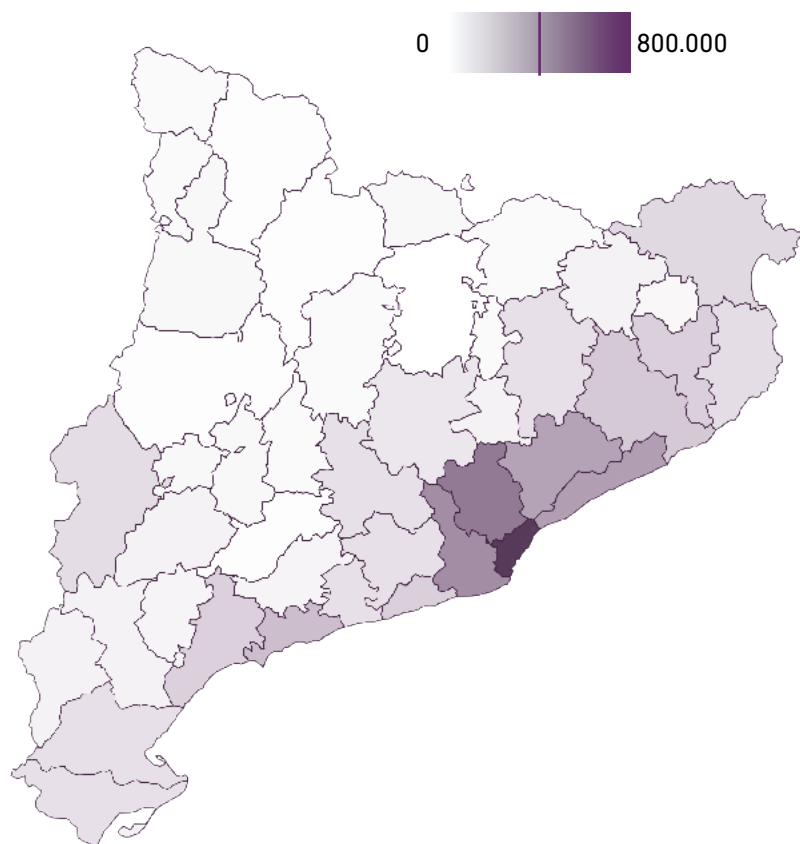
demanda d'ocupació, i ja que hem vist que el factor d'infraestructures no té un efecte explicatiu, hem d'analitzar quina és la història del mercat de treball dels darrers anys

al País Basc i Catalunya. La pregunta que volem respondre és per què s'ha produït aquesta atracció tan intensa de població cap a l'àrea metropolitana a partir de la dècada de 1980.

L'increment de població als municipis costaners està estretament lligat a l'evolució en la composició del mercat laboral català

Figura 3

Població per comarques a Catalunya, 2024 (en persones)



L'increment de població als municipis costaners, i especialment al voltant de l'àrea metropolitana de Barcelona, està estretament lligat a l'evolució en la composició del mercat laboral català. El 2008, l'ocupació en el sector turístic representava menys del 10 % del total de l'ocupació, mentre que el 2024 aquest pes havia pujat fins al 14,1 %.²¹ Al País Basc, en canvi, el pes del sector turístic s'ha mantingut pràcticament estable: el 2008 era del 9,7 % i el 2024, del 9,8 %.²²

Aquest dinamisme contrasta amb l'evolució de la indústria. Tot i que el País Basc ha viscut un procés de terciarització, aquest és més intens a Catalunya. L'ocupació industrial catalana ha passat del 20,6 % al 2008 al 16,5 % al 2024, i ha perdut 4,1 punts percentuals, mentre que al País Basc la caiguda ha estat menor, del 23,4 % al 20,4 % en el mateix període —3,1 punts percentuals. A més, a Catalunya aquesta terciarització

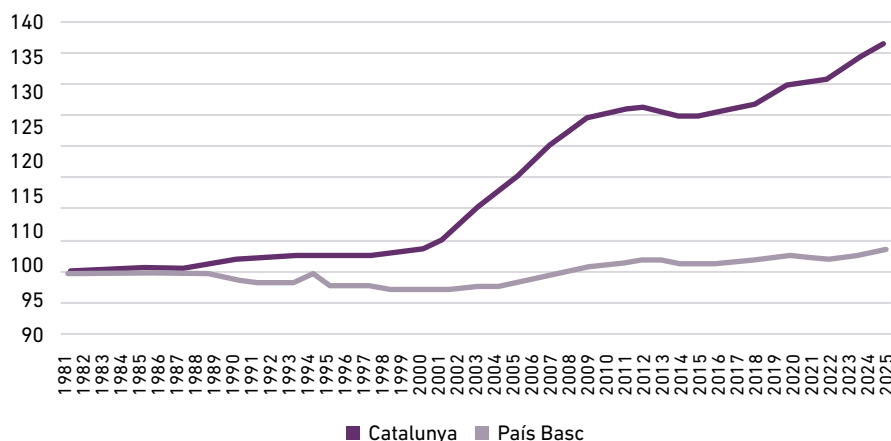
21 IDESCAT, «Població ocupada en el sector turístic. Per sexe i situació professional».

22 EUSTAT.

L'ocupació industrial catalana ha passat del 20,6 % al 2008 al 16,5 % al 2024, i ha perdut 4,1 punts percentuals, mentre que al País Basc la caiguda ha estat menor, del 23,4 % al 20,4 % en el mateix període

Gràfic 3

Evolució percentual de la població a Catalunya i al País Basc, 1981-2025
(base 100 = 1981)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

—a diferència del País Basc que s'ha distribuït en més sectors— ha estat especialment vinculada al turisme: el descens de la indústria s'ha traduït pràcticament en un increment equivalent en el pes del sector turístic.

A més dels llocs de treball directes del sector turístic cal comptar els indirectes —comerç i restauració, i altres serveis per donar servei al creixement turístic. També cal su-

mar-hi que l'increment de població concentrat en aquests municipis genera una major demanda interna i de consum, que arrossega tot el sector de serveis. Cal destacar, però, que aquest tipus d'ocupació associada al turisme, en general, no té un alt valor afegit: es tracta de llocs de treball poc qualificats i amb salaris baixos.²³ Per tant, és

23 Els salaris declarats el 2024 a l'Enquesta de Condicions de Vida de les persones treballadores al

l'increment de l'activitat turística a Barcelona ciutat en particular, i als municipis de costa en general, un dels factors explicatius d'aquest creixement de població.

Un segon factor econòmic que podria explicar el creixement de població a l'àrea metropolitana és la concentració d'institucions i organismes del Govern de la Generalitat a la capital catalana. En aquest cas, considerem que aquest factor, tot i tenir un cert efecte sobre el creixement de població, és un factor secundari i de menor importància que la terciarització cap al sector turístic,²⁴ ja que el pes del sec-

sector de l'hostaleria a Catalunya, eren de 13.700 € nets, mentre que el del conjunt de l'economia catalana les persones treballadores declaraven rebre un salari de 22.700 € nets. És el segon salari més baix, entre els 20 sectors que diferencia l'ECV, només superior al de les persones treballadores de la llar —13.550 € nets. En la mateixa ECV es pot consultar que la taxa de persones treballadores del sector de l'hostaleria que estan en risc de pobresa —el 15 %—, dobla la taxa general de risc de pobresa de les persones treballadores de tots els sectors, només superada per les persones treballadores de la llar i les persones que treballen al sector agrícola, ramader i pesquer.

24 Al País Basc el pes dels treballadors de l'administració pública és un 17,7 % mentre que a Catalunya només un 13,9 % —4rt trimestre del 2025, segons l'EPA. De fet, al primer trimestre del 2005 a Catalunya el pes de l'ocupació pública era d'un 11,9 %, mentre que al País Basc era del 12,9 %. El creixement a Catalunya ha sigut de 2 punts mentre al País

Al segle XXI, el transport públic pot ajudar a enfortir els centres d'activitat no metropolitans existents i consolidar les dinàmiques locals o regionals que ja es produeixen

tor públic i el seu creixement són menors a Catalunya en comparació amb el País Basc.

Conclusió: al segle XXI els canvis en l'estructura econòmica condicionen la població més que les millores d'infraestructures ferroviàries i de transport públic

Tant al País Basc com a Catalunya, l'evolució de la població està molt més vinculada als canvis en l'estructura econòmica i al model econòmic, al creixement demogràfic, als condicionants històricogeogràfics de cada territori i, fins i tot, a la concentració administrativa, que no pas a les millores en les infraestructures de transport públic. A finals del segle XX, Catalunya ja partia d'una situació de forta macrocefàlia amb la capital com a nucli central, mentre que el País Basc comptava amb una distribució més equilibrada entre les tres capitals dels seus territoris històrics. Aquesta situació s'ha vist agreujada a Catalunya per una terciarització més intensa i un creixement massiu del sector turístic. Aquest canvi ha

incrementat la concentració de la demanda de treball i ha atret població cap a Barcelona i els municipis de costa, fet que ha afavorit una major concentració de població prop dels principals focus d'ocupació.

Al País Basc, tot i disposar d'una xarxa ferroviària menys extensa que la catalana, amb una de les capitals històriques sense connexió directa ferroviària i amb el major endarreriment en la xarxa d'alta velocitat de tot l'Estat espanyol, l'estructura econòmica, l'evolució demogràfica i la menor dependència del turisme han permès mantenir una distribució territorial més equilibrada, amb la població i l'activitat econòmica concentrades al llarg de la Y basca. De fet, el canvi demogràfic més significatiu al País Basc —el creixement de població de Vitòria a causa de la concentració administrativa—, ha millorat l'equilibri territorial de la població.

Al segle XXI, el transport públic pot ajudar a enfortir els centres d'activitat no metropolitans existents i consolidar les dinàmiques locals o regionals que ja es produeixen, però creure que la xarxa de transport públic

pot crear dinàmiques econòmiques i socials des de zero és un error que pot portar a intentar replicar en petit el model d'alta velocitat espanyol, amb una xarxa infrautilitzada per manca de demanda en la majoria dels corredors. Els objectius de la xarxa ferroviària han de centrar-se a garantir el dret a la mobilitat i facilitar la transició cap a una mobilitat sostenible, prioritzant els corredors amb demanda real i consolidant els nuclis d'activitat econòmica no metropolitans ja existents.

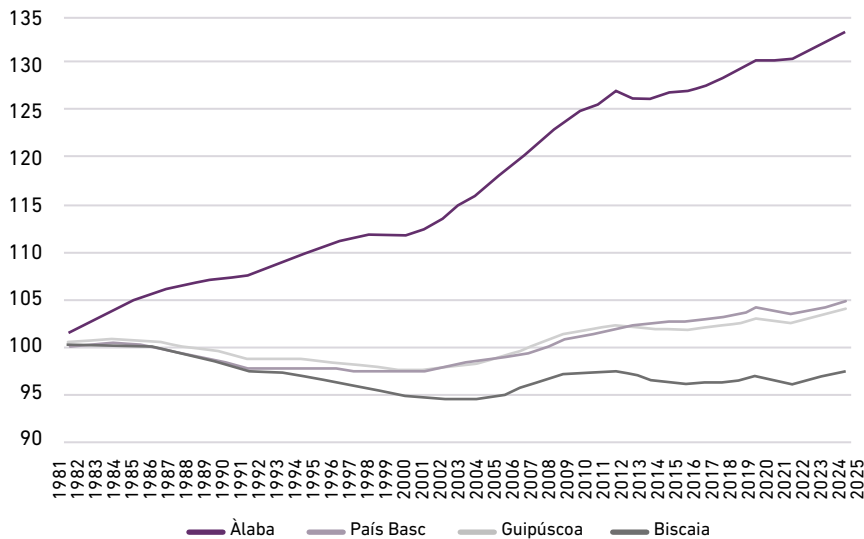
No podem —ni té gaire sentit— aspirar a replicar al País Basc en termes demogràfics i territorials, atès que partim de geografies, relleus i patrons de poblament molt diferents. Tampoc és un bon objectiu afavorir l'expansió urbana de Barcelona cap a corones cada vegada més àmplies. En canvi, cal enfortir els nuclis d'activitat econòmica fora de l'àrea metropolitana, millorant el transport públic dels territoris dels quals depèn la població que hi treballa, i no tant centrar-nos a millorar la connexió amb Barcelona. El principal projecte ferroviari de país hauria de ser la línia orbital ferroviària, que connectaria en una primera fase el

Basc ha sigut de gairebé 5 punts.

Per vertebrar el territori cal prioritzar la mobilitat intracomarcal amb transport públic, reforçant les xarxes de bus convencionals i a demanda

Gràfic 4

Taxa de creixement demogràfic al País Basc, 1980-2025
(base 100 = 1981)



Font: EUSTAT.

Baix Llobregat amb el Vallès i, en una segona fase, el Penedès, el Garraf i el Maresme, sense passar per la capital. Altres projectes, com el tren del Camp de Tarragona, la línia de tren lleuger entre Sallent i Manresa, la millora de les Rodalies de Lleida i Girona o l'optimització del servei ferroviari de Terres de l'Ebre tenen molt de sentit i contribuirien a enfortir

les dinàmiques econòmiques locals. Igualment, la millora dels serveis de Rodalies de Girona i els de la plana de Lleida amb Manresa i l'increment de freqüències i servei dels regionals de Reus i Tarragona afavoririen aquesta desconcentració respecte de l'àrea metropolitana. Alhora, cal aprofitar els busos de trànsit ràpid per donar servei a corredors no me-

tropolitans amb demanda elevada, com l'existent entre Vic i Manresa amb serveis de bus exprés.

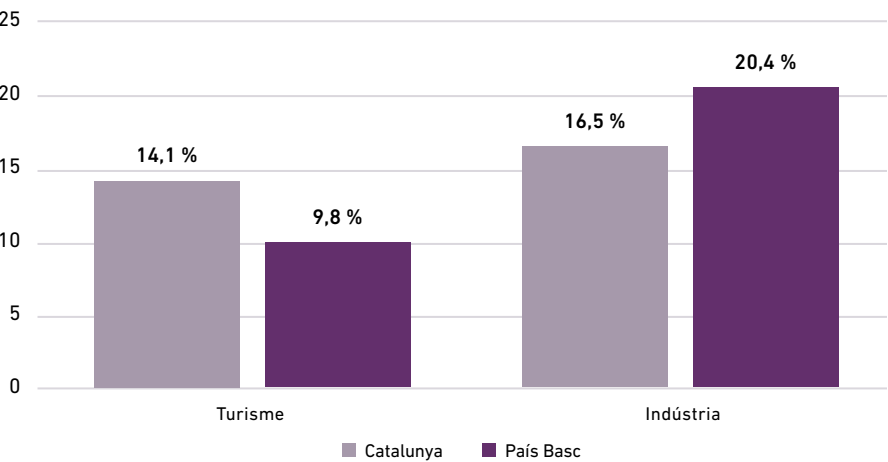
Cal no oblidar, però, que per vertebrar el territori cal prioritzar la mobilitat intracomarcal amb transport públic, reforçant les xarxes de bus convencionals i a demanda, ja que la majoria dels desplaçaments, fins i tot per motius econòmics, es produeixen dins de la mateixa comarca. Segons la darrera enquesta de mobilitat del govern del País Basc, corresponent al 2021 i que, per tant, cal analitzar amb la perspectiva d'un any amb restriccions a la mobilitat, l'ús del transport públic per a la mobilitat intracomarcal és del 26 %, mentre que a la demarcació de Barcelona —únic àmbit del qual es disposa de dades comparables— l'Enquesta de Mobilitat en Dies Feiners (EMEF) del 2024, indica que aquest percentatge és del 22 %. Aquesta diferència rau en un major pes dels busos interurbans en la mobilitat dins de la mateixa comarca en el cas del País Basc.

Ara bé, tot aquest esforç pot quedar en res si Catalunya no reorienta el seu model productiu. La forta dependència del turisme i dels serveis

El model econòmic català ha contribuït a sobresaturar els serveis de mobilitat, ha agreujat la crisi de l'habitatge i ha tensionat els serveis públics

Gràfic 5

Pes de l'ocupació per sectors, 2024 (en %)



Font: Enquesta de Població Activa, 4t trimestre (EPA), IDESCAT i EUSTAT.

associats, concentrada especialment a la costa i a Barcelona, ha estat un dels principals motors del creixement de població a l'àrea metropolitana. Aquest fenomen ha contribuït a sobresaturar els serveis de mobilitat, ha agreujat la crisi de l'habitatge i ha tensionat els serveis públics, sense que aquesta activitat econòmica hagi significat un increment substancial de la renda mitjana de la població catalana. Sense una reorientació del model productiu, qualsevol inversió en transport públic o habitatge serà

insuficient: el creixement de població continuarà concentrant-se a l'àrea metropolitana de Barcelona, atreta pel creixement de llocs de treball de baix valor afegit, fet que perpetuarà l'estancament de la renda mitjana i generarà més desequilibris territorials, problemes d'habitatge i de mobilitat. ■

■ Bibliografia

BAUM-SNOW, Nathaniel. «Did Highways Cause Suburbanization?» [en línia]. A *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 122, núm. 2, 2007, p. 775–805. Disponible a: <www.doi.org/10.1162/qjec.122.2.775>.

BROWNSTONE, David; GOLOB, Thomas F. «The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption» [en línia]. A *Journal of Urban Economics*, vol. 65, núm. 1, 2009, p. 91–98. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.jue.2008.09.002>.

COCHECI, Radu-Matei; PETRIȘOR, Alexandru-Ionuț. «Assessing the Negative Effects of Suburbanization: The Urban Sprawl Restrictiveness Index in Romania's Metropolitan Areas» [en línia]. A *Land*, vol. 12, núm. 5, 2023, art. 966. Disponible a: <www.doi.org/10.3390/land12050966>.

CTESC. Les polítiques de reequilibri territorial a Catalunya. A *Col·lecció Estudis i Informes*, núm. 71, 2025.

DUBÉ, Jean et al. «Can public investment in transport influence densification and land use? Evidence from the tramway of Dijon (France)» [en línia]. A *Transport Policy*, 2026. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.103927>.

FRANCH-AULADELL, Xavier et al. «The railway network and the process of population concentration in Spain, 1900–2001» [en línia]. A *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 32, núm. 3, 2014, p. 351–379. Disponible a: <www.e-archivo.uc3m.es>.

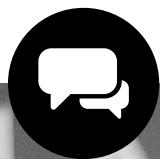
KAKAR, Khalil A. «Impact of Urban Sprawl on Travel Demand for Public Transport, Private Transport and Walking» [en línia]. A *Transportation Research Procedia*, vol. 48, 2020, p. 1881–1892. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.221>.

LI, Yue; XIE, Zihan; NIU, Lu. «Does affordable housing supply exacerbate urban sprawl? Evidence from Chinese cities» [en línia]. A *Habitat International*, vol. 168, 2026. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.habitatint.2025.103674>.

LI, Mingxi. «Transportation, decentralization, and path dependence: How did the old tramway shape Shanghai, China?» [en línia]. A *Explorations in Economic History*, vol. 94, 2024. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.eeh.2024.101619>.

QASSEER, Ola et al. «Centrality through public transport networks: The case of Budapest and Vienna» [en línia]. A *Journal of Urban Mobility*, vol. 9, 2026. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.urbmob.2026.100198>.

ROCHA, Bruno et al. «The heterogeneous effects of motorways on urban sprawl: causal evidence from Portugal» [en línia]. A *Research in Transportation Economics*, vol. 114, 2025. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101666>.



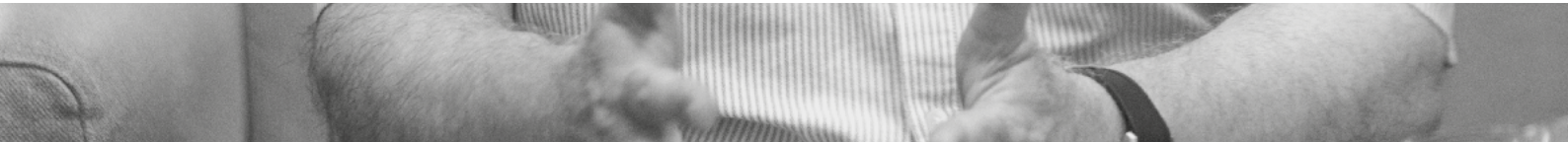
fòrum



Robert Casadevall

“ Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom ”

Una conversa amb Ester Capella



Les infraestructures han estat, històricament, un element de tensió entre Catalunya i l'Estat espanyol. La desinversió crònica en la xarxa ferroviària, per exemple, ha dificultat la vertebració d'un sistema de transport que connecti territorialment el país. En el cas de l'àmbit energètic i de gestió de l'aigua, hi ha assignatures pendents i projectes que s'han quedat durant anys en un calaix. Tot plegat, on part del catalanisme ha situat com a prioritat assolir més quotes de governança, amb avenços com el traspàs de Rodalies o la creació de l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya. Conversem amb Ester Capella, portaveu d'Esquerra Republicana al Parlament i exconsellera de Territori de la Generalitat de Catalunya, i Robert Casadevall, geògraf especialitzat en urbanisme i territori i professor jubilat del departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili.

Bernat Gimeno > A dia d'avui, el nostre model energètic depèn majoritàriament de l'exterior. El 55 % de la xarxa de tren encara és de via única i seguim sense una xarxa real de transport. La primera pregunta és simple: què ha fallat en les infraestructures del país?

Ester Capella > Hi ha un element que nosaltres no controlem al 100 %: la capacitat de prendre decisions, per tant, planificar, decidir i executar. En la qüestió ferroviària, hi ha una responsabilitat molt clara de l'Estat. Per això reclamem el traspàs integral; hem de poder pensar, planificar, executar i fer tot el que cal des d'aquí. En l'àmbit energètic, en canvi, tenim una responsabilitat i cal fer autocrítica, perquè podíem haver fet avenços i no els hem fet. En algunes coses, però, sí que hem millorat. Per exemple, hem posat l'accent en la necessitat de tenir una energètica pública. Això ens hauria de permetre desplegar les renovables amb més intensitat, buscant els consensos necessaris amb el territori. No obstant, ens hem de posar les piles, perquè quan hi ha un desgavell en el món el paguem nosaltres d'una forma molt clara. Tenim recursos naturals per

apostar per les renovables: tenim sol, vent i, en el seu moment, teníem molta aigua.

Robert Casadevall > Hem de veure qui no ha fet els deures i qui sí els ha fet, i imputar a cadascú les respostes que li pertoquen. No obstant, crec que hi ha bastants plans i força ben fets. Una altra cosa és la capacitat d'executar-los. És més, en aquesta mena de planificacions sempre han d'incorporar una dosi d'incertesa. A tall d'exemple, ningú s'esperava la crisi del 2008 o la pandèmia de la Covid-19, i tot això repercuteix. No n'hi ha prou amb planificar, sinó que cal executar incorporant aquest marge d'algun element disruptor que t'obliga a adaptar coses.

De fet, de plans fins i tot ens en sobren. Prefereixo fer-ne menys, més concrets, menys ambiciosos, però més factibles i que es puguin portar a terme. Posem un exemple. El Pla Territorial General de Catalunya, d'acord amb la llei, s'ha de revisar cada deu anys. No se n'ha fet cap revisió. La mateixa llei diu que cada dos anys el departament farà una memòria per explicar com s'ha anat

Capella > La forma més clara d'afrontar el canvi climàtic, garantir la igualtat entre ciutadans o recosir el país és un sistema d'infraestructures pensat de forma integral

executant. En 30 anys hauríem de portar quinze memòries i se n'han fet dues. Nosaltres també hem de ser més complidors i més exigents amb nosaltres mateixos. Dir que volem ser responsables amb tot també vol dir això.

Bernat Gimeno > Les infraestructures de mobilitat són, segurament, les que més han tensat històricament la relació entre Catalunya i l'Estat. Quina explicació té, des d'un punt de vista hispanocèntric, aquesta desinversió crònica amb el nostre país?

Ester Capella > No és únicament un problema de desinversió, sinó de model d'Estat. Espanya com pensa les seves infraestructures? Tot comença i acaba a Madrid. Aquest model xoca amb Catalunya. Nosaltres sempre hem defensat un model més mallat i més ben connectat. Les infraestructures han de tenir sentit en la mesura que equilibren territorialment el país sencer. Això vol dir un sistema menys radial. És veritat, hi ha una desinversió històrica amb Catalunya i una planificació deficient, allunyada del que necessita el país. Però no ens hauríem de quedar amb el greuge sentimental; ho hem de denunciar.

Nosaltres ho hem de poder governar absolutament tot. Quin és el pas endavant que hem de fer? Per exemple, el traspàs de Rodalies. Esquerra Republicana ho volem assumir, però ells han de complir amb tota una sèrie d'inversions pactades. Per què? Perquè la forma més clara d'afrontar el canvi climàtic, garantir la igualtat entre ciutadans o recosir el país és un sistema d'infraestructures pensat de forma integral. Això, alhora, implica pensar de quina manera vestim una xarxa menys radial, que pensi en la Catalunya sencera. Per exemple, amb projectes com el tren orbital.

Robert Casadevall > Estem davant d'un model jacobí. Hem tingut la sort, però, que han estat molt potiners aplicant-lo. Infraestructures com l'AP-7, a principis dels anys 1960, es van fer per imposició del Banc Mundial, perquè si no, no s'hauria fet. Històricament, a l'Estat hi ha hagut una desinversió crònica general, no només a Catalunya. Les infraestructures sempre han estat un desastre. Una bona part de la xarxa ferroviària a l'Estat es forma sense cap mena de pla; es feien a trossos per iniciativa privada. Hi ha, però, altres factors que convé assenyalar. Els interessos

de la burgesia industrial catalana xocaven clarament amb els de la burgesia agrària terratinent espanyola. Cal tenir present que, en 200 anys de consells de ministres a l'Estat, l'únic president de govern català va ser Prim. El comandament de l'Estat, per tant, també ens ha estat vetat. Al llarg de la història a Catalunya hem tingut no només un Estat absent, sinó a la contra.

Bernat Gimeno > Un dels elements que ha centrat el debat públic els darrers mesos és, justament, el tren orbital, que ha d'unir l'àrea metropolitana sense passar per la ciutat de Barcelona, trencant, per tant, amb una lògica centralista. Què justifica un projecte com aquest, a 20 anys vista, en un país on les incidències són la tònica del dia a dia?

Ester Capella > Convé recordar que qui posa per primera vegada el tren orbital damunt la taula és Esquerra Republicana en el Pacte del Tinell, al 2003. Qui fa de tractor motor del país moltes vegades som nosaltres. Hem de reclamar que es facin les inversions que toquen, ens hem de fer responsables d'allò que volem gestionar —que ara és Rodalies— però també

continuar tibant perquè el país vagi més enllà. Hem de ser exigents i no deixar-los cap pam de terreny perquè no ho facin, però hem de pensar en el país més enllà de l'immediat. A Rodalies, quan falla una línia, fallen totes a l'hora. En aquest aspecte, la línia orbital trenca aquest sistema radial i comença a parlar d'un sistema on no tot passa i comença per Barcelona. Connecta els vallesos amb el Maresme però també amb el Penedès i Martorell. La gran revolució és el canvi en la mobilitat.

Robert Casadevall > Cal assenyalar, però, que aquest model radial també es va trasplantar a les províncies. Nosaltres no tenim una radialitat tan bèstia com la que té l'Estat espanyol respecte Madrid, però també hem de trencar la radialitat existent a Catalunya. La gran infraestructura que ajuda a trencar-la és l'Eix Transversal, dibuixat el 1935 i que s'acaba executant a finals de la dècada de 1990. Responent a la pregunta, com a país tenim la capacitat de pensar i de treballar més d'una cosa a la vegada; malament aniríem, si no. Rodalies té el problema d'una xarxa insuficient, ineficient, amb un mal manteniment i amb una gestió manifestament millorable. Per tant, és urgent fer moltes coses a la vegada. Això, però, no ens ha d'impedir treballar a mig i llarg termini.

Una de les grans virtuts del tren orbital és que, dels 120 quilòmetres, n'hi ha uns quants que ja estan fets. La connexió entre Martorell i Terrassa són uns dotze quilòmetres, i això és relativament senzill; i com que Martorell també és un distribuïdor, tenen un efecte multiplicador. Ara bé, d'aquí a uns anys, quan això estigui en marxa, ja hauríem d'estar treballant en més coses. Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país



Casadevall > Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom

diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom. Si no tenim valentia per aquesta mirada a quinze o vint anys vista, deixarem que la inèrcia del model actual ens dicti el que hi ha.

Ester Capella > No pot ser que continuem baixats de braços mentre es despobra una gran part del país i es concentra tot a la regió metropolitana. El que cal és que tothom pugui desenvolupar la seva vida allà on vol, i que, per tant, tothom accedeixi als serveis públics amb igualtat de condicions.

Bernat Gimeno > Alguns experts apunten la necessitat de no confondre infraestructura amb xarxa i apunten que el principal problema que patim és que no tenim una xarxa. Per exemple, bus i tren no estan concebuts com un sistema únic.

Robert Casadevall > El bus és la capillaritat i, per tant, juga un paper clau. Tenim una oportunitat important, que és la renovació de les concessions de línies d'autobús el 2034, ja que el govern del PSC ha estat incapaç de preparar-ho pel 2028. Moltes línies actuals es corresponen

a criteris de fa 70 o 80 anys, i no estan pensades en funció, per exemple, de nodes d'utilització, com ara la xarxa de Centres d'Assistència Primària. Cal introduir aquests criteris i també els criteris de complementaritat amb el ferrocarril. En aquest sentit, hi haurien de tenir un paper importantíssim les administracions locals, amb processos participatius de debò per conèixer com funciona la mobilitat en aquella comarca o territori.

Ester Capella > El transport l'hem de pensar d'una única manera, com a sistema. Això implica conjugar perfectament ferrocarril o bus i també posar la bicicleta i les altres modalitats de mobilitat. Al capdavant del Departament de Territori, vam pensar justament en clau de sistema, tenint en compte, per exemple, que quan desplegues línies de bus han de coincidir els horaris amb altres modes de transport. Ho vam fer, també, amb la integració tarifària al Pirineu, ara dins de l'ATM de Lleida, i ho vam començar a fer a les Terres de l'Ebre.

Robert Casadevall > És importantíssim, d'altra banda, entendre i assumir la diversitat de situacions

que hi ha al país. El taxi, per exemple. Estic absolutament convençut que el Pirineu hauria de tenir una regulació diferent de la d'altres llocs, perquè allà hi ha una població molt dispersa i, per tant, els taxis haurien de tenir una base comarcal que permetés una major amplitud. Això és una modificació de la llei, i també hem d'entrar en això. La uniformitat és empobridora.

Bernat Gimeno > Si parlem d'infraestructures ferroviàries, les xifres parlen per si soles. Del Pla Rodalies 2008-2015, només es va executar un 10 % del previst. Ara, hi ha damunt la taula el Pla 2045 i projectes com el tren orbital. Hi ha algun element que permeti pensar que, aquesta vegada, el resultat serà diferent?

Ester Capella > Estem escamats després d'anys de desinversió, però hem començat a trobar sistemes per tal de controlar que això passi. Per exemple, assumint el traspàs integral de Rodalies per governar-les nosaltres. Més aviat que tard, serà una societat 100 % catalana i això vol dir que el país tindrà la responsabilitat que els trens vagin a l'hora. L'altre cas és el Consorci d'Inversions, que

Capella > Es tracta d'anar assumint cotes de corresponsabilitat i cogovernança en les infraestructures del país

implica planificar, prioritzar, dibuixar i executar els projectes amb igualtat de condicions entre la Generalitat i l'Estat. Mentre no es constitueix, perquè algú —Junts— va decidir que es tombava, existeix la Societat Mixta per fer aquesta feina. Es tracta d'anar assumint cotes de corresponsabilitat i cogovernança.

Bernat Gimeno > Un dels aspectes clau que s'ha apuntat al llarg de la conversa és la governança de les infraestructures. Darrerament, Esquerra Republicana ha aconseguit la creació de l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya, per incidir en la gestió dels aeroports des de Catalunya. Una de les crítiques que es fan a aquest tipus d'acords és, justament, la capacitat que tindrem des de Catalunya d'incidir en la gestió real.

Ester Capella > L'Autoritat Aeroportuària de Catalunya ens dona l'oportunitat de començar a pensar en clau de sistema aeroportuari i incidir en qüestions que afecten directament els diferents aeroports que té el país. Parlar de sistema aeroportuari vol dir, per exemple, que aquests aeroports han d'estar connectats amb alta velocitat i que han de poder

donar cobertura real a El Prat. Els aeroports de Girona, Reus, Alguair, La Seu-Andorra o el de Sabadell també juguen un paper molt important si pensem en clau de sistema. Algú es va pensar que privatitzant una part important d'AENA ja seria suficient. Doncs no, hi ha un 51 % que és públic i en el que nosaltres hem de jugar un rol determinant pensant en l'interès general.

Robert Casadevall > El paper del govern de Catalunya en els aeroports no ha de substituir AENA, sinó el govern espanyol. La política aeroportuària no la pot dictar una empresa que cotitza a borsa. Hem d'aconseguir que prevalgui l'interès general i, per tant, que el que li pertoca fer a AENA respongui a aquest interès general. Un aeroport no és només un actiu empresarial, perquè té un impacte en el model econòmic i territorial del país. Per això hi ha potestats públiques sobre què ha de ser un aeroport que no correspon a una empresa definir-les.

Ester Capella > En aquest sentit, l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya no és només un nou organisme, sinó que ha de jugar un rol determinat







Casadevall > Hem deixat que s'estengui la idea que una planta fotovoltaica o un parc eòlic són, per ells mateixos, una mena d'agressió. Ha faltat un discurs més pedagògic de fer entendre aquests projectes

a l'hora de planificar, decidir el que passa en el sistema aeroportuari català. Avui, falla la connexió amb alta velocitat dels diferents aeroports. Reus o Girona han de connectar de forma ràpida amb Barcelona. Això és el que construeix aquesta malla d'interconnexió.

Bernat Gimeno > Si ens centrem en l'àmbit energètic, tenim a l'horitzó la data del 2050 marcada al calendari, per assolir la neutralitat climàtica i la sobirania energètica. Les xifres, però, ens indiquen que estem molt lluny. Els darrers deu anys, per exemple, hem passat només del 16,1 % al 21,7 % de producció per energies renovables. Alguns experts apunten, per exemple, la necessitat de multiplicar per cinc la capacitat de bombament hidroelèctric. Hi som a temps? Què ha fallat tots aquests anys?

Ester Capella > Els haurem de complir, perquè si no ens quedarem despenjats. Ha fallat una legislació molt complicada, però també la voluntat d'executar el que tocava. Alhora, però, innovar i desplegar infraestructures al país requereix consensos i, sovint, no són senzills. Abans posava l'accent en l'energètica pública. La

ciutadania ha de poder percebre que el canvi en el teu imaginari o el teu paisatge comporta uns beneficis determinats: «Tu també en seràs beneficiari perquè tindràs una energia més neta i on el preu no el determina un tercer». No hem de deixar en mans dels privats el desplegament i la generació d'energies renovables al país. Hem ajudat a simplificar la legislació i, ara, hem d'aconseguir aquests consensos perquè tothom vegi que en sortim beneficiats tots plegats.

Robert Casadevall > Hem deixat que s'estengui la idea que una planta fotovoltaica o un parc eòlic són, per ells mateixos, una mena d'agressió. Ha faltat un discurs més pedagògic de fer entendre aquest tipus de projectes. No sé si tenim temps, però no tenim opció. Cal, però, trencar algunes comparacions que es fan. L'Aragó té una densitat de població de 28 habitants per quilòmetre quadrat; la de Catalunya és de 256. Si traiem les respectives capitals, la densitat a Catalunya seria de 200 i a Aragó de catorze. Tenim el país que tenim. Instal·lacions d'una determinada grandària s'han de fer, i l'energia que produeixen ha d'arribar



allà on es consumeix. Per tant, tothom ha d'assumir la part que li toca.

També hem d'explicar que l'impacte que pot tenir un parc eòlic pot ser temporal. Per exemple, en el cas del primer parc que es va fer a l'Empordà: l'energia que produïa ara, amb un sol molí, es multiplica. No podem renunciar a la capacitat que tenim de fer més eficients els mecanismes i, per tant, que l'impacte visual o paisatgístic sigui transitori, de 30 o 40 anys. Un dels pocs avantatges de fer les coses tard és que pots aprendre i fer-les millor. Ara bé, cal canviar aquesta imatge que provoca reticències i negatives; ha faltat una certa valentia política.

Bernat Gimeno > Hi ha hagut diferències nord-sud en l'àmbit de l'energia?

Robert Casadevall > Només cal agafar qualsevol mapa. Recordo les grans batusses que hi va haver amb la línia de molt alta tensió a Girona. El que volien posar allà és el que tenim al Camp de Tarragona multiplicat per set. Això no vol dir que estigués bé el que es volia fer en termes de traçat, però cal relativitzar. El pes fonamental de la producció energètica està a les nuclears d'Ascó i de Vandellòs. Si agafes, però, els mapes d'on està instal·lada l'energia eòlica, també va a parar tot allà. Soc molt contrari i batallo molt en contra d'aquest victimisme, però m'agradaria que no m'ho posessin tan difícil.

Bernat Gimeno > En la gestió de l'aigua, les infraestructures es troben en un moment crític, amb l'obligació d'avançar cap a un model de resiliència. En un context de canvi climàtic, a més, l'aposta és obligada i durant

la darrera sequera que va viure el país vam comprovar que hi havia molta feina pendent. On situarien les prioritats?

Ester Capella > Hi ha un element que no hem de descuidar. La sequera no és una cosa que passi de tant en tant, sinó que ja queden menys dies per la propera. Per tant, cal desenvolupar totes aquelles infraestructures per millorar la distribució d'aigua, aprofitar els recursos i ser molt més eficients. S'ha de fer tot alhora. Cada vegada serem més capaços de reutilitzar l'aigua, però hem de ser molt més eficients, evitar que se'ns escapi i tenir la capacitat de no malbaratar res del que tenim.

Robert Casadevall > A mitjans dels anys 1980, es va posar en marxa el Pla de Sanejament d'Aigües Residuals Urbanes, i al llarg dels anys 1990 i principis del 2000 es va fer un esforç molt important i molt ben fet. Tots els nuclis de més de 200 habitants tenien depuració. Això estava molt bé, però aquelles depuradores ja estan obsoletes. La cultura del manteniment de manera permanent no la tenim prou incorporada com a pràctica de govern.

Ester Capella > La diferència està en preparar-nos per quan vingui l'emergència i no reaccionar quan ja la tens al damunt, perquè llavors les solucions mai són bones. Cal preparar-nos pel futur i això implica ser més eficients i no malbaratar.

Robert Casadevall > Si examinem els consums d'aigua que hi havia per persona i dia fa 40 anys i els que hi ha ara, la diferència és abismal. En aquest sentit, la indústria també ha fet els deures i cal reconèixer-ho. Aquesta adaptació, però, l'hem d'incorporar no com un element extraordinari, sinó que ha de formar part de la normalitat. La normalitat ha de passar per ser contínuament més eficients. ■



variables

Demografia de Catalunya. Un recorregut pel passat, present i futur de la població catalana

vista prèvia >

Catalunya ha viscut una transformació de la població sense precedents en els darrers 40 anys a partir de tres rècords demogràfics: una fecunditat molt baixa sostinguda en el temps, un augment molt notable de l'esperança de vida i una entrada molt nombrosa de persones nascudes a l'estranger. Des de la dècada de 1980 fins avui la població ha crescut més de dos milions de persones. Un fet que porta el país a haver d'afrontar un repte evident d'equilibri territorial, garantia de l'estat del benestar i d'oportunitats econòmiques.



Mariona Lozano Riera

Investigadora del Centre d'Estudis Demogràfics (CED-CERCA)

mlozano@ced.uab.es

Durant el darrer segle, Catalunya ha viscut una transformació demogràfica profunda. A finals dels anys 1980 comptava amb poc més de sis milions d'habitants; en canvi, el 2026 ja supera els vuit milions. Aquest augment, però, no ha estat ni lineal ni uniforme, sinó que ha avançat al ritme dels cicles econòmics i socials. La migració n'ha estat el gran motor, especialment en els períodes d'expansió, mentre que el creixement natural ha anat perdent força a mesura que la natalitat disminuïa i la població envellia.

La generació del baby-boom (1956-1976) va representar una etapa d'impuls intens, amb cohorts molt nombroses que van eixamplar la base de la piràmide demogràfica. Tanmateix, a partir de la dècada de 1980, Catalunya experimenta una fecunditat persistentment baixa que, el 2023, se situava en 1,1 fills per dona, que ha limitat la capacitat de creixement natural. El relleu generacional s'ha afeblit i l'estructura d'edats s'ha anat invertint progressivament. Malgrat tot, la població catalana ha continuat creixent, impulsada per un fort augment dels fluxos migratoris

d'origen internacional, sobretot a partir del canvi de segle —gràfic 1.

Aquest creixement no s'ha distribuït de manera homogènia al territori. Les comarques interiors i rurals, especialment al Pirineu i a l'interior de Lleida i Tarragona, acusen un envelliment més marcat i una pèrdua relativa de població jove. En canvi, les àrees urbanes i els espais amb més dinamisme econòmic, com Barcelona i el litoral, concentren bona part de la població nouvinguda —gràfic 3.

Mirant cap al futur, l'envelliment demogràfic es perfila com una tendència inevitable. En aquest context, la migració continuarà sent un factor clau per sostenir l'activitat econòmica i esmorteir la davallada de la natalitat, tot i que difícilment podrà, per si sola, reequilibrar la piràmide d'edats.

La trajectòria de Catalunya com a terra d'acollida, però, evidencia una capacitat d'adaptació constant. Aquesta experiència serà decisiva per afrontar els reptes demogràfics de les pròximes dècades i preservar la cohesió social i el benestar col·lectiu.

Com hem crescut al llarg del darrer segle?

Des de començaments del segle XX, Catalunya ha protagonitzat un creixement demogràfic sostingut que l'ha portada dels dos milions d'habitants de 1900 als vuit milions el 2025. Aquest augment, però, no ha estat ni lineal ni homogeni. Lluny d'una progressió constant, la població ha crescut a batzegades, seguint el pols dels cicles econòmics i socials que han marcat cada època.

En aquest recorregut, la migració s'ha consolidat com el gran motor del creixement. El creixement natural —la diferència entre naixements i defuncions— ha tingut un paper més variable: va ser decisiu durant els anys 1960 i fins a mitjans dels anys 1970, en plena etapa del baby-boom, però des d'aleshores ha anat perdent pes a causa de la davallada de la natalitat i del progressiu envelliment de la població.

El gràfic 1 evidencia amb claredat aquesta tendència, especialment a partir del segle XXI. En perspectiva històrica, si observem l'evolució dels darrers cent anys, emergeix un tret constant: Catalunya s'ha configurat

A Catalunya, les onades del segle XX van aportar, respectivament 455.000 i 1,3 milions de persones

com una veritable terra d'acollida,¹ capaç d'atreure i integrar població en diferents moments clau del seu desenvolupament.

L'anàlisi del saldo migratori —la diferència entre immigració i emigració— permet distingir quatre grans onades migratòries. Les dues primeres, entre 1910 i 1929 i entre 1950 i 1976, van estar protagonitzades principalment per població procedent de l'Estat espanyol. Les dues més recents, entre 2000 i 2008 i a partir de 2016, han estat marcades sobretot per la immigració internacional. Les onades del segle XX van aportar, respectivament, 455.000 i 1,3 milions de persones, cosa que representava el 76 % i el 55 % del creixement total en aquells períodes. En canvi, al segle XXI la migració ha contribuït amb prop d'1,5 milions de persones, mentre que el creixement natural amb prou feines ha superat les 200.000 i, en els darrers anys, fins i tot ha esdevingut negatiu. A finals dels anys 1980 es popularitzava la campanya del «Som 6 milions», una consigna que simbolitzava una

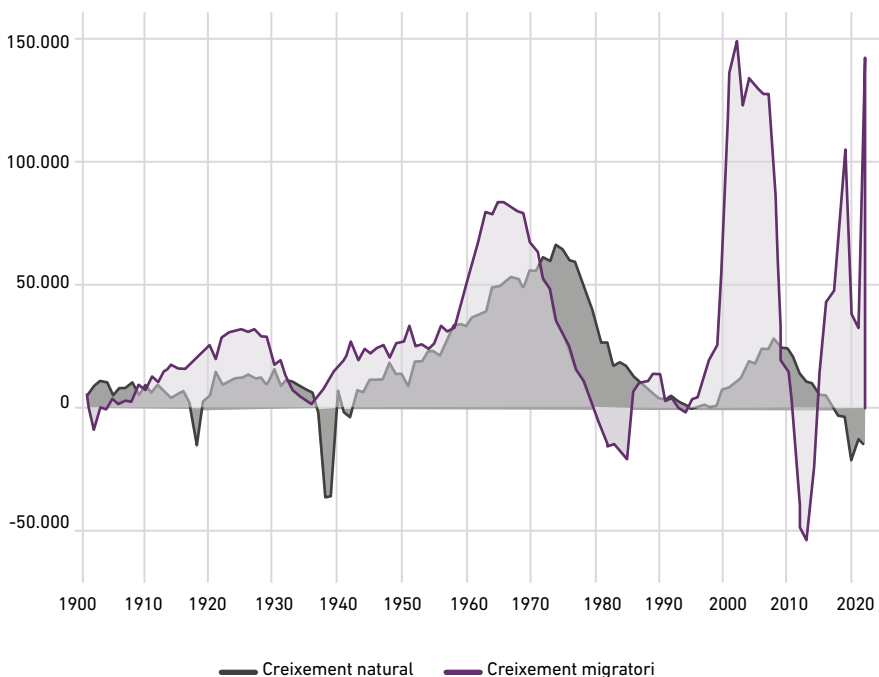
fita demogràfica i un moment d'autoafirmació col·lectiva. Avui aquella xifra ha quedat enrere: la població ha augmentat en 1,83 milions d'habitants, en bona mesura a partir dels

fluxos migratoris internacionals.

Sense aquest paper determinant de les migracions, no es pot entendre ni l'evolució demogràfica del país ni la profunda transformació econòmica,

Gràfic 1

Creixement natural i creixement migratori de la població a Catalunya, 1900-2024 (en persones)



¹ DOMÍNGO, «Migracions i reproducció demogràfica i social a la Catalunya contemporània».

Font: Elaboració del CED a partir de naixements i defuncions (1901-2022 INE); estimacions de població a 1 de gener (1901-1980, CED); estimacions de població a 1 de gener (1981-2024, Idescat).

La forta caiguda de naixements registrada entre 1980 i 1996 porta a un període que dona lloc a les anomenades «generacions buides»

social i cultural que ha experimentat, especialment en el primer quart del segle XXI.

Quina és la estructura actual de la població catalana?

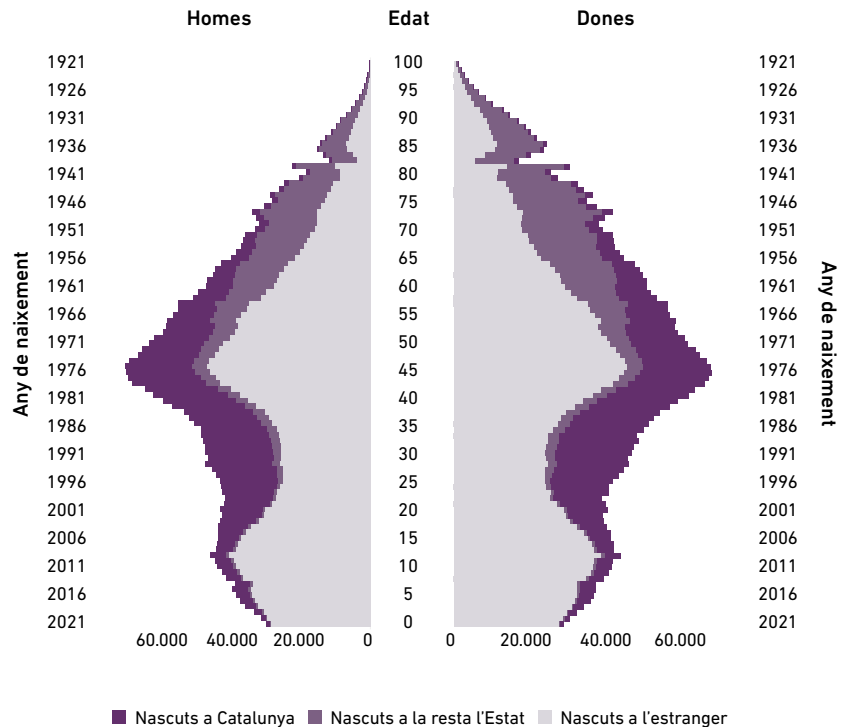
El gràfic 2 mostra l'estructura de població actual a través d'una piràmide de població. Les piràmides de població són una eina molt útil per entendre com ha evolucionat una societat al llarg del temps, ja que recullen les empremtes dels principals esdeveniments demogràfics que ha experimentat en els darrers anys. En el cas de Catalunya, la forma actual de la piràmide permet llegir, gairebé com en un relleu, diversos episodis clau de la seva història recent.

En primer lloc, encara s'hi perceben les conseqüències de la Guerra Civil. L'impacte es fa visible tant en el buit de naixements durant els anys 1936-1939 com en el desequilibri entre homes i dones en les cohorts més envellides, en què la presència masculina és clarament inferior.

Un segon element destacat és el baby-boom de la generació nascuda

Gràfic 2

Piràmide de població per sexe, edat i origen a Catalunya, 1921-2021



Font: Elaboració del CED a partir de les dades de l'Estadística del padró continu a 1 de gener (2024, INE).

entre 1956 i 1976, que conforma un bloc ampli i molt nombrós dins la piràmide. Aquest volum contrasta amb la forta caiguda de naixements registrada entre 1980 i 1996, perío-

de que dona lloc a les anomenades «generacions buides».

Avui, aquestes cohorts es troben en edats plenament fèrtils, però

El creixement de la població catalana no s'ha distribuït de manera homogènia al territori; de fet, gairebé la meitat dels municipis han perdut habitants

la seva capacitat de generar nous naixements està limitada per la seva pròpia dimensió: com que són generacions poc nombroses, el potencial de fills que poden tenir també és menor. A més, es tracta d'una generació marcada per un retard notable en l'edat al primer fill i per una fecunditat mitjana situada entre les més baixes d'Europa, per sota d'1,1 fills per dona. Aquest patró consolida el que s'ha anomenat «dèficit o bretxa de fecunditat»;² una part significativa de dones no tindrà els fills que desitja, i les que en tinguin en tindran menys dels previstos inicialment.

En tercer lloc, la piràmide reflecteix també el repunt de la natalitat que es va produir durant bona part de la primera dècada del segle XXI. Tot i ser menys intens que el baby-boom, aquest augment va estar afavorit per una lleu recuperació de la fecunditat i, sobretot, per l'impacte de la immigració estrangera.

Finalment, l'anàlisi de la població segons el lloc de naixement convida

a matisar la idea que la immigració actua únicament com a substitut de la població autòctona. Ja entre les generacions del baby-boom s'hi observa un pes rellevant de persones nascudes a l'estranger, fet que indica que la seva arribada no respondria a una manca de població jove, sinó a un context d'expansió econòmica.

En etapes posteriors, quan els fluxos migratoris coincideixen amb generacions menys nombroses nascudes al país, el factor determinant passa a ser el pes relatiu que els immigrants i els seus descendents adquireixen dins d'aquestes cohorts. Així, la piràmide no només mostra quants som i quants anys tenim, sinó també com s'ha anat configurant, al llarg del temps, la composició diversa de la societat catalana.

Quin impacte té aquest creixement en el territori?

El creixement de la població catalana analitzat en les línies anteriors no s'ha distribuït de manera homogènia al territori. De fet, gairebé la meitat dels municipis han perdut habitants. I, en aquest context, destaquen dues

tendències amb un impacte especialment rellevant: l'envelliment de la població general, però territorialment desigual, i el pes creixent de la població nascuda a l'estranger, sobretot al litoral.

Pel que fa a l'envelliment, tot i que es tracta d'un fenomen generalitzat arreu de Catalunya, la figura 1 mostra com a les zones interiors de Lleida i Tarragona, així com al Pirineu, la població de 65 anys i més supera una de cada quatre persones. Aquest desequilibri territorial s'explica en gran mesura pel fet que el creixement demogràfic s'ha concentrat en les àrees urbanes i costaneres, especialment a Barcelona i els municipis propers, mentre que les zones rurals i interiors continuen perdent habitants. Aquesta distribució desigual ha intensificat la pressió sobre l'habitatge i ha generat tensions en la planificació urbana i en la prestació de serveis.³

En paral·lel, la població nascuda a l'estranger tendeix a concentrar-se

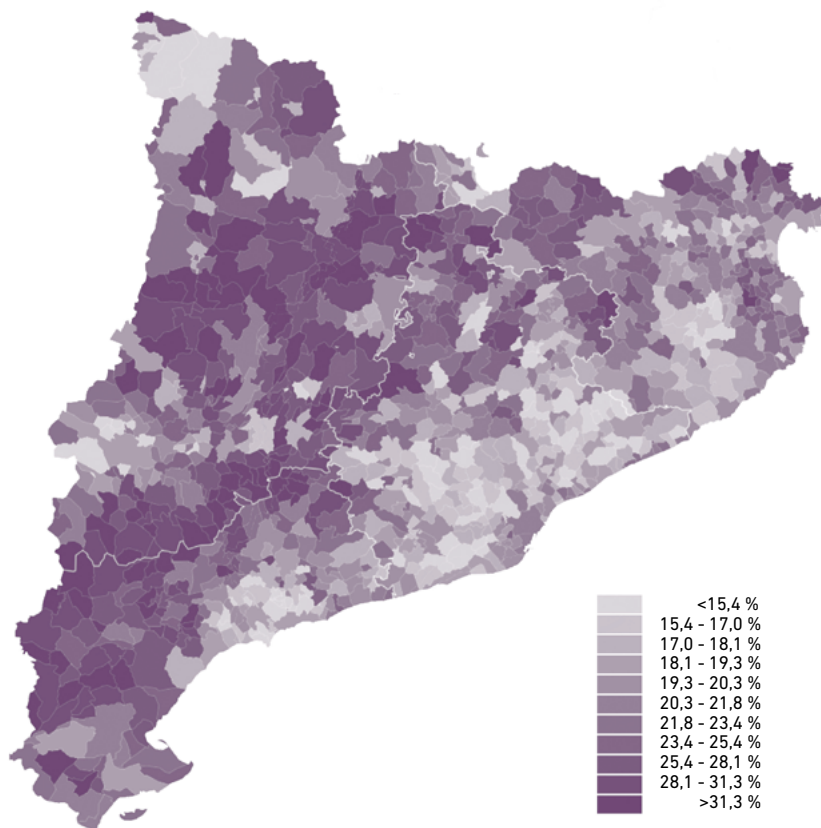
2 CASTRO-MARTIN (et al.), «El desafío de la muy baja fecundidad en España: ¿qué políticas sociales serían deseables?».

3 ORTEGA; MÓDENES, «Demanda habitacional en la Región Metropolitana de Barcelona – RMB: Claves prospectivas desde la tasa de principalidad y el cambio de comportamiento de los hogares».

La població nascuda a l'estranger tendeix a concentrar-se en els mateixos espais que la població autòctona, i busca especialment territoris amb més oportunitats laborals

Figura 1

Percentatge de població de 65 anys o més per municipis de Catalunya, 2023



Font: Elaboració del CED a partir de dades de l'Explorador Social.

en els mateixos espais que la població autòctona, i busca especialment territoris amb més oportu-

nitats laborals, com l'Àrea Metropolitana de Barcelona, les capitals de comarca i el litoral —figura 2. En

termes absoluts, Barcelona encapçala el rànking, seguida de municipis com l'Hospitalet de Llobregat i Badalona.

Tanmateix, si es considera el pes relatiu dins del municipi, hi sobresurten casos com Guissona, on gairebé la meitat dels habitants ha nascut a l'estranger, principalment a causa de la indústria agroalimentària. Altres localitats amb un elevat percentatge de població estrangera són les vinculades al turisme, a l'agricultura intensiva o a la seva posició fronterera, com Castelló d'Empúries —47 %— o la Jonquera —44,3 %—.

Aquestes dinàmiques evidencien que la població catalana no només creix, sinó que es transforma, en un territori marcat per desigualtats demogràfiques, una creixent diversitat cultural i un fort desequilibri territorial.

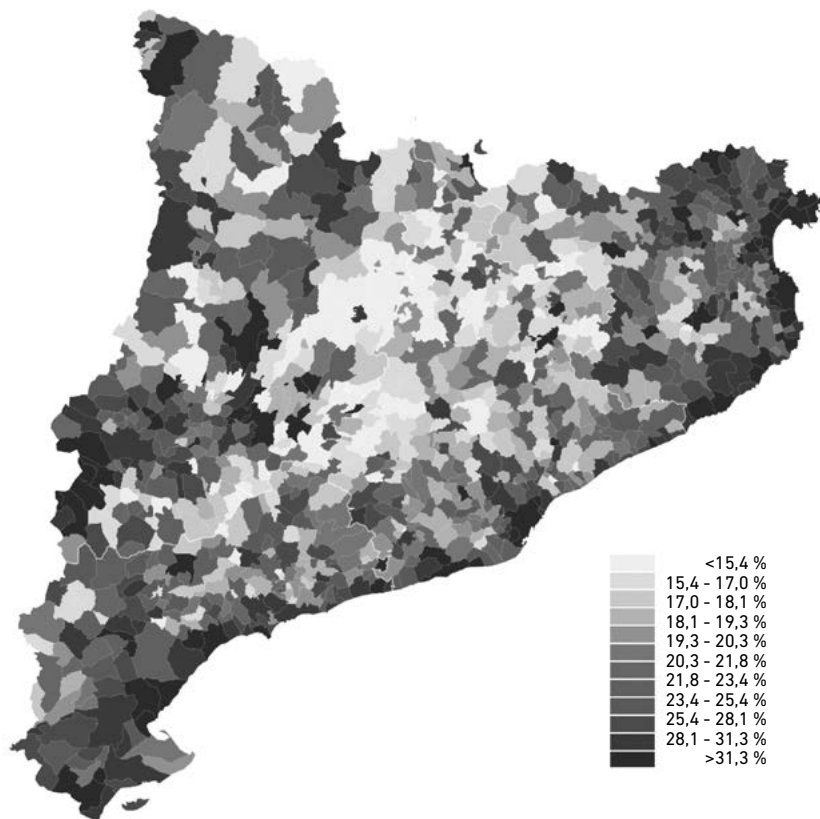
Quin futur ens espera?

L'estructura demogràfica actual de Catalunya fa que l'envelliment de la població sigui, en un futur pro-

L'envelliment de la població s'inscriu dins d'una tendència global, i el repte central és com adaptar-se a una societat amb cada vegada menys persones en edat activa

Figura 2

Percentatge de població nascuda a l'estranger per municipis de Catalunya, 2023



Font: Elaboració del CED a partir de dades de l'Explorador Social.

per, un fenomen inevitable. Tal com mostra el gràfic 3, independentment de l'escenari de projecció que es

consideri, el nombre de persones de 65 anys o més continuarà creixent i, cap al 2040, representarà al voltant

del 26 % del total de la població, davant del 19,5 % actual. Aquest increment està estretament lligat a les generacions del baby-boom, que gradualment aniran ocupant els esglaons més alts de la piràmide demogràfica.

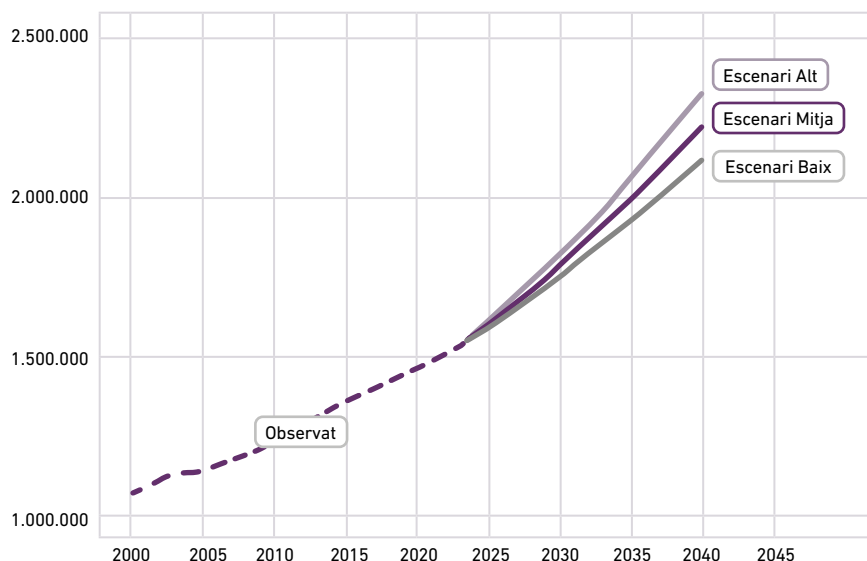
L'envelliment de la població s'inscriu en una tendència global, i el repte central és com adaptar-se a una societat amb cada vegada menys persones en edat activa. L'estat del benestar, tal com el coneixem, es va construir sobre una estructura piramidal, amb un ampli segment de persones en edat de treballar molt superior al de les que arriben a la jubilació.

La realitat demogràfica catalana mostra que l'increment dels segments de població activa només pot provenir de la incorporació de persones migrants. Tot i això, cal tenir present que la migració mai no serà suficient per compensar completament els efectes d'una societat envellida: el desequilibri persistirà i, a mesura que les generacions més nombroses facin anys, tendirà a accentuar-se.

Malgrat això, la migració pot contribuir de manera significativa a la societat

Gràfic 3

Projeccions de la població de 65 anys i més a Catalunya fins al 2040 (en persones)



Font: Elaboració del CED a partir de les dades de projeccions de l'Idescat (base 2021).

òleg Hein de Haas a *How Migration Really Works*, una economia no pot prescindir de la migració: expulsar o marginalar la població migrant afecta greument el sistema econòmic. Catalunya, com hem vist en aquest article, té una llarga tradició com a país d'acollida. Durant el segle XX, l'augment del saldo migratori va arribar a representar més del 50 % del creixement de la població. Aquesta experiència evidencia una gran capacitat d'adaptació, però també recorda que cal aprendre del passat per afrontar amb èxit els reptes socials i garantir cohesió i el benestar en el futur. ■

augmentant la natalitat, redistribuint la població pel territori i aportant diversitat i dinamisme. En el context europeu actual, però, s'ha observat una resistència creixent a la immigració, sovint basada en percepcions amplificades per les xarxes socials que assenyalen una sobrecàrrega dels serveis o un augment de la inseguretat.

Alhora, els països que imposen polítiques migratòries estrictes acaben perjudicant la seva economia, com ha passat al Regne Unit després del Brexit.⁴ Com subratlla el soci-

⁴ MILLARD; NICOLAE; NOWER, «Understanding the effects of Brexit on UK productivity.»; BLOOM (et al.), «The Economic Impact of Brexit».

■ Bibliografia

BLOOM, Nicholas (et al.). «The Economic Impact of Brexit.». A *NBER Working Paper*, núm. 34459, p.1-81, 2025.

CASTRO-MARTIN, Teresa (et al.). «El desafío de la muy baja fecundidad en España: ¿qué políticas sociales serían deseables?». A *Informe sobre la Democracia en España 2021: el país frente al espejo*. Fundación Alternativas, 2022, p.119-131.

DOMINGO, Andreu. «Migracions i reproducció demogràfica i social a la Catalunya contemporània». A *Idees. Revista de temes contemporanis. Demografia: els reptes de la societat del futur*, setembre, de 2025, p. 38-47.

DE HAAS, Hein. *How Migration Really Works: The Facts About the Most Divisive Issue in Politics*. Londres: Penguin/Viking, 2023.

MILLARD, Stephen; NICOLAE, Anamaria; NOWER, Michael. «Understanding the effects of Brexit on UK productivity». A *National Institute Economic Review*, 268, 2025, p. 46-62. Disponible a: <<https://doi.org/10.1017/nie.2024.27>>.

ORTEGA, Karen; MÓDENES, Juan Antonio. «Demanda habitacional en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB): claves prospectivas desde la tasa de principalidad y el cambio de comportamiento de los hogares» A FARINÓS, Joaquín (ed.). *Cultura territorial. El futuro no se improvisa. Actas del XII Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. València: Universitat de València, 2025, p. 157-164.



JUGAS I DURAN

DUES NISSAGUES REPUBLICANES

PILAR FRANCÈ



ME CARNET

DE SOLIDARITAT CATALANA
FINANCES DE LA REPÚBLICA

PAU VINYES I ROIG

L'OPINIÓ

EL DIARI
DE LA REVOLUCIÓ
REPUBLICANA
(1931-1934)

JAUME GUILLAMET LLOVERAS



PERE LLORET

ALCALDE REPÚBLICA DE TARRAGONA

JOAN SAFONT I PLUMED

FUNDACIÓ
IRLA



www.irla.cat/publicacions

ESTUDIS HISTÒRICS I BIOGRÀFICS



full de càlcul

Desmuntant els mites sobre oferta i demanda d'habitatge

vista prèvia >

Garantir el dret a l'habitatge és un dels reptes més importants del segle XXI. La transformació d'aquest sector en un actiu especulatiu ha tensionat les societats d'arreu del món i ha desencadenat una crisi sense precedents. Com fer-hi front pot semblar una incògnita: hi ha diferents aproximacions, però no totes s'orienten al bé comú. Desmuntar els mites que envolten aquest repte és més necessari que mai.



Marta Ribera Carbó

Directora de Projectes Europeus a The Shift

marta@maketheshift.org

La construcció de nous habitatges continua presentant-se, per part de la majoria d'actors polítics i econòmics, com la solució principal a la crisi de l'habitatge que vivim. Ara, a més, sorgeixen veus que assenyalen la migració com la culpable de l'escalada dels preus i que promouen polítiques de «prioritat nacional» en l'accés a l'habitatge.¹ Ambdós arguments parteixen d'una mateixa lògica: explicar la crisi de l'habitatge a partir d'una relació simplificada entre l'oferta i demanda.

D'aplicar-se, aquesta simplificació corre el risc de no garantir el dret a un habitatge adequat, perquè no assegura una major assequibilitat i perquè vulnera el principi de no-discriminació. Però, més enllà de les garanties legals, aquesta simplificació comporta riscos seriosos. El primer és atribuir al creixement demogràfic un paper excessiu en la pujada dels preus, alimentant discursos xenòfobs. El segon és repetir els errors del boom immobiliari: entre 2001 i 2023 vam construir 6,4 milions d'habitatges nous a l'Estat espanyol

i els preus van pujar igualment. Les dades que desenvolupo al llarg d'aquest article mostren que, per aconseguir una reducció de només el 10 % del preu del lloguer mitjançant la construcció d'habitatge al mercat lliure, caldria gairebé duplicar el parc actual d'habitatges de compra, una fita materialment i políticament inviable. El tercer és ignorar els límits planetaris i ambientals als quals ens pot abocar confiar la sortida de la crisi a la construcció d'obra nova.

En aquest article s'argumenta que la crisi de l'habitatge no s'explica per una escassetat d'oferta, sinó per la naturalesa de la demanda: una part creixent del parc ha deixat de funcionar com a bé d'ús per convertir-se en un actiu d'inversió. S'analitza com hem destinat massivament la construcció a usos no residencials —segones residències, habitatges d'ús turístic i pisos que romanen buits—, com la concentració del parc de lloguer en mans de grans tenidors financers distorsiona els preus i expulsa les llogateres, i com la discriminació en l'accés a l'habitatge afecta de manera desproporcionada les persones migrades racialitzades. També es posa de relleu el límit cli-

màtic d'una estratègia basada en la nova construcció i la necessitat d'una planificació urbanística que no ignori els riscos territorials

Construir més habitatge no implica necessàriament que es destini a usos residencials; i que es dediqui a usos residencials no implica que sigui assequible ni que es respectin les necessitats derivades de la crisi climàtica. Davant d'això, la solució passa per regular la demanda especulativa i ampliar de manera decidida el parc d'habitatge públic, social i cooperatiu, amb qualificació permanent i fora de les dinàmiques del mercat lliure.

El mite de la construcció com a única solució

El mercat de l'habitatge no funciona sota les condicions de la competència perfecta per diverses raons. No se'n pot crear infinitament ni amb facilitat, perquè el sòl on se situa és limitat i perquè, a més, la demanda es concentra a les ciutats, on s'organitzen els béns i serveis essencials i on es concentra la major part del treball remunerat.

1 VOX-PP ANDALUCÍA, «Acuerdo de Gobierno de PP-VOX en Andalucía».

En el període 2000-2025, l'Estat espanyol, i també Catalunya, han crescut demogràficament, i aquesta tendència continuarà

Els periodistes estatunidencs Ezra Klein i Derek Thompson defensen a *Abundance*² que, als EUA, les normes urbanístiques que prohibeixen la construcció plurifamiliar, que exigeixen un mínim de places d'aparcament o que reserven grans zones per a cases unifamiliars han creat una escassetat artificial d'habitatge que fa pujar els preus. També critiquen lleis ambientals que s'utilitzen com a mecanisme de bloqueig per part de veïns oposats a nous projectes. Defensen, per tant, la construcció massiva d'habitatge com a solució. A la UE i a l'Estat espanyol, aquesta tesi ha estat assimilada pels partits d'extrema dreta i pels conservadors.

Cal rebutjar aquestes tesis, especialment des de les propostes polítiques d'esquerres. L'augment de l'oferta a través de la facilitació de la construcció comporta una reducció del preu marginal. Els estudis realitzats a diverses ciutats europees han analitzat la demanda inversa, és a dir, com baixa el preu de l'habitatge si el parc augmenta. Aquests estudis mostren que un

augment de l'1 % en el parc d'habitatges nous destinats a la compra reduiria els preus de l'habitatge entre un 1,4 % i un 1,5%,³ i els del lloguer en un 0,2 %.⁴

La principal limitació d'aquests estudis és que només analitzen l'impacte de la construcció d'obra nova destinada a la compra sobre els mercats de compra i de lloguer. Segons Mense,⁵ l'efecte sobre el lloguer, estimat en un 0,2 %, seria molt més elevat si es creés parc d'habitatge de lloguer.

Així i tot, aquests estudis ens serveixen per confirmar o refutar les tesis d'*Abundance* aplicades al context europeu, on la defensa de la teoria favorable a la construcció com a resposta a la crisi de l'habitatge ha anat lligada a la defensa de l'accés a l'habitatge de compra i a la defensa del dret de propietat. Un exemple clar ha estat l'informe preliminar publicat pel Comitè

Especial sobre la Crisi de l'Habitatge (HOUS) del Parlament Europeu el desembre de 2024. El seu ponent, Borja Giménez Larraz (PPE) adoptava explícitament, en el projecte d'informe, el marc de l'oferta com a «pilar central» de la resposta europea, així com la defensa del dret de propietat.⁶

No disposem d'estudis sobre l'elasticitat de la demanda inversa a l'Estat espanyol. Si assumim que els efectes similars observats en els estudis europeus són extrapolables a Catalunya—que compta amb un parc de 3,9 milions d'habitatges—, per reduir orientativament el preu de l'habitatge en un 10 %, necessitaríem augmentar el parc entre 261.000 i 278.000 habitatges nous —entre el 6,7 % i el 7,1% del parc actual—, i construir 1.950.000 habitatges de lloguer —un 50 % del parc, vegeu la taula 1. Aquests càlculs no tenen en compte que aquests habitatges s'haurien de construir en àrees determinades. Però, és possible assolir aquests nivells de construcció?

3 MULHERIN, *Tackling the UK housing crisis: is supply the answer?*

4 MENSE, *Secondary Housing Supply*; IVÀLUA, *Efectes de l'oferta d'habitatge sobre els preus a Catalunya*.

5 MENSE, *Secondary Housing Supply*.

6 PARLAMENT EUROPEU, *Informe sobre la crisi de l'habitatge a la Unió Europea, amb l'objectiu de proposar solucions per a un habitatge digne, sostenible i assequible* (2025/2070(INI)).

2 KLEIN; THOMPSON, *Abundance*.

Les persones procedents de països europeus accedeixen majoritàriament a la propietat, mentre que les d'Amèrica Llatina, del continent africà o del sud-est asiàtic majoritàriament lloguen

Taula 1
Habitatges nous necessaris per reduir un 10 % el preu de l'habitatge mitjançant nova construcció

Parc d'habitatges a Catalunya (2021) = 3.915.127	
En l'habitatge de compra (elasticitat del preu: entre -1,5 i -1,4)	En habitatge de lloguer (elasticitat del preu: -0,2)
Entre 261.139 i 277.974 habitatges nous	1.957.127 habitatges nous

Font: Elaboració pròpia a partir del Cens de població i habitatges de l'INE; IVÀLUA, *Efectes de l'oferta d'habitatge sobre els preus a Catalunya*; MULHERIN, *Tackling the UK Housing Crisis: Is Supply the Answer?*.

Evolució del parc d'habitatge, tendències demogràfiques i l'efecte sobre la demanda

L'argument que s'utilitza més sovint per defensar la construcció com a solució a la crisi de l'habitatge és que la pressió demogràfica ha augmentat durant les dues primeres dècades del segle XXI a causa de la immigració, i que això ha portat una escassetat d'oferta.

És cert que, en el període 2000-2025, la població de l'Estat espanyol ha crescut i que continuarà creixent. Segons l'Institut Nacional d'Estadística (INE),

entre 2001 i 2023 es van crear cinc milions de noves llars, que van passar de 14,2 milions el 2001 a 19,3 milions el 2023. Es preveu que, en els quinze anys vinents, se'n creïn quatre milions més si es mantenen les tendències actuals de creixement per fluxos migratoris. Pel que fa al tipus d'habitatge de les persones migrants, les persones procedents de països europeus en la seva majoria accedeixen a la propietat, mentre que les persones d'Amèrica Llatina, del continent africà o del sud-est asiàtic majoritàriament lloguen.⁷

7 FUNDACIÓN AFI, *Demografía, vivienda y brechas de riqueza*.

Però entre 2001 i 2023 es va construir més del que es va créixer demogràficament, i això no es va traduir en una caiguda dels preus. Es van construir un total de 6,4 milions d'habitatges nous,⁸ però el preu de l'obra nova a Catalunya ha pujat un 175 %, i la segona mà i el lloguer un 125 %. En el mateix període, els ingressos han augmentat només un 75 %.⁹

La construcció d'habitatge nou pot tenir un efecte moderat sobre els preus de compra, però, com mostren les dades de la taula 1, per aconseguir una reducció de tan sols el 10 % caldria incrementar el parc català en prop de 270.000 habitatges de compra o gairebé dos milions d'habitatges de lloguer, un volum que, en conjunt, resulta políticament i materialment inviable. A més, l'experiència recent ho desmenteix empíricament. Com hem dit, i convé remarcar-ho, entre 2001 i 2023 es van construir 6,4 milions d'habitatges a l'Estat espanyol, superant el

8 Ibidem.
9 IVÀLUA, *Efectes de l'oferta d'habitatge sobre els preus a Catalunya*.

Cal revisar bé què va fallar durant el boom immobiliari per no tornar a ensopegar amb les mateixes pedres

creixement demogràfic, i els preus van pujar igualment fins a un 175 %. Això demostra que la construcció privada orientada al mercat no resol la crisi d'habitatge per si sola, i que el marc de l'oferta, adoptat per corrents conservadors i d'extrema dreta a la Unió Europea, ignora que el problema no és únicament d'escassetat quantitativa, sinó de la naturalesa del parc, de qui el promou i a quin preu. Tot plegat exigeix polítiques d'un altre ordre: regulació, ampliació del parc públic de lloguer i mesures antiespeculatives.

És veritat que la major part de la construcció de les dues primeres dècades del segle XXI es va fer entre el 2001 i el 2013, i que hi va haver un canvi de tendència entre 2014 i 2023, en què es van construir menys habitatges que les noves llars creades.¹⁰ Però cal revisar bé què va fallar en l'època del boom immobiliari per no tornar a ensopegar amb les mateixes pedres. I és que els preus han pujat també en els municipis on la població ha

baixat, tal com recull l'informe del Banc d'Espanya.¹¹ A què hem destinat aquesta construcció perquè els preus hagin augmentat?

Descens en l'ús d'habitatge per a usos residencials

Al voltant del 30 % de la construcció feta des de 2001 no s'ha destinat a residència habitual. Entre 2001 i 2010, el 26 % de tota la nova construcció s'ha destinat a habitatge no principal —segones residències, habitatges d'ús turístic o altres usos especulatius, incloent-hi mantenir-los buits. Entre 2011 i 2020 ha pujat fins al 36 %.¹²

Segons l'OCDE,¹³ l'Estat espanyol és el país amb més habitatge buit. Això es reflecteix en les estadístiques sobre habitatges buits respecte del total, que varien segons la font consultada i la dimensió del municipi. Segons l'INE, els habitatges

buits representen el 14 % del parc de l'Estat espanyol, i aquesta proporció disminueix a mesura que augmenta la població del municipi. Segons l'IDESCAT, a les ciutats catalanes de més d'1.000.000 habitants aquesta proporció és del 9,3 %.

Per veure exactament quina era la magnitud dels edificis buits a Barcelona, l'Ajuntament va fer un estudi el 2019 que va determinar que l'1,22 % dels habitatges de la ciutat estaven efectivament buits, un total de 10.052.¹⁴ És una xifra inferior a les estimacions, però altament significativa, ja que és equiparable al nombre d'habitatges d'ús turístic que hi ha actualment a la ciutat o molt similar a l'actual parc d'habitatge públic de Barcelona, d'11.500 unitats.¹⁵

I això ens parla d'altres usos antisocials, com el lloguer turístic. Diverses ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona, com la mateixa capital, han anunciat que retiraran

10 FUNDACIÓN AFI, *Demografía, vivienda y brechas de riqueza*.

11 BANCO DE ESPAÑA, *Informe sobre el mercado de la vivienda en España*.

12 FUNDACIÓN AFI, *Demografía, vivienda y brechas de riqueza*.

13 OCDE, *Affordable Housing Database*.

14 AJUNTAMENT DE BARCELONA, *Cens d'habitatges buits de Barcelona*.

15 AJUNTAMENT DE BARCELONA, *El parc públic d'habitatges*.

Entre el 2001 i el 2010, el 26 % de la nova construcció es va destinar a habitatges no principals: segones residències, ús turístic o altres usos especulatius. Entre 2011 i 2020, aquesta proporció va augmentar fins al 36 %

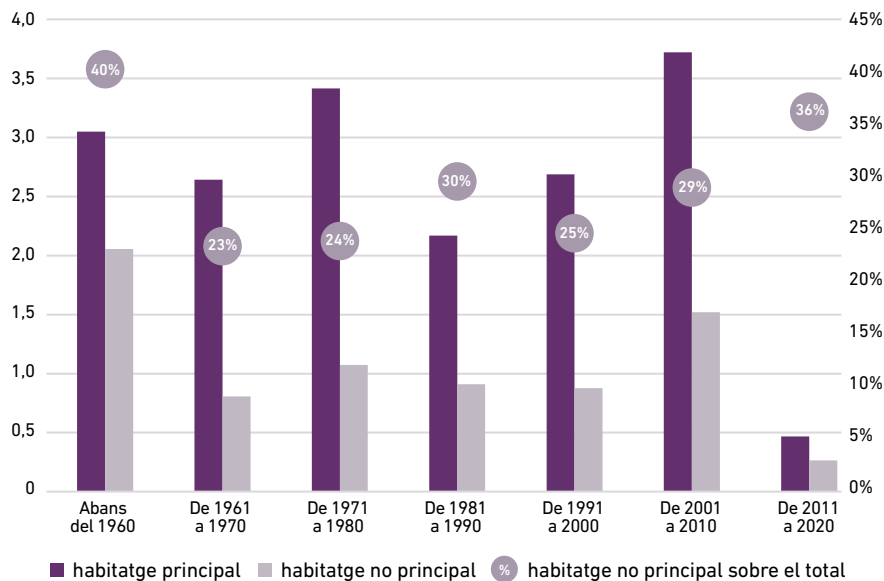
Gràfic 1

Parc d'habitatges segons any de construcció (1960-2020).

Habitatges principals i no principals sobre el total.

Eix esquerre: milions d'habitatges;

Eix dret: % d'habitatges no principals sobre el total.



Font: FUNDACIÓN AFI, Demografía, vivienda y brechas de riqueza.

les llicències el 2028, d'acord amb el Decret llei 3/2023, de mesures urgents sobre el règim urbanístic dels habitatges d'ús turístic, impulsat per la consellera Ester Capella. És el cas de l'Hospitalet de Llobregat, el Prat de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

Els fluxos migratoris: entre el lloguer i la compra, i amb discriminació segons origen

Per esbrinar quin impacte tenen els fluxos migratoris en el preu de l'habitatge, cal desgranar la deman-

da d'habitatge per part de persones estrangeres. El 15 % de les compres d'habitatges a l'Estat les fan persones estrangeres, amb comunitats autònomes com les costeres i insulars que registren percentatges al voltant del 30 %, entre les quals hi ha Catalunya. La meitat d'aquests compradors —un 7 % del total de les compravendes— no són residents i compren per un preu un 60 % més alt que els residents, fet que exerceix una pressió a l'alça sobre els preus.¹⁶ Això no té res a veure amb les persones migrades que viuen i treballen a Catalunya, que majoritàriament viuen de lloguer i que pateixen discriminació per accedir a l'habitatge.

Hi ha una diferència cada cop més gran entre les persones que lloguen i les que compren. Les persones joves i migrades, sobretot les procedents de països amb menys capacitat adquisitiva, a l'Estat espanyol majoritàriament viuen de lloguer.¹⁷ La dificultat generalitzada d'accedir al crèdit i a la propietat

¹⁶ BANCO DE ESPAÑA, *Informe sobre el mercado de la vivienda en España*.

¹⁷ Fundación AFI, *Demografía, vivienda y brechas de riqueza*.

Les dades oficials amaguen que moltes de les persones migrades de contextos socioeconòmics més precaris ni tan sols accedeixen a contractes de lloguer

ha tensat el mercat del lloguer, i de fet, avui gairebé només pot accedir a una hipoteca qui tingui suport familiar per a l'entrada, sobretot si competeix amb compradors internacionals. Però les persones migrades, especialment les racialitzades, troben moltes més traves administratives i socials per accedir al lloguer, i sovint en queden excloses per motius discriminatoris. Les dades oficials amaguen que moltes persones migrades de contextos socioeconòmics més precaris ni tan sols accedeixen a contractes de lloguer, sinó que viuen en habitacions sublllogades sense contracte, o amuntegades en habitatges sobreocupats, en pisos o locals ocupats en precari o en situació de sensellarisme, de manera aïllada o, cada vegada més, en campaments.¹⁸ Segons Provivienda,¹⁹ el 99 % de les agències immobiliàries accepten instruccions discriminatòries per part dels seus clients, i s'ha experimentat un augment del 30 % de casos de discriminació immobiliària entre 2020 i 2025.

18 ODESCA, *Informe sobre sensellarisme i exclusió residencial a Catalunya*.

19 PROVIVIENDA, *Discriminació immobiliària a Espanya*.

Els fluxos migratoris generen pressió sobre el preu de compra, especialment a les zones costaneres i insulars, i augmenten la demanda de lloguer. Però aquesta demanda ja està tensionada per les dificultats d'accés a la propietat i per una demanda addicional d'habitatge amb finalitats d'inversió, ja sigui per revendre'l a un preu més elevat o per les rendes que genera.

L'habitatge com a bé d'inversió: concentració en poques mans

La concentració de la propietat del lloguer incrementa els preus i empitjora les condicions de les llogateres. A Barcelona, el 71 % dels arrendadors tenen només un habitatge de lloguer, però aquests «petits propietaris» només controlen un terç dels pisos. Això vol dir que la majoria dels habitatges són propietat de persones o empreses que en posseeixen diversos. En concret, els arrendadors que controlen tres habitatges o més representen només el 9 % del total —25.218 propietaris—, però controlen el 45 % dels pisos de lloguer —222.116 habitatges. Els que controlen 100 habitatges o més

representen menys del 0,4 % dels propietaris —107—, però concentren el 10 % del parc.²⁰

Ens interessa aquest 0,1 % perquè, tot i que sembli poc, les pràctiques que adopten són significatives. Tot i que les dades de Barcelona no ens revelen qui són, un estudi de Civio²¹ ens indica que es tracta de bancs, gestors d'actius i immobiliàries. Sabem que els majors tenidors a l'Estat espanyol són CaixaBank, Blackstone, CBRE i Cerberus, que controlen el 10 % del parc de lloguer de tot l'Estat.

Quan aquests fons d'inversió van entrar al mercat després de la crisi financera de 2008, van implementar pràctiques com els desnonaments, els augments del lloguer, l'assetjament a llogateres i el manteniment deficient dels habitatges.²² Aquests efectes catastròfics del control

20 OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA (OHB), *Estructura i concentració de la propietat del parc de lloguer a la demarcació de Barcelona*.

21 CIVIO, *Megatenedores en España*.

22 ODESCA, *Qui desnona a Barcelona? Anàlisi del paper dels grans propietaris privats en les expulsions de la ciutat*.

Una gran part del parc de lloguer, modalitat que continua creixent a l'Estat espanyol, està controlada per actors financers que apliquen pràctiques que vulneren el dret humà a l'habitatge

Taula 2
Distribució dels propietaris del parc d'habitatges de lloguer segons el nombre d'habitatges en propietat. Demarcació de Barcelona (2021)

Nombre d'habitatges	Propietaris (nombre)	Propietaris (%/total)	Habitatges (nombre)	Habitatges (%/total)
1	218.074	80,1 %	218.074	43,6 %
2	28.798	10,6 %	57.596	11,5 %
De 3 a 5	16.508	6,1 %	59.372	11,9 %
De 6 a 10	5.178	1,9 %	38.434	7,7 %
D'11 a 15	1.548	0,6 %	19.564	3,9 %
De 16 a 24	1.075	0,4 %	20.467	4,1 %
De 25 a 49	596	0,2 %	19.679	3,9 %
De 50 a 99	206	0,1 %	13.911	2,8 %
De 100 a 149	42	0,0 %	5.089	1,0 %
De 150 a 199	20	0,0 %	3.463	0,7 %
De 200 a 299	15	0,0 %	3.693	0,7 %
300 o més	30	0,0 %	38.444	7,7 %
Sense dades			2.779	0,6 %
TOTAL	272.090	100 %	500.565	100 %

Font: OHB, Estructura i concentració del parc de lloguer a la demarcació de Barcelona.

d'una part considerable del parc de lloguer, després de 2008, per part d'aquests inversors institucionals o gestors d'actius a l'Estat espanyol han estat àmpliament documentats.²³ Avui dia veiem com recorren als lloguers de temporada i als *colivings* per escapar de les regulacions de lloguer, i totes aquestes pràctiques són replicades per inversors més petits.

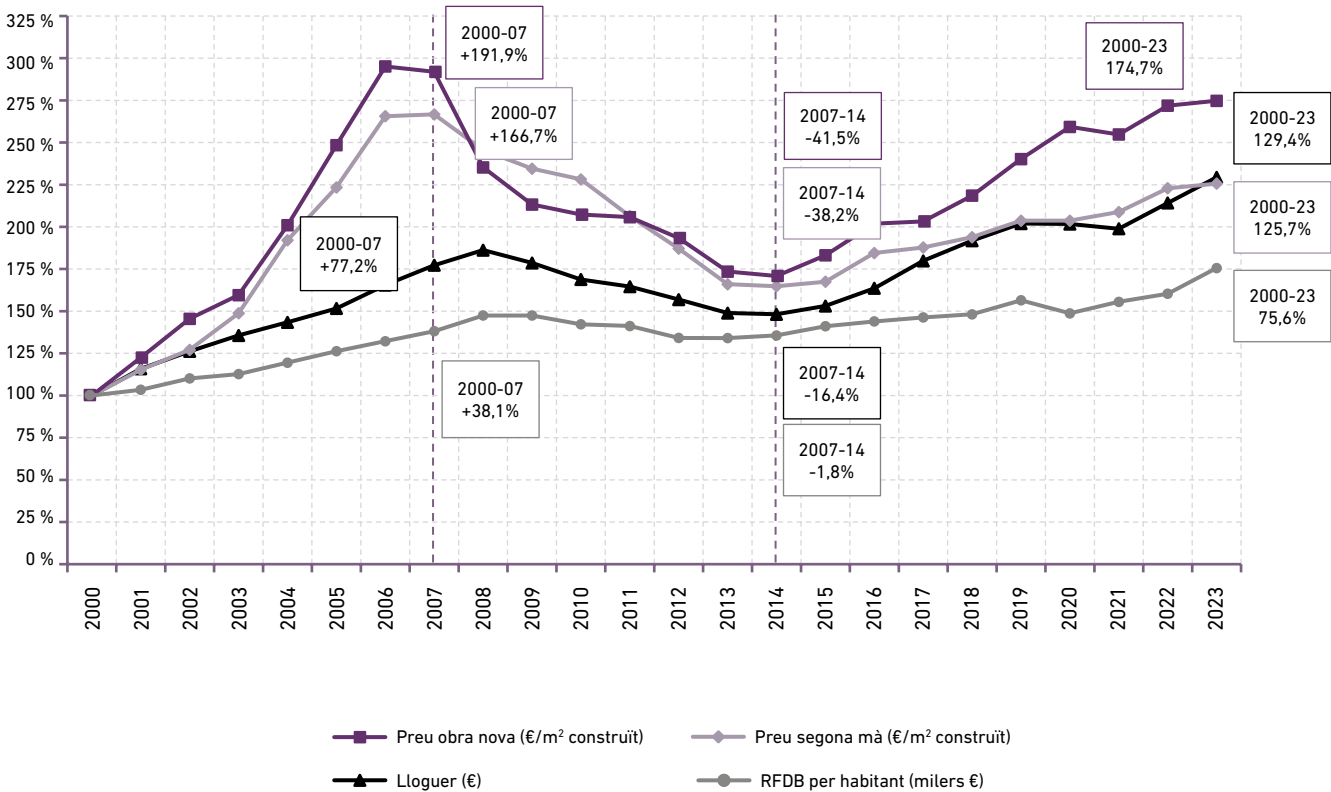
Per això parlem de la financerització de l'habitatge: una gran part del parc de lloguer—una modalitat residencial que continua creixent a l'Estat espanyol— és controlada per actors financers que apliquen pràctiques que vulneren el dret humà a l'habitatge. Juntament amb l'habitatge que roman buit o s'usa per a fins no residencials —com el turístic o de temporada—, l'habitatge comprat i venut amb finalitats especulatives constitueix una part de la demanda que altera els preus a l'alça, i els desvincula del creixement dels salaris.

23 JANOSCHKA; ALEXANDRI; OROZCO RAMOS; VIVES-MIRÓ, «Tracing the socio-spatial logics of transnational landlords' real estate investment: Blackstone in Madrid».

Basar la resposta a la crisi de l'habitatge en la nova construcció no només no és viable per millorar-ne l'assequibilitat, sinó que també entra en tensió amb els objectius climàtics

Gràfic 2

Renda familiar disponible bruta per habitant (RFDB) i preus mitjans de l'habitatge a Catalunya, 2000-2023



Font: OHB i Institut Metròpoli. L'habitatge a la metròpoli de Barcelona el 2023: assequibilitat i accés.

Nota: Addicionalment, la concentració de la propietat de l'habitatge en poques mans fa que tendeixi menys a comportar-se com un bé neutre davant la llei de l'oferta i la demanda. Com més concentració hi ha, menys competència perfecta i més espai per a comportaments de tipus càrtel, en què els actors del mercat que controlen grans quantitats d'habitatge es posen d'acord, implícitament o explícitament, per controlar el preu d'acord amb els seus interessos. Aquest tipus de pràctiques ja han estat documentades i, fins i tot, perseguides als Estats Units i a Anglaterra. VOGELL, «DOJ and RealPage Agree to Settle Rental Price-Fixing Case»; COMPETITION AND MARKETS AUTHORITY (CMA), *Investigation into suspected anti-competitive conduct by housebuilders*.

Per tant, les polítiques que augmentin el parc d'habitatge sense abordar la causa sistèmica de l'augment dels preus —la seva utilització com a bé d'inversió especulatiu— corren el risc d'augmentar el parc sense canviar les dinàmiques de preus, o fins i tot, d'empitjorar la crisi de l'habitatge.

Habitatge, canvi climàtic i planificació urbanística

Hi ha altres factors que també s'han de tenir en compte a l'hora d'abordar la crisi de l'habitatge. Les teories que defensen la desregulació i l'impuls de la construcció no integren l'impacte que té aquesta activitat sobre les emissions de gasos amb efecte hivernacle ni els riscos d'una planificació urbanística que no respecti els límits ambientals.

Els fenòmens de financerització i d'especulació de l'habitatge i la crisi climàtica estan estretament vinculats.²⁴ Una construcció sense control

sobre l'ús social dels habitatges comporta el risc d'un infraús del sòl, sobretot en els supòsits en què la construcció continuï orientant-se a usos diferents de la primera residència.

La construcció d'habitatges comporta uns costos ambientals evidents i elevats en termes d'emissions, que, en alguns casos, representen gairebé el 70 % del total d'emissions associades a un habitatge amb un cycle de vida de 60 anys.²⁵ Per tant, sector de la construcció immobiliària contribueix significativament al canvi climàtic.

En un esforç per quantificar el volum de construcció que es pot dur a terme a Europa si ens volem mantenir dins dels límits planetaris, Dark Matter Labs²⁶ ha estimat que al continent es poden construir un màxim de 176.000 habitatges anualment.²⁷ Per tant, basar l'estratègia de

resposta a la crisi de l'habitatge en la construcció d'habitatges no només no és viable per fer front a la crisi d'assequibilitat, sinó que tampoc seria compatible amb els compromisos climàtics.

Adicionalment, les propostes de desregulació urbanística per augmentar el parc d'habitatges de nova construcció que defensen les teories de Klein i Thompson podrien no tenir en compte riscos específics del territori si s'apliquessin a Catalunya. Per exemple, la manca de planificació urbanística adequada, juntament amb la pressió del mercat immobiliari, ha afavorit la construcció en zones de risc. A Catalunya, 705.000 persones viuen en zones inundables perquè el 15 % del sòl urbanitzat consolidat s'ha desenvolupat en aquestes àrees, fet que té conseqüències devastadores davant de fenòmens com les inundacions.²⁸

²⁴ PERUCCA; FREEMAN; FARHA, *The True Cost of Financialization: Housing, Human Rights, and Climate Change*.

²⁵ ARCHITECTS CLIMATE ACTION NETWORK (ACAN), *The Carbon Footprint of Construction*.

²⁶ DARK MATTER LABS, *Housing within planetary boundaries*.

²⁷ Per a la quantificació, els autors es van basar en un escenari de reducció d'emissions de carboni del 96 % i en una assignació del pressupost de carboni

per a la indústria de la construcció a Europa: un 39 % per al conjunt del sector i un 11 % per a la construcció d'edificis nous, amb una xifra mitjana d'emissions d'aproximadament 50 tones de carboni per habitatge de nova construcció.

²⁸ RIU, «La Catalunya inundable»; OBSERVATORI DESCA (ODESCA), «Això ara sí que toca: solidaritat, drets i polítiques pel bé comú davant de les DANA

A l'Estat espanyol és evident que no s'ha apostat per construir habitatge social o cooperatiu

L'habitatge fora de les dinàmiques de mercat

Hem vist que construir més habitatges no implica necessàriament que es destinin a usos residencials; i que es destinin a usos residencials tampoc no implica que siguin assequibles ni que responguin a les exigències de la crisi climàtica. La construcció nova s'hauria de limitar a l'habitatges que en garanteixin l'assequibilitat a llarg termini, perquè només així es farà un ús més eficient del pressupost de carboni disponible.

A l'Estat espanyol és evident que no s'ha apostat per construir habitatge social o cooperatiu, que és el que assegura que l'habitatge es mantingui assequible a llarg termini. Estem a la cua de la UE pel que fa al parc d'habitatge protegit a, amb un 2,5 %, quan la mitjana europea és del 9,5 %.²⁹ Es van construir molts habitatges de protecció oficial durant les dècades passades, però la majoria eren de compra i amb un termini limitat de qualificació com a habitatge protegit,

fet que va desvirtuar-ne la finalitat, ja que una gran part d'aquests habitatges van acabar engrandint el model especulatiu. I avui dia continuem perpetuant el model: dels 9.000 habitatges protegits construïts a l'Estat el 2023, la meitat van ser de propietat.³⁰

Com pot ser que encara s'estiguin dedicant recursos privats i públics a construir habitatge que no sigui assequible i que acabi tornant a dinàmiques de mercat lliure? Hem construït habitatge protegit, però n'hem deixat perdre la qualificació: entre 1960 i 2021 es van construir 582.517 habitatges protegits a la demarcació de Barcelona, el 28 % del total dels habitatges edificats. I el parc es va reduint perquè continuem sense generar habitatge de lloguer amb protecció indefinida. El 2021, la demarcació de Barcelona tenia 72.000 pisos protegits, dels quals el 74 % hauran perdut la seva qualificació el 2040.³¹

Cal, per tant, assegurar la permanència de la qualificació d'habitatge de protecció oficial (HPO) de tota l'ampliació del parc públic. Això implica evitar la pèrdua imminent de la qualificació d'HPO existent i establir la consideració d'HPO permanent per a totes les noves promocions, prioritzant l'HPO de lloguer per sobre de l'HPO de compra. Per norma general, a l'Estat espanyol l'HPO de compra està subjecte a un termini de qualificació.

La manca de parc públic i cooperatiu és crònica, però Catalunya continua recuperant-se especialment dels efectes de la crisi immobiliària post 2008, que va permetre l'entrada massiva dels fons d'inversió a través de la privatització d'actius de la SA-REB.³² Que es tornin a repetir esclats de les bombolles dels preus de l'habitatge no es pot descartar mai del tot, però sí que es poden implementar estratègies que en mitiguin els efectes. I ampliar el parc d'habitatge fora de les dinàmiques del mercat proporciona un coixí que redueix el

que han passat (i que vindran)».

29 ELIAS; PALOMERA; RIBERA, *Objectiu 25: Habitatge social per a una Europa social*.

30 FUNDACIÓN AFI, *Demografía, vivienda y brechas de riqueza*.

31 OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA (OHB); OBSERVATORI DESCA (ODESCA), *El parc d'habitatge protegit a la metròpoli de Barcelona: estoc existent i la seva evolució*.

32 OBSERVATORI DESCA (ODESCA), *Els fons voltor: una indústria depredadora de les ciutats i els drets humans*.

Tot l'habitatge que aconseguim generar, sigui de nova construcció o no, ha d'estar fora de dinàmiques especulatives i ha de ser coherent amb els objectius climàtics

risc de contagi d'un eventual esclat de la bombolla immobiliària.

En aquesta línia, i pel que fa a la necessitat d'ampliar el parc fora del mercat, l'informe *Objectiu 25*³³ posa xifres al repte: a la UE, l'habitatge públic i comunitari representa de mitjana el 10,4 % del parc residencial, quan caldria arribar al 25 % per garantir un accés universal a un habitatge assequible. A l'Estat espanyol, amb un 2,9 %, estem entre els estats amb el parc d'habitatge protegit més reduït. L'informe assenyala que les cooperatives i els models de cessió d'ús, amb propietat col·lectiva, règims publicocomunitaris, govern participatiu i finalitat social sense ànim de lucre, són una peça clau per assolir aquest objectiu, precisament perquè, a diferència de l'HPO de compra amb termini limitat, mantenen permanentment el caràcter assequible de l'habitatge i n'eviten que torni a dinàmiques especulatives. Al contrari del que defensen les teories d'*Abundance*, un augment del parc limitat a habitatge social i comunitari té un potencial molt més

gran per millorar l'assequibilitat de l'habitatge.³⁴

Per fer-ho possible, cal que les administracions públiques cedeixin sòl, garanteixin l'accés a crèdit a través de banca pública i destinin subvencions específiques a l'economia social. I l'ampliació del parc públic, regulat i cooperatiu ha d'anar acompanyada de mesures que prohibeixin la compra especulativa, com la que s'ha proposat al Parlament de Catalunya amb el suport de les forces polítiques d'esquerres.³⁵ Les eines hi són: només cal la voluntat política per aplicar-les.

Conclusió

És important no simplificar quan parlem dels xocs en la demanda d'habitatge, perquè hi intervenen molts factors. Els compradors estrangers tenen un efecte, sí, sobretot els no residents, que contribueixen a l'augment dels preus. I, si es mante-

nen les tendències migratòries actuals, necessitarem més habitatges. Però construir-ne més no resoldrà, per si sol, la crisi si no se n'aborda la causa sistèmica: una part creixent del parc d'habitatge ha deixat de funcionar com a bé d'ús per convertir-se en un actiu d'inversió i especulació. Ho demostra l'evolució dels preus: han pujat fins i tot als municipis on la població ha disminuït, i entre 2001 i 2023 es van construir 6,4 milions d'habitatges sense que això n'aturés l'escalada. Ho confirmen també les dades: per reduir un 10 % el preu del lloguer mitjançant nova construcció caldria generar prop de dos milions d'habitatges de lloguer nous a Catalunya, és a dir, la meitat del parc existent, un volum que fa evident que la construcció privada orientada al mercat és estructuralment incapaç de resoldre el problema de l'assequibilitat.

Tot l'habitatge que aconseguim generar, sigui de nova construcció o no, ha d'estar fora de les dinàmiques especulatives i ha de ser coherent amb els objectius de l'emergència climàtica. I això s'aconsegueix actuant en diversos fronts alhora: regular els preus del lloguer i establir con-

33 ELIAS; PALOMERA; RIBERA, *Objectiu 25: Habitatge social per a una Europa social*.

34 IVÀLUA, *Efectes de l'oferta d'habitatge sobre els preus a Catalunya*.

35 ARA, «La llei contra la compra especulativa comença a caminar al Parlament».

tractes indefinits; prohibir i gravar la compra especulativa, especialment la que no es destina a residència habitual; recuperar els pisos buits i els d'ús turístic per a l'ús residencial; i ampliar de manera decidida el parc d'habitatge social i cooperatiu amb qualificació permanent.

En aquest darrer punt, els marges per avançar són enormes: l'Estat espanyol, amb un 2,9 % d'habitatge públic i comunitari, està a la cua de la UE. Tots els recursos destinats a ampliar el parc residencial han d'anar orientats a engrossir aquest parc, prioritzant el lloguer social per sobre de la propietat protegida amb termini limitat i recuperar la demanda d'habitatge segrestada per usos no socials abans de recórrer a nova construcció. ■

■ Bibliografia

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *El parc públic d'habitatges*. [en línia]. Disponible a: <www.barcelona.cat/habitatge>.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Cens d'habitatges buits a Barcelona* [en línia]. 2019. Disponible a: <www.barcelona.cat/habitatge>.

ARA. «La llei contra la compra especulativa comença a caminar al Parlament» [en línia]. A *Diari Ara*, 8 de juliol de 2026. Disponible a: <www.ara.cat>.

ARCHITECTS CLIMATE ACTION NETWORK (ACAN). *The Carbon Footprint of Construction* [en línia]. 2021. Disponible a: <www.architectscan.org>.

BANCO DE ESPAÑA. *Informe sobre el mercado de la vivienda en España*. Madrid: Banco de España, 2023.

CIVIO. *Megatenedores en España* [en línia]. 2024. Disponible a: <www.datos.civio.es>.

COMPETITION AND MARKETS AUTHORITY (CMA). *Investigation into suspected anti-competitive conduct by housebuilders* [en línia]. Londres: CMA, 2024. Disponible a: <www.gov.uk>.

DARK MATTER LABS. *Housing within planetary boundaries* [en línia]. Disponible a: <www.provocations.darkmatterlabs.org>.

ELIAS, Ferran; PALOMERA, David; RIBERA, Marta. *Objectiu 25: Habitatge social per a una Europa social* [en línia]. Barcelona: Fundació Josep Irla; Coppieters Foundation, 2025.

Disponible a: <www.irla.cat>.

FUNDACIÓN AFI. *Demografía, vivienda y brechas de riqueza* [en línia]. 2024. Disponible a: <www.fundacionafi.org>.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). *Estadística del Padrón Continuo. Año 2022*. Madrid: INE, 2023.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). *Encuesta Continua de Hogares. Año 2023*. Madrid: INE, 2024.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). *Viviendas por intensidad de uso a partir del consumo eléctrico* [en línia]. Madrid: INE. Disponible a: <www.ine.es>.

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT). *Habitatges. Per intensitat d'ús i grandària del municipi* [en línia]. Disponible a: <www.idescat.cat>.

IVÀLUA. *Efectes de l'oferta d'habitatge sobre els preus a Catalunya*, 2025.

JANOSCHKA, Michael; ALEXANDRI, Georgia; OROZCO RAMOS, Hernán; VIVES-MIRÓ, Sonia. «Tracing the socio-spatial logics of transnational landlords' real estate investment: Blackstone in Madrid». A *European Urban and Regional Studies*, 2020. DOI: 10.1177/0969776418822061.

KLEIN, Ezra; THOMPSON, Derek. *Abundance*. Nova York: Avid Reader Press, 2025.

MENSE, Andreas. *Secondary Housing Supply* [en línia]. Nuremberg: IAB; London School

of Economics, 2023 [primera versió: 2020]. Disponible a: <www.andreas-mense.de>.

MULHERIN, Shane. **Tackling the UK Housing Crisis: Is Supply the Answer?**». Londres: UK Collaborative Centre for Housing Evidence (CaCHE), 2019.

OCDE. **Affordable Housing Database** [en línia]. 2023. Disponible a: <www.oecd.org>.

OBSERVATORI DE DRETS SOCIALS DE CATALUNYA (ODESCA). **Informe sobre sensellarisme i exclusió residencial a Catalunya**. Barcelona: ODESCA, 2022.

OBSERVATORI DE DRETS SOCIALS DE CATALUNYA (ODESCA). **Qui desnona a Barcelona? Anàlisi del paper dels grans propietaris privats en les expulsions de la ciutat** [en línia]. 2022. Disponible a: <www.observatoridesca.org>.

OBSERVATORI DE DRETS SOCIALS DE CATALUNYA (ODESCA). **«Això ara sí que toca: solidaritat, drets i polítiques pel bé comú davant de les DANA que han passat (i que vindran)»** [en línia]. Disponible a: <www.observatoridesca.org>.

OBSERVATORI DE DRETS SOCIALS DE CATALUNYA (ODESCA). **Els fons voltor: una indústria depredadora de les ciutats i els drets humans** [en línia]. Disponible a: <www.observatoridesca.org>.

OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA (OHB). **Estructura i concentració de la propietat del parc de lloguer a la demarcació de Barcelona** [en línia]. 2022 .

Disponible a: <www.ohb.cat>.

OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA (OHB). **L'habitatge a la metròpoli de Barcelona en el 2023: assequibilitat i accés** [en línia]. 2024. Disponible a: <www.ohb.cat>.

OBSERVATORI METROPOLITÀ DE L'HABITATGE DE BARCELONA (OHB); OBSERVATORI DE DRETS SOCIALS DE CATALUNYA (ODESCA). **El parc d'habitatge protegit a la metròpoli de Barcelona: estoc existent i la seva evolució** [en línia]. 2023. Disponible a: <www.ohb.cat>.

PARLAMENT EUROPEU. **Informe sobre la crisi de l'habitatge a la Unió Europea, amb l'objectiu de proposar solucions per a un habitatge digne, sostenible i assequible (2025/2070(INI))** [en línia]. 24 de febrer de 2026. Disponible a: <www.europarl.europa.eu>.

PERUCCA, Julieta; FREEMAN, Sam; FARHA, Leilani. **«The True Cost of Financialization: Housing, Human Rights, and Climate Change»**. *A Journal of City Climate Policy and Economy*, 2023. Disponible a: <[www.doi.org/10.3138/jccpe-2023-0201](https://doi.org/10.3138/jccpe-2023-0201)>.

PROVIVIENDA. **Discriminació immobiliària a Espanya** [en línia]. Disponible a: <www.provivienda.org>.

RIU, Manel. **«La Catalunya inundable»** [en línia]. A *Crític*, 21 de març de 2022 [actualitzat el 31 d'octubre de 2024]. Disponible a: <www.elcritic.cat>.

VOGELL, Heather. **«DOJ and RealPage Agree to Settle Rental Price-Fixing Case»** [en

línia]. A *ProPublica*, 26 de novembre de 2025. Disponible a: <www.propublica.org>.

VOX-PP ANDALUCÍA. **Acuerdo de Gobierno de PP-VOX en Andalucía**. 2 de juliol de 2026.



arxiu

Les repúbliques catalanes de Josep Narcís Roca i Ferreras

vista prèvia >

Un catalanisme en clau popular, progressista i democràtica, i que abraçava la idea de la independència com a solució per a Catalunya. Aquest és el marc que Josep Narcís Roca i Ferreras va articular de forma pionera, fet que el va convertir en un dels impulsors més rellevants d'aquests postulats. La seva és una trajectòria que la crònica oficial de l'eclosió i l'evolució del catalanisme ha sepultat.



Manuel Pérez Nespereira

Doctor en Història Contemporània de Catalunya

pnespereira@gmail.com

La figura de Josep Narcís Roca i Ferreras no deixa de ser una més de les moltes figures del nostre país colgades de manera voluntària per camuflar el desenvolupament teòric del nacionalisme català vuitcentista; un nacionalisme que també va ser en clau popular, progressista i democràtica.

Silenciat, oblidat i eliminat del panteó dels nostres homes il·lustres, la historiografia del país ha obviat aquest pensador a l'hora d'explicar i d'entendre l'evolució teòrica del catalanisme. La seva recuperació i reivindicació com a precursor del nacionalisme d'esquerres i d'un independentisme primigeni van venir de la mà de Fèlix Cucurull als anys 1970, i, ja al segle XXI, de les obres que li ha dedicat Toni Strubell.¹

Alguns apunts biogràfics

Josep Narcís Roca i Ferreras va néixer a Barcelona el 27 de novembre de 1834.² De la seva formació

acadèmica en sabem poc fins al 1842, i probablement hi hagi poc a saber. Segons un escrit afegit al seu expedient acadèmic, amb data de 6 de novembre de 1854, a punt de fer els 20 anys havia cursat dos anys de «*latinidad*» i un any de retòrica al col·legi de Pere Labèrnia durant els anys escolars de 1842, 1843 i 1844; el tercer any de filosofia el va cursar al col·legi de segon ensenyament dirigit per Carlos Carreras de Urrutia, establiment que ja estava vinculat a l'institut superior dependent de la Universitat de Barcelona; el quart any de filosofia el va rebre al col·legi de segon ensenyament dirigit per Francesc Presas i Puig, també incorporat a l'Institut de la Universitat i, finalment, el cinquè curs a l'Institut de la Universitat. El 13 de desembre de 1849 va aprovar l'examen per obtenir el títol de batxiller, que li seria expedit el 7 de gener de 1850.³

Cal dir, respecte de les qualificacions obtingudes, que la mort del pare l'havia d'afectar forçosament.

D'aquestes qualificacions, el tercer any, cursat al col·legi dels germans Carreras de Urrutia el que obté la qualificació més baixa, un «Regular», que milloraria el quart curs, amb un «Bueno» i, encara més, en els cursos posteriors, en què les seves notes passen a ser d'«Excel·lent», tant en l'obtenció del batxillerat en Filosofia, el 15 de desembre de 1849, com del batxillerat en Farmàcia, assolit el 24 de novembre de 1854.

La manca d'informació no ens permet incidir gaire en la vida familiar de Josep Narcís, si bé hi ha un seguit de detalls al seu expedient acadèmic que ens poden orientar, com sempre, de manera aproximada.

Tot permet suposar que, amb la mort del pare el 1844 el nen havia de quedar sota la tutela de la mare, i que aquesta continuaria vivint a Barcelona, al domicili familiar del carrer Ample i la farmàcia familiar restaria oberta, ara a nom de la vídua. A les diverses butlletes d'inscripció a la Facultat de Farmàcia, des del cinquè curs de Filosofia —1848 a 1849— i el curs preparatori de Farmàcia —1849 a 1850—, apareix com a tutora legal la mare, si bé amb els cognoms Roca i Ferreras.

1 Veure: STRUBELL I TRUETA, *Josep Roca i Ferreras i l'origen del nacionalisme d'esquerres*.

2 Arxiu històric de la Universitat de Barcelona.

Número 40 Expediente de la Carrera literaria de José Roca i Ferreras.

3 Arxiu històric de la Universitat de Barcelona. Número 40 Expediente de la Carrera literaria de José Roca i Ferreras.

Roca i Ferreras, destaca per la seva faceta d'intel·lectual i la seva aportació a la construcció d'un projecte popular i nacional

Des del curs 1850-1851, primer de la carrera segons el seu expedient, i també el curs següent, 1851-1852, així com durant la resta dels estudis de Farmàcia, serà el seu oncle, Josep Oriol Ferreras, qui presentarà la documentació per a la inscripció als cursos, primer en substitució del pare o tutor —és a dir, la mare— «*por no residir en esta ciudad*», i posteriorment ja directament com a tutor del Josep Narcís, a partir del curs 1852-1853. Això ens permet suposar que la mare havia deixat de viure a la capital del país i, encara que la farmàcia nominalment hagués continuat sota el nom de *Viuda de J. Roca*, seria l'oncle qui se'n faria càrrec. De fet, quan Josep Narcís Roca i Ferreras faci les pràctiques durant el cinquè curs, aquestes es duran a terme a la farmàcia familiar sota la supervisió de Josep Oriol Ferreras.

El 1858 ja trobem Josep Narcís Roca i Ferreras implicat en una societat que formava part del teixit cultural i científic de Barcelona, la Societat Filomàtica. Aquest organisme havia estat creat el 1839, si bé la seva aprovació per part de les autoritats no arribaria fins a l'any següent; en concret el 20 de maig de 1840 se n'aprovaven

els estatuts. La societat tenia unes finalitats molt semblants a les d'un ateneu: la voluntat de difondre els coneixements útils. Es dividia en quatre seccions: Ciències Ideològiques, Morals i Polítiques; Ciències Naturals i Físiques; Matemàtiques i Literatura i Belles Arts. Posteriorment, la Societat Filomàtica s'integraria en el nou Ateneu Català, constituït formalment el 21 de maig de 1860.

No entrarem, per qüestions d'espai, a la seva activitat en el vessant científic i com a divulgador de les noves idees en el camp de la farmàcia.

Només cal apuntar que Roca acabarà decebut per l'escassa efectivitat dels tractaments de l'època amb làudan, èter sulfúric i sagnies per guarir el còlera. Cal pensar que la seva pràctica farmacèutica per obtenir la llicenciatura tindrà lloc durant la tercera epidèmia de còlera del segle XIX, al 1854. El descontentament amb els mitjans emprats l'impulsarà a cursar la carrera de Medicina, de la que es llicenciarà el 1863. Serà membre de l'Acadèmia Medico-Farmacèutica i soci honorari del Col·legi de Farmacèutics de Barcelona, i publicarà articles científics a la *Revista Far-*

macéutica Española i a *El Compilador Médico*, entre d'altres.

Les repúbliques catalanes com a fonament històric

Roca i Ferreras, però, destaca per la seva faceta d'intel·lectual i per la seva aportació a la construcció d'un projecte popular i nacional. Així és com se l'ha de considerar, tot ressaltant la seva tasca com a precursor del catalanisme d'esquerrres, de la nació popular i de la independència de Catalunya com a única solució factible per al país davant el caràcter irreformable de l'Estat espanyol. La manera en què Roca i Ferreras articula la nació i la formulació republicana passa per construir una història de Catalunya a partir dels breus períodes històrics en què la forma de governar-se els diversos grups que podríem denominar catalans era la republicana.

Roca viu immers en un marc general europeu en què, des del Romanticisme i a redós de les diverses revolucions, emergeixen els moviments nacionalistes: des dels vinculats directament a un espai existent, com

Estableix un seguit de moments determinants de la història de Catalunya que expliquin i assentin la realitat nacional catalana i els trets principals del seu costum polític

ara el nacionalisme txec, fins als vinculats a un espai de futur, com el sionisme. En aquest marc, per a Roca i Ferreras hi havia un poble que al llarg dels segles s'havia constituït en nació i que, per aquest motiu, tenia el dret a formar un Estat. Aquesta formulació naixia amb la constitució d'unes primeres repúbliques i s'havia desenvolupat i confirmat mitjançant un seguit d'assoliments al llarg del temps. Les diverses derrotes, a la Guerra dels Segadors al segle XVII o a la Guerra de Successió, el segle següent, destruïen el marc institucional en què havia pres cos la nació, però no les formes tangibles i intangibles de la formació nacional, el fet de la nacionalitat, com afirmaria el 1897 Prat de la Riba i Sarrà.⁴ En paraules de Senpere i Miquel, el 1714 moria l'Estat, però romanía la Nació.⁵

Per fonamentar aquestes afirmacions, Roca i Ferreras recorrerà a la història i establirà un seguit de mo-

ments determinants de la història de Catalunya que expliquin i assentin la realitat nacional catalana i els trets principals del seu costum polític.

Però no és un relat nascut en aquest moment; per entendre correctament el fons real del seu plantejament, cal tornar al mes de maig de 1873, a les planes de *La Renaxensa*: «*Ja no es Catalunya un Estat, una autonomia, un poble, una nació, com ho siguié per espay de nou centurias, desde de la República catalana montanyesa del segle VIII, fins á la victoria de Castilla y França sobre Barcelona l'any 1714*».⁶ Defineix el que entén per república muntanyesa en una nota al peu: «*Lo nom de República catalana montanyesa donem al estat en que se trobavan los primitius catalans independents en las montanyas, lluytant contra'ls mahometans, desde que començaren la guerra de restauració é independencia de la patria l'any 715, —avans d'En Pelay á Asturias— fins que's posaren baix lo protectorat del Imperi de Carlomagne. D'aquella temporada d'uns setanta anys ó mes no constan cap rey, príncep ni cronología monárquica entre los cristians independents*

de Catalunya».⁷ Com veiem, doncs, el seu concepte de república correspon a aquella forma d'Estat no governada per rei ni príncep.

Per a Roca i Ferreras, i d'acord amb aquesta definició, hi hauria, si més no, tres repúbliques catalanes més: la de la guerra civil del segle XV, en l'enfrontament a tres bandes entre els pagesos de remença, el rei Joan II i la Diputació i els consellers de la ciutat de Barcelona; la guerra de separació, durant el període 1640-1641, i, finalment, la de la Guerra de Successió, especialment durant el període 1713-1714.

Així, el 1460, «*la Diputación general entre arrebatá; impone y compra pecuniariamente al poder real la capitulación de Vilafranca que erige al Principado en república de hecho con la gefatura limitada del Príncipe Primogénito como lugarteniente irrevocable de su padre*».⁸ Cal dir que, en aquesta guerra civil que donarà lloc a la segona república catalana, la sort dels més desfavorits juga un paper contradictori, que pot conduir

4 Es tracta del títol «El fet de la nacionalitat catalana» que emprà el 1897 a l'Ateneu Barcelonès per dictar una sèrie de conferències que el 1906 inclouria dins la seva obra cabdal *La nacionalitat catalana*.

5 Afirmació inclosa dins l'obra *Fin de la Nación catalana* del 1905 que, malgrat el títol, acaba amb la conclusió que he recollit.

6 ROCA I FERRERAS, «Catalunya i la federació».

7 Ibidem.

8 REVISTA DE GERONA, 1 de febrer de 1886, p. 118.

La guerra civil catalana del segle XV entre el monarca i les institucions del país va decantar-se a favor del monarca, especialment després de l'assassinat de Carles de Viana

a pensar en una manca de lleialtat a la nació, però és una qüestió més complexa. Perquè *«Por agena que sea á la social, los vasallos de remensa agitan la tea de su lucha, prescindiendo de si dan apoyo al monarca extranjero y absolutista contra la Nación y las libertades nacionales: no hay patria para el esclavo; donde está la libertad está la patria, no donde no se ofrecen más porvenir y horizonte que la servidumbre»*.⁹

La Diputació del General representava en aquells moments interessos dels senyors, urbans i rurals, enfrontats als de la menestralia i els pagesos de remença, i l'aposta d'aquests sectors desafavorits anava en contra d'aquests privilegis, no de la Institució, malgrat les contradiccions evidents. En aquestes circumstàncies, la guerra entre el monarca i les institucions del país es va decantar a favor del monarca, especialment després de l'assassinat de Carles de Viana, el príncep que les institucions i les viles havien situat al capdavant de la nació. Les anades i vingudes en l'assoliment de les reivindicacions pageses, però també

de les dels plebeus barcelonins, malgrat que finalment la Diputació oferís més garanties i drets, faran que la monarquia acaba guanyant la partida. Aquesta incomprensió en la lluita, la manca d'acord entre les lluites nacionals i la lluita social, farà que es consolidi una dinastia forastera, estranya al país.

Al 1640, amb la Guerra dels Segadors, la situació no és gaire diferent. El 22 de maig de 1640 les tropes del rei Felip IV assolen Catalunya, amb l'excusa del deute de manteniment de les tropes desplaçades, basat en el costum castellà i no en els usos de la terra. Diversos consellers són presos a Barcelona; els pagesos acudeixen a les ciutats a llogar la seva falç per la sega i no troben, per part de les tropes castellanes, cap senyal que els greuges hagin de cedir. En aquesta data, *«De traidores á la patria acusa el tumulto á los empleados catalanes empezando por el Virey, y este y otros gefes militares así del país como castellanos, tienen que recogerse al fuerte de Atarazanas protegidos por los Concelleres, dejando en manos de estos y de los Diputados la pacificación del pueblo. Descuella ya entre todos el Diputado presidente Pablo*

Clarís por su prestigio sobre las mas enfurecidas, á quienes va sosegando hasta echar de la población a los labradores. Aquel dia los Diputados de Cataluña y los Concelleres de Barcelona pueden quedar árbitros de 1a situación política y ponerse frente á frente del gobierno central imponiéndosele resueltamente. Los Jurados de Gerona, los Concelleres, Jurados, Paheres y Cónsules de las otras villas y ciudades les seguirían arrastrados por las clases populares de todas ellas, emocionados por la victoria moral, alcanzada. Por el pueblo catalan á las puertas de la cárcel de Barcelona. Pero se detienen las autoridades, recelan del pueblo las clases privilegiadas, temen á los labradores, á los artesanos y á todos los jornaleros».¹⁰

Novament, serà aquesta malfiança envers les classes populars la que detindrà l'acció; en bona mesura, encara que es vulgui defensar el país i les seves constitucions, la fractura entre les poble i les classes privilegiades només es podrà trencar un cop l'enfrontament esdevingui inevitable. Encapçalada per Pau Clarís *«Discutese en las Juntas de*

⁹ REVISTA DE GERONA, 1 de febrer de 1886, p. 118.

¹⁰ REVISTA DE GERONA, 1 de juny de 1887, p. 181-182.

La pau d'Utrecht i l'abandonament per part de Carles III i de les potències aliades van deixar el Principat lliurat a la pròpia sort

*Brazos la serie de cuestiones politicas que suscitara el levantamiento y la defensa de los catalanes: el mero auxilio de Francia, nación vecina y enemiga de la España castellana opresora de Cataluña, el protectorado de la Francia sobre Cataluña ya separada y erigida en República, la proclamación del rey de Francia como conde de Barcelona y príncipe de Cataluña con las constituciones, franquicias y libertades del Principado y de sus Universidades».*¹¹

Sabem com va anar la guerra, el rebuig que van acabar generant les tropes franceses, la pèrdua dels comtats i la reintegració a la Monarquia Hispànica amb unes condicions de respecte de les lleis i constitucions pròpies que, molt sovint, quedarien en paper mullat.

No serà fins al 1713-1714, durant la Guerra de Successió, que al Principat s'establiria una nova, i fugissera, república. La pau d'Utrecht i l'aban-

donament per part de Carles III i de les potències aliades van deixar el Principat lliurat a la pròpia sort. En un primer intent, «*algunos independientes de Cataluña, persuadidos de que las naciones no consentirán ya que la monarquía española sea de la Casa de Austria, sugieren á Carlos que reclame ante Inglaterra la corona de Aragón y el Rosellón ó que al menos Cataluña sea erigida en Republica libre bajo la garantía de los Aliados; esto es, Inglaterra, el Imperio y Austria, Portugal y Holanda —22 octubre-2 noviembre 1712—*». ¹² No es va assolir aquella independència i la marxa dels exèrcits aliats el juny de 1713, amb el lliurament de les ciutats i viles als comandaments borbònics, sense exigir cap mena de garantia per a les llibertats i els drets del país, deixa dempeus, davant dels invasors, Barcelona i unes poques ciutats més. Però Barcelona, coneguda com a la República dels Consellers, acordava el juliol de 1713 resistir fins al final. Només les forces combinades de dos exèrcits, l'espanyol i el francès, aconseguiren entrar a la ciutat i pactar unes condicions de capitulació que no trigarien gaire en incomplir.

Un independentisme social

Per a Roca i Ferreras, dos elements fonamentaven la filosofia política dels catalans al llarg de la seva història: «*L'història catalana desde lo temps mes antich presenta lo cuadro de constant fidelitat dels catalans á una ideya; constancia portada fins al sacrifici, fins á la mort: aquesta ideya es la de independencia. [...] los catalans han cambiat de religió, de la pagana á la católica, de lleys, de llenguatje, de costums ab lo temps; no de tradición independent ó autonómica. Avans de ser cristians y católichs, si considerem ja com á catalans aquells pobles, avans de tenir prínceps ó monarcas hereditaris y de raza, ja tenian els catalans aquesta tradició: la independencia. Altre tradició de nostres passats nos presenta la historia catalana; la tradició de las llibertats que avuy dihem políticas, municipales y democráticas y de lliberació ó emancipació de classes sociales. De manera que la tradición independent ó autonómica de Catalunya no es de independencia ó autonomia cualsevol ó com se vulla; sino de independencia ó autonomia en lo exterior, ab llibertat del poble y ab reformas fins sociales,*

11 REVISTA DE GERONA, 1 de setembre de 1887, p. 267-268. Segons indica Roca, en nota a peu pàgina 268, a mitjan gener de 1641 un plenipotenciari francès va oferir a la Diputació i als Braços que el rei de França admetria a Catalunya sota protecció amb la condició que el Govern del País adoptés la forma de República amb els pactes i les condicions que entre la Província i el monarca s'acordessin.

12 REVISTA DE GERONA, 1 de març de 1888, p. 81.

Roca i Ferreras havia estat molt vinculat al federalisme ibèric, però hi va trencar arran del desengany amb els companys espanyols i amb el rumb de la Primera República

com dihem ara, en lo interior».¹³ Cal contextualitzar aquesta afirmació en què Roca i Ferreras establirà uns principis independentistes que seran l'origen d'una manera d'entendre el catalanisme/nacionalisme.¹⁴ Roca i Ferreras havia estat molt vinculat al federalisme ibèric i havia col·laborat en diverses publicacions d'aquest corrent, tant a Catalunya com a la resta de l'Estat. El trencament amb els federals més ortodoxos i la recerca d'una alternativa plenament nacional neixen del doble desengany amb els companys espanyols i amb el rumb de la Primera República.

Respecte al primer aspecte, cal assenyalar, com bé destaca Pere Gabriel, que en la conjuntura del Sexenni hi havia una voluntat real per part dels federals catalans d'arribar a acords i a crear un front comú per construir un model federal en què les antigues nacionalitats i regions històriques poguessin tenir un espai confortable. Recordem aquí el text que els diputats republicans d'Aragó, Catalunya i Valèn-

cia adreçaven als signants del Pacte Federal de Tortosa: «*Lejos de ir a la desmembración de la nacionalidad, vamos a perfeccionarla, poniendo su cuspide a la obra de tantos siglos, por medio de la federación en Portugal. Si hemos de creer a una gran parte de su prensa, a las manifestaciones de Coimbra, a las asociaciones de Oporto y de Lisboa, a las palabras de ilustres repúblicos, Portugal, que en una guerra interminable contra toda unión con España, está dispuesto a aceptar una federación peninsular que le permitiese conservar su autonomía como nosotros conservaremos la nuestra, a la sombra de una sola bandera y en el seno de una sola nación. Los Estados Unidos de Europa, que son el ideal de nuestro siglo, pueden y deben en España. Nuestra posición geográfica, nuestra independencia inquebrantable, nos dan todos los medios de iniciar esta gloriosísima obra. La opinión europea nos auxilia de una manera poderosa [...]*».¹⁵ I signaven el text a Madrid el 28 de maig de 1869.

Però aquesta voluntat d'anar fins i tot més enllà del propi Estat espa-

nyol, amb un sistema de confederació d'unitats semiindependents, havia de xocar amb el republicanisme espanyol, propi del Madrid capitalí. De fet, encara no un any més tard, el 7 de maig de 1870, es publicava una declaració a la premsa republicana que, en paraules de Pere Gabriel, «s'inscrivía en la reacció antifederal de part del partit»¹⁶ i defensava inexcusablement per al futur una «*unitat legislativa*».¹⁷ Cal entendre el desencís de Roca i Ferreras. La declaració portava com a signants Bernardo García, en nom de *La Discusión*; Pablo Nuagués, per *El Pueblo*; Luis Rivera, per *Gil Blas*; per *La Igualdad*, Andrés Mellado; per *El Sufragio Universal*, Miguel Jorro i, finalment, per *La República Ibérica*, Miguel Morayta. Però, a més, si, com escriuria poc després a *La Renaxensa*, la història catalana s'havia bastit des de la doble vesant nacional i social, només faltava que, poc després, en la qüestió social s'afirmés, en aquest escrit/manifest conjunt dels directors dels diaris federals que «*el socialismo en sus soluciones económicas y sociales, no forma parte integrante, del dog-*

13 ROCA I FERRERAS, «La tradició de Catalunya».

14 Al meu entendre el terme correcte, en aquest moment històric seria nacionalisme. Fet aquest aclairiment, serà el terme que empraré en el successiu.

15 GABRIEL, «Estat Català i República Federal Ibèrica: formulacions republicanes del segle XIX i principis del XX».

16 Fa referència al Partit Federal.

17 Ibídem.

Partint d'un federalisme nacional que fins i tot apostava per uns Estats Units d'Europa, les desavinences amb els federals espanyols el van portar a entendre que el camí havia de ser la independència

*ma republicano. Todas las escuelas socialistas, mientras no contraríen los principios fundamentales de la democracia, caben dentro del partido, y sus soluciones constituyen una cuestión enteramente libre».*¹⁸ Així doncs, des d'un federalisme nacional —que, com hem vist anteriorment, fins i tot apostava per uns EUE—, les desavinences amb els federals espanyols duïen a la conclusió que el camí havia de ser la independència, sense comptar amb el suport de les altres nacionalitats i regions de de l'Estat.

Al 1886, just abans del seu discurs al míting del Teatre Novetats, Roca i Ferreras no es deixava, tanmateix, dur per cap miratge. La situació de Catalunya en el seu camí cap a la independència era feble i no s'havien de conrear noves enemistats. Si bé afirmava que *«nuestra ideyal d'una Catalunya tan autónoma y desligada d'aqueixa Espanya que s'enfonsa á tota pressa, morta per la credencial, l'empleo y l'oficina, d'una Catalunya tant independent, que l'escut de las barras vermellas resplandesca*

demunt de las portas d'embaixadas á París, á Londres, á Berlín, á Viena, á Washington, á Méjich, á Lima, i Berna, á Lisboa y á Madrid mateix», Roca i Ferreras era conscient que, al costat de la determinació formal de la necessitat de la independència per a la nació catalana, hi havia un camí, uns esglaons que, de grat o per força, calia pujar prèviament. De manera que, al darrer paràgraf de l'article, indica que *«Perquè contra d'ells [els altres pobles de l'Estat espanyol] res fariam, admetem la descentralisació administrativa política, y la confederació com intermedis y termes de transició desde l'unitat á l'independencia, desde l'uniformitat á la separació»*.¹⁹

Una lluita compartida

Aquesta història que planteja Roca i Ferreras actua com a fonament dels dos grans eixos de la tradició política catalana: l'aspiració a l'autonomia o la independència i la lluita pels drets socials i la dignificació de les classes populars. Com farà Prat de la Riba, tot i amb una altra voluntat, la base del pensament polític català neix de

les construccions històriques elaborades al llarg del temps. Resulta, per tant, curiosa, si més no, la desaparició de Roca i Ferreras com a referència a partir de 1892. Però, no és, en cap cas fortuïta.

Josep Narcís Roca i Ferreras traspassà el 29 d'octubre de 1891, segons la nota del registre, per una leucèmia greu.²⁰ Segons publicava *l'Arch de Sant Martí*, *«L'enterro de nostre bon amich, fou una manifestació de las molts simpatías de que gosaba tant esclarecent patrici, puig que la numerosa concurrencia que hi assistí fou tant escullida que en ella hi havia representacions de las associacions científicas, artísticas y literarias; y la plana major del catalanisme hi estava dignament representada per ser aquestas las ideas del finat. Hi havia donchs representacions nutridas de la Lliga de Catalunya, del Centre Català de Barcelona, del Foment Catalanista de Barcelona, del Centre Escolar Catalanista, de la l'Associació de Propaganda Catalanista de quina n'era soci, del Centre Catalanista Provensalench, de La Renaixensa, de Lo Somatent de*

18 LA REPÚBLICA IBÉRICA, «Declaración», 7 de maig de 1887, p. 1. En aquesta pàgina es pot llegir al complet la declaració fet pels directors dels diaris federals.

19 ROCA I FERRERAS, «Nostre dret de salvació».

20 ARXIU CONTEMPORANI DE BARCELONA. Registre de defuncions. Doc. 12001_A171_V663R.

L'abandonament del llegat de Roca i Farreras és un fet volgut, no una circumstància atzarosa

*Reus, de Lo Teatro Català, de L' Arch de Sant Martí y d' otras asociaciones y periódichs».*²¹

L'abandonament del seu llegat és un fet volgut, no una circumstància atzarosa. Afirmar això pot generar dubtes i fer pensar que fem una lectura esbiaixada en favor d'aquest personatge; res més lluny de la nostra voluntat. Pensem-hi. Amb l'entrada als anys 1890, una generació de catalanistes conservadors prenen el relleu dels antics hereus del federalisme, de tarannà progressista, que, com Roca i Ferreras, havien fet el pas cap a opcions independentistes en el marc nacional, mentre mantien les propostes avançades en el camp social i dels drets polítics. Cal preguntar-se: era la figura de Roca i Ferreras prou marginal per ser ignorada inconscientment?

En primer lloc, el moment de glòria de les teories de Roca i Ferreras seria el 1886, amb la carta que es llegeix al miting del Teatre Novetats, el 25 de juliol. Curiosament, uns

mesos més tard es creava el Centre Escolar Catalanista, on naixia el nucli fonamental del catalanisme conservador: Prat de la Riba, Cambó... El 1891, quan es fa la relació de persones que formarien part de la nounada Unió Catalanista, Roca i Farreras hi figura com a delegat del Pla de Barcelona, en la mateixa pàgina que recull la direcció.²² Seria dubtós que el secretari de la nounada associació, Enric Prat de la Riba, no conegués Roca i Ferreras.

Però és que l'any de la seva mort, el 1891, s'havia creat el Foment Catalanista. *La Veu de Catalunya*, en el seu número de 19 d'abril de 1891, recollia el naixement d'aquesta associació: «*S'ha constituït a Barcelona, ab domicili en lo carrer Montserrat, número 8, pis primer, una associació que, ab lo títol de Foment catalanista, se proposa acoblar los numerosos elementos partidaris de la reivindicació de las libertats catalanes, que, pertenexent a la massa popular, no podien formar*

*part de las asociaciones catalanistes fins ara existents, ab tot y ser ells la part més vigorosa y esperançadora dels patriotes de Catalunya».*²³

Aquest diari recollia un acte del Foment Catalanista, reunit per a «*Per rendir un homenatge y un tribut, al que en vida fou en Joseph Narcís Roca, un dels més decidits protectors y fundador del Foment se donà lectura de la memorable carta, que dirigí al poble català reunit en lo teatre de Novetats lo día 25 de Juliol de 1886, per protestar del modus vivendi, concertat per lo Govern de Madrid d'aquella época ab Inglaterra; fentse lo Foment sevas en aquell moment, las declaraciones que ella enclou».*²⁴

La seva animadversió envers els partits de signe marxista²⁵ i la seva

23 LA VEU DE CATALUNYA, 19 d'abril de 1891, p. 175.

24 LA VEU DE CATALUNYA, 29 de Novembre de 1891, p. 559.

25 Em remeto en concret a l'article «El socialisme», lliurament número 5 de la Ciència de la República, publicat a *La República Ibérica* el 7 de gener de 1870. Sense entrar en l'anàlisi total, només una citació «(És) *El socialismo de los sistemas, y estos limitanse demasiado a una sola clase, a un solo tipo de organización (el de los grandes talleres y explotaciones industriales), a un solo punto de vista (el de los obreros Industriales)*».

21 L'ARCH DE SANT MARTÍ, 1 de novembre de 1891, p. 3327. Es tracta de la secció «Novas», entenem que la redacció és de l'equip ja que no hi figura cap signatura.

22 ARXIU NACIONAL DE CATALUNYA, «Unió Catalanista. Junta Permanent y Delegats». En aquest document hi figurava la direcció: Lluís Domènech i Montaner (President), Pau Font de Rubinat (Tresorer), Joaquim Vayreda i Pau Colomer i Oliver (Vocals i Enric Prat de la Riba i Sarrà (Secretari).

defensa de la nació popular colgaren el seu llegat: la defensa d'una Catalunya que només es podia entendre com a democràtica i igualitària. Prat de la Riba barraria el pas, durant molts anys, a aquesta reivindicació, curiosament parafrasejant Roca i Ferreras. A les seves antípodes, el patrici de Castellterçol afirmaria que la vida política catalana estaria informada per dos principis fonamentals: «D'una banda, el principi de la llibertat més ampla, que es manifesta en la constitució de les corts, en la doctrina del pacte fonamental entre el sobirà i el poble, en la representació d'interessos portada a l'extrem de concedir sovint vot electoral a les dones, en l'especial constitució del règim municipal; d'altra banda, una invencible repugnància a l'igualitarisme».²⁶ ■

■ Bibliografia

ARXIU NACIONAL DE CATALUNYA. «Unió Catalanista. Junta Permanent y Delegats». 1891, ref. ANC1-137-T-1799, p. 2.

GABRIEL, Pere. «Estat Català i República Federal Ibèrica: formulacions republicanes del segle XIX i principis del XX». A *Catalonia*, núm. 16, primer semestre de 2015, p. 40.

LA VEU DE CATALUNYA, 19 d'abril de 1891, p. 175.

LA VEU DE CATALUNYA, 29 de novembre de 1891, p. 559.

LA REPÚBLICA IBÉRICA. «Declaración», 7 de maig de 1870.

PRAT DE LA RIBA, Enric. *La nacionalitat catalana*, Col·lecció Popular Barcino, Vol. CX. Barcelona: Editorial Barcino, 1934, p. 87

ROCA I FERRERAS, Josep Narcís. «Catalunya i la federació». A *La Renaxensa*, 1 de maig de 1873, p. 82.

ROCA I FERRERAS, Josep Narcís. «La Inmortal Ciudad. Recuerdos de la historia y monumentos de Gerona. Aspecto general de la historia de Gerona». A *Revista de Girona*, desembre de 1885, p. 370.

ROCA I FERRERAS, Josep Narcís. «La tradició de Catalunya». A *La Renaxensa*, 10 de maig de 1873, p. 93.

ROCA I FERRERAS, Josep Narcís. «Nostra salvació». A *L'Arch de Sant Martí*, 9 de maig de 1886, p. 428-429.

STRUBELL I TRUETA, Toni. *Josep-Narcís Roca i Ferreras*. Barcelona: Fundació Josep Irla, 2008.

STRUBELL I TRUETA, Toni. *Josep Roca i Ferreras i l'origen del nacionalisme d'esquerres*. Arenys de Mar: Editorial Set-ciències, 2000.

26 PRAT DE LA RIBA, *La nacionalitat catalana*.



explorador

La fi de l'ordre liberal mundial post-1945

vista prèvia >

Superada la II Guerra Mundial, el món va quedar dividit en dos models: l'occidental, liderat pels EUA, i el comunista, liderat per l'URSS. Dues hegemonies que s'equilibraven dins de normes internacionals i organismes sorgits a partir de 1945, com l'ONU. Des de la fi de la Guerra Freda, l'hegemonia dels EUA va incrementar-se, però comença a experimentar una inèrcia negativa. La segona presidència de Trump està duent a terme una trencadissa descomunal d'aquell ordre mundial, i torna la llei del més fort.



Antoni Segura i Mas

Catedràtic emèrit d'Història Contemporània de la UB i president del CIDOB (2017-2024)

cidob@cidob.org

¹L'estiu de 1944, la Segona Guerra Mundial a Europa ja apuntava clarament a favor dels aliats, i la producció anual d'armes dels EUA —17.500 tancs, 29.500 el 1943, i 96.318 avions— superava la de qualsevol altre país: Alemanya, 17.800 tancs i 39.807 avions; l'URSS, 29.000 i 40.300; el Regne Unit, 5.000 i 26.461.²

El 1943, a la Conferència de Teheran, els aliats ja havien acordat desembarcar a Normandia l'any següent, fixar les futures fronteres de Polònia i dividir Alemanya després de la guerra. Calia ocupar-se també de com evitar el desordre monetari i financer posterior a la Primera Guerra Mundial —el crac del 1929 i la Gran Depressió—, i el president estatunidenc Franklin Delano Roosevelt plantejà crear una organització multinacional per garantir la pau mundial. El 1945 naixia així l'ONU. El juliol de 1944, a Bretton Woods

—Nou Hampshire—, els 44 estats aliats³ van fixar les regles comercials, financeres i monetàries de la pau i les institucions corresponents: el Fons Monetari Internacional (FMI) i el Banc Mundial (BM). En aquest 2026, l'FMI inclou 191 estats i el BM 189, que tenen un vot ponderat en funció de les aportacions, però favorable als països occidentals. El primer pretén «aconseguir un creixement i una prosperitat sostenibles..., l'estabilitat financera, la cooperació monetària... [i] l'expansió del comerç internacional i del creixement econòmic».⁴ El segon ha de promoure la reconstrucció d'Europa, el desenvolupament sostenible i alleujar la pobresa.⁵

Tots dos contribuïren a la reactivació econòmica de postguerra, a donar

3 Hi estaven representats els EUA, el Regne Unit, França, el Canadà, la Xina i l'URSS —que no va signar els acords finals—, a més de deu països d'Europa, dinou de l'Amèrica Llatina, tres de l'Àsia, quatre de l'Àfrica i dos d'Oceania. També hi havia una delegació de la colònia britànica de l'Índia. ANDREWS, «The World War II Bretton Woods Conference».

4 FMI: <www.imf.org>.

5 Grup BM: <www.bancomundial.org>. Pel vot ponderat i la infrarepresentació de les noves potències com la Xina i l'Índia; SEGURA I MAS, *El món d'avui. De la guerra freda als reptes de la interdependència global*.

estabilitat al sistema de canvis internacional i a promoure el multilateralisme comercial, que afavoria els EUA ja que la divisa de referència era el dòlar i per això l'URSS no hi va ingressar —ho farà Rússia el 1992. El 1948 es crea l'Organització per la Cooperació Econòmica Europea (OEEC) per posar en marxa el Pla Marshall i, amb l'ingrés el 1961 dels EUA i el Canadà, passa a ser l'Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE). Més tard, s'hi sumen altres estats fins els 38 actuals.⁶ Totes aquestes institucions són decisives per impulsar les tres dècades de creixement sostingut de 1948 a 1973.

L'altre pilar del nou ordre internacional és l'ONU, que, segons la carta fundacional signada per 51 estats el 26 de juny de 1945 a San Francisco, té per objectiu preservar la pau mundial i fer respectar el dret i la seguretat internacionals i els drets fonamentals de l'home i dels pobles.⁷ Neix llastrada pels bombardeigs nuclears dels EUA contra Hiroshima i Nagasaki l'agost del 1945. Té dos

6 OECD: <www.oecd.org>.

7 United Nations Charter: <www.un.org>.

1 Vaig acabar aquest article el 12 d'abril del 2026, després del fracàs de les converses a Islamabad entre els EUA i l'Iran, propiciades per Pakistan. Era la primera trobada entre els dos països des del 1979. Posteriorment, vaig fer-ne una actualització el 23 de juny del 2026.

2 KENNEDY, *The Rise and Fall of the Great Powers*.

Fins al 1991, la Guerra Freda suposa l'existència de dos sistemes de seguretat antagònics: l'OTAN, de l'òrbita occidental, i el Pacte de Varsòvia, de l'òrbita soviètica

òrgans: l'Assemblea General (AS) on tots els estats tenen veu i vot i el Consell de Seguretat (CS), que resol sobre la imposició de sancions i l'ús de la força. El CS el presideix un secretari general triat per l'assemblea i consta de cinc membres permanents amb dret de veto —EUA, Rússia, Xina, França i Regne Unit— i deu de rotatoris proposats per l'assemblea.

Tot i les limitacions i les dificultats per encarar reptes globals —medi ambient, refugiats...—, l'ONU passa de 51 a 193 estats i sobreviu a la forta conflictivitat de la Guerra Freda —en què els conflictes són controlats per una o les dues grans potències— i a la inseguretat de la postguerra —on els conflictes són incontrolats i generen inseguretat. Malgrat alguns moments crítics —per exemple, la crisi dels míssils de 1962—, s'ha evitat una nova guerra mundial. Fins i tot quan el 2003 els EUA emprenen una acció unilateral i il·legal com la invasió de l'Iraq i el secretari d'Estat, Colin Powell, fa una compareixença patètica per intentar convèncer el CS de l'existència d'armes de destrucció massiva.⁸

8 Vegeu la crítica del fill de l'ambaixador dels EUA a

Des de la dècada de 1950, el món ha estat dominat per l'hegemonia de les democràcies liberals occidentals —els EUA i els seus aliats, Europa Occidental i el Japó—, que van confiar la seguretat i l'economia a l'ordre liberal. Era un ordre internacional «polièdric i expansiu, construït entorn de l'aperturisme econòmic, les institucions multilaterals, la cooperació en la seguretat i la solidaritat democràtica». S'afermaven així «les aliances, establint l'economia mundial, fomentant la cooperació» i els principis del «món lliure».⁹

Fins al 1991, la Guerra Freda suposa l'existència de dos sistemes de seguretat antagònics: l'Organització del Tractat de l'Atlàntic Nord (OTAN), de l'òrbita occidental, creada el 1949, que passa de dotze estats a 32 —arran de la invasió d'Ucraïna s'hi incorporen els dos darrers, Finlàndia i Suècia—; i el Pacte de Varsòvia (1955-1991), de l'òrbita soviètica. La fi de la Guerra Freda amb l'esfondrament de l'URSS, no suposa, però,

l'ONU el 1962, que ho compara amb la intervenció del seu pare: STEVENSON III, «Different Man, Different Moment».

9 IKENBERRY, «La crisis del orden liberal mundial».

un retrocés de l'ordre liberal. Ans al contrari, la implosió del comunisme a l'Europa de l'Est i l'URSS amplia el mercat internacional i l'ordre liberal amb la incorporació de nous estats. També iniciaven una transició política molts estats de l'Àsia i l'Amèrica Llatina, que els integraria millor en l'economia mundial. Van sorgir noves organitzacions com l'Organització Mundial del Comerç (OMC, 1995) o el G20 (1999). Tanmateix, la població de l'Europa de l'Est vivia sota el fals somni d'associar democràcia amb economia de mercat, llibertats i estat del benestar. Va haver-hi eleccions i economia de mercat, sovint en les seves versions més salvatges —corrupció, explotació i oligarquies—; però, en molts països, l'estat del benestar seguia sent una quimera, mentre que l'ingrés a la UE afavoria que el jovent emigrés cap a Occident, fet que comportava que quedés una població envellida.¹⁰ Un terreny adobat per a les democràcies il·liberals filles del desengany i de

10 Del 1989 al 2023, els països excomunistes ara membres de la UE només havien guanyat població a Eslovènia, Txèquia i Eslovàquia. La resta n'havia perdut, també Ucraïna que abans de la invasió n'havia perdut un 27,3 %. Veure BANC MUNDIAL: <www.databank.worldbank.org>.

La desregulació dels conflictes després del 1991, la globalització dels mercats, el neoliberalisme, l'aparició d'economies emergents i el terrorisme a gran escala alimenten dubtes, inseguretat i incertesa geopolítica i econòmica

la nostàlgia d'un passat idealitzat: «Occident va guanyar la Guerra Freda, però va perdre la pau... [perquè] en suprimir-se la competència... entre dues ideologies rivals, es va ferir de mort el mateix projecte de la Il·lustració, en les seves encarnacions tant liberal com comunista».¹¹

A principis de segle, com diu Ikenberry, semblava que «la història avançava en una direcció internacionalista, progressista i liberal».

En efecte, entre les dècades de 1950 i 1990 l'ordre liberal s'estenia exitosament: impulsava la democràcia liberal i les relacions de mercat, codificava drets i lleis de vocació internacional, sovint garantia els drets humans i una certa justícia internacional, superava la contradicció entre interdependència i sobirania nacional i fomentava el progrés i la cooperació. Però la desregulació dels conflictes després del 1991, la globalització dels mercats, el neoliberalisme, l'aparició d'economies emergents i de potències no occidentals i el terrorisme a gran escala —amb l'expressió més icònica de

l'11S— alimenten dubtes, inseguretat i incertesa geopolítica i econòmica. De tal manera que el món ja no és el d'abans: la descolonització havia incorporat nous estats al mercat mundial; l'obertura de Richard Nixon cap a la Xina i els dubtes i vacil·lacions després de la mort de Mao al 1978 desapareixen amb l'arribada de Deng Xiaoping, que lidera un fort creixement del PIB —un 10 % anual entre 1981 i 1989— sota el principi de «dues economies, un sol sistema polític». És la irrupció de la Xina en el món global com a gran potència. L'ordre liberal deixa de ser un llegat només occidental. Els interessos dels nous estats són cada cop més divergents i el paper hegemònic dels EUA més discutit, sobretot quan, arran de l'11S, els EUA fan un gir cap a l'unilateralisme menystenint l'ONU.

A mesura que avança el segle XXI, les insuficiències de les tesis liberals són cada cop més evidents. La crisi sistèmica de 2008-2014 enfonsa les seves arrels en les desregulacions de Ronald Reagan i Margaret Thatcher, que suposen la progressiva liberalització del sistema financer. La irrupció de les noves tecnologies de la informació i les telecomunica-

cions; l'aparició de noves tècniques de cobertura dels riscos financers —«derivats», «titulacions»...—; la liberalització dels moviments internacionals de capital i dels fluxos comercials i la incorporació a l'economia internacional de la Xina i l'Índia, i l'envelliment de la població occidental que estimula l'estalvi i els fons privats de pensions que cerquen nous productes més rendibles, acceleren la liberalització i aprofundeixen les desregulacions i, amb elles, les desigualtats. Això genera inestabilitat i fallides bancàries.

A més, el model xinès de creixement —com l'alemany i el d'altres estats de la UE— es basa en l'exportació i en l'austeritat en el consum intern. El resultat és un excés d'estalvi que s'aboca als mercats internacionals —sobretot als EUA— a la cerca d'alts rendiments, que inciten a la creació de productes financers complexos i, sovint, fraudulents. També canvia la cultura empresarial: pressió de les grans corporacions sobre els bancs i les empreses per obtenir rendibilitats elevades; substitució parcial dels centres de decisió tradicionals —la City de Londres, Wall Street— per una comunitat de gestors

11 KRASSTEV; HOLMES, *La luz que se apaga*.

El «nou capitalisme neoliberal» de base financera i especulativa s'allunya de les bases productives i accelera el procés de desposseïció de gran part de la humanitat

professionals que actuen en un espai global —les borses de tot el món— tot el dia al servei de les institucions financeres; ús de models matemàtics per avaluar el risc inversor, que menystenen els successos de baixa probabilitat d'ocurrència però que suposen un fort risc sistèmic si es produeixen; així com la manca de valors ètics.¹² La conseqüència és una més gran inestabilitat financera i, per tant, global. Aquest «nou capitalisme neoliberal» de base financera i especulativa s'allunya de les bases productives, accelera el procés de desposseïció de gran part de la humanitat i, a la fi, evidència les seves limitacions i la incapacitat d'Occident per evitar la crisi sistèmica de 2008-2014. L'economia real es desplaça cap a les economies emergents, d'aquí la importància dels BRICS —Brasil, Rússia, l'Índia, Xina i Sud-àfrica—, mentre els beneficis dels actius financers, especulatius i hipotecaris es concentren en el centre del sistema —els EUA i la UE. Aquest

12 CAIRÓ I CÉSPEDES, «Globalització, neoliberalisme i crisi»; MARTÍ GONZÁLEZ (et al.), «Financerització i impactes de la globalització financera»; COSTAS, «Algo más que una crisis financiera y económica, una crisis ética»; SEGURA I MAS, *El món d'avui. De la guerra freda als reptes de la interdependència global*, p.1090-1101.

desequilibri es visualitzarà durant la pandèmia de la Covid-19, quan molts estats de la UE han d'importar productes bàsics de la Xina i de l'Índia. A més, la Xina competeix amb els EUA en les noves tecnologies, fins fa poc patrimoni gairebé exclusiu de Silicon Valley. Igualment la incapacitat per aportar solucions en la lluita contra el canvi climàtic juga en contra del lideratge occidental. En suma, les tres crisis d'aquest primer quart de segle XXI —econòmica, mediambiental i pandèmica— són les tres cares d'una única crisi global: la d'un sistema liberal associat a un capitalisme generador desigual, injust, insolidari i depredador del medi ambient.¹³

Per molts països del Sud Global, la situació actual deriva d'un ordre liberal al servei d'Occident des del 1945. Els BRICS —i sobretot la Xina— intenten revertir-ho de dues maneres. D'una banda, denuncien

13 Els canvis mediambientals provocats per l'acció econòmica de l'home alteren els nínxols ecològics d'algunes espècies, que han d'emigrar, la qual cosa provoca mutacions en els virus dels quals són portadores i reservoris i que poden ser letals per als humans. Quan de nou entren en contacte amb les persones, els hi transmeten noves malalties conseqüència de la mutació dels virus. És la zoonosi fruit de la relació entre economia, clima i pandèmia del primer quart d'aquest segle.

que la crisi financera s'origina en els estats occidentals i vinculen un increment de la seva contribució a l'FMI a un canvi en les seves estructures de governança. D'altra banda, impulsen noves institucions que aspiren a reemplaçar l'FMI i el BM. Així, el 2014 es posa en marxa el Nou Banc de Desenvolupament (NBD),¹⁴ pensat com un «mirall» del BM. És la resposta a la manca de voluntat de democratitzar el BM i el FMI i de la capacitat dels BRICS.¹⁵

La Xina pugna per fer valer el seu paper de gran potència. Això passa per aliances que satisfacin les seves necessitats d'hidrocarburs, per pal·liar el dèficit en infraestructures i per projectes com el Banc Asiàtic d'Inversió en Infraestructures que avui comprèn 110 membres,¹⁶ o com el Cinturó i Ruta de la Seda —dissenyat per impulsar el comerç i els

14 El NBD en formen part Brasil, Rússia, Índia Xina, Sud-àfrica, són els BRICS, els fundadors, i hi figuren com adherits des del 2021 Bangladesh i Emirats Àrabs Units; des del 2023, Egipte; 2024, Algèria; 2025, Colòmbia, Afganistan i l'Àrab Saudita. Uruguai és un país candidat a formar-ne part.

15 ARMÉNDARIZ, «Los Brics quieren ser el motor del desarrollo».

16 Asian Infrastructure Investment Bank. Veure: <www.aiib.org>.

La Xina pugna per fer valer el seu paper de gran potència. Això passa per aliances que satisfacin les seves necessitats d'hidrocarburs, per pal·liar el dèficit en infraestructures

fluxos de capital entre l'est i l'oest i per connectar més de 65 països d'Europa, Àsia i Àfrica —entorn de 4,4 mil milions de persones, el 63 % de la població mundial i prop del 29 % del PIB global.¹⁷ L'Organització de Cooperació de Xangai (OCS), per últim, creada el 1996, inclou la Xina, Bielorússia, l'Índia, l'Iran, Kazakhstan, Kirguizistan, Pakistan, Rússia, Tadjikistan i Uzbekistan, i Afganistan i Mongòlia com a observadors. Fa de contrapès a l'OTAN i als EUA a l'Àsia-Pacífic i promou la cooperació cultural, econòmica i la seguretat, la qual cosa permet fer maniobres militars conjuntes.

Amb aquestes iniciatives, la Xina pretén: 1) desenvolupar la Regió Autònoma del Tibet i la Regió Autònoma Uigur de Xinjiang per tal d'esmoreir tensions secessionistes; 2) millorar les comunicacions i els intercanvis econòmics, fent de la Xina el centre d'una macroregió que inclouria Àsia, Àfrica i Europa i garantir-se, de pas, l'accés a determinades matèries primeres; 3) rendibilitzar políticament el fet de ser el país que acumula més divises —el 40 % del total mundial— i

de ser el prestador de molts països africans i de l'Amèrica Llatina. En el cas de règims autocràtics, la cooperació amb la Xina ofereix l'avantatge de la manca de crítica en uns aspectes —democràcia, drets humans, contaminació mediambiental— en què el règim de Pequín tampoc excel·leix. L'altra gran institució de la postguerra és l'ONU, el més semblant a una governança global multilateral. Va mantenir la credibilitat, àdhuc en els moments més difícils de la Guerra Freda. Però, progressivament, molts països del Sud Global creuen que el CS usa una doble vara de mesurar els conflictes segons quins són els actors i qui vulnera el dret internacional. Així el veto dels EUA ha permès que Israel no hagi estat sancionat, malgrat que mai no ha complert les Resolucions 194 de 1948 —dret al retorn dels refugiats palestins— i 242 de 1967 —abandonar els territoris ocupats per la força. Tampoc ha estat sancionat pel genocidi de Gaza o pels bombardeigs contra el Líban. Recentment, l'ONU també ha estat menyspreada per Donald Trump quan ha iniciat una guerra il·legal contra l'Iran. Tot un reguitzell de crims de guerra. I quan el secretari general António Guterres

recorda que fins i tot les guerres tenen normes, és titllat d'antisemita i declarat «persona non grata» per Israel. Gaza, el Líban, l'Iran... posen de relleu «la incapacitat de l'ONU per acabar o fer de mediatadora en determinats conflictes».¹⁸

La guerra d'Ucraïna també afecta la credibilitat de l'ONU. El 22 de febrer de 2022, Vladímir Putin envaeix el país. El 2014 ja s'havia annexionat Crimea i encès el conflicte del Donbàs. El veto de Rússia impedeix una resolució de condemna del CS, tot i que el 2 de març una sessió extraordinària de l'Assemblea General reafirma la integritat territorial d'Ucraïna i exigeix que Rússia surti «immediatament i sense condicions» del país. Són 141 vots a favor, 5 en contra —Rússia, Bielorússia, Síria, Corea del Nord i Eritrea— i 35 absències, incloses la Xina i l'Índia. Un any després, s'aprova una nova resolució. En suma, la majoria de països condemnen l'agressió, però desconfien d'una organització que veuen supeditada als interessos d'Occident i posen en qüestió un ordre liberal

17 WONG, «A new future for the world economy».

18 SEGURA I MAS, «Guerra, governança i crisi de l'ordre liberal».

Trump aposta per l'unilateralisme, l'eix Indo-Pacífic i l'obsessió per la Xina, que li disputa l'hegemonia mundial i que, en les primeres dècades del segle XXI, ha conegut un increment espectacular del PIB

propi d'una realitat històrica que ja no existeix.¹⁹

El cop més fort contra l'ordre liberal, el multilateralisme i la governança global prové, però, del seu nucli fort, els EUA i la UE: la segona presidència de Donald Trump, el moviment MAGA (*Make America Great Again*) i l'ascens de l'extrema dreta europea. A les eleccions del 2024, els grups adscrits a l'extrema dreta sumen ja la quarta part del Parlament Europeu.²⁰ Són euroescèptics, ultraliberals en economia, oposats a l'espai Schengen i a la immigració, islamòfobs, contraris a la burocràcia de Brussel·les, defensors de les democràcies il·liberals i admiradors de Trump.

Sovint són primera o segona força parlamentària en els seus estats, i Ursula von der Leyen va incloure en la Comissió membres de Fratelli d'Italia [Germans d'Itàlia] de Giorgia

19 ONU, «La Asamblea General exige a Rusia la retirada inmediata de sus fuerzas militares de Ucrania»; ONU, «Ucrania: La Asamblea General "recalca la necesidad de alcanzar una paz general, justa y duradera"».

20 Patriotes per Europa, 11,67 %; Conservadors i Reformistes Europeus, 10,83 %; Europa de les Nacions Sobiranes, 3,47 %. PARLAMENT EUROPEU, *Elecciones europeas 2024. Resultados europeos*.

Meloni i del Fidesz-Unió Cívica Hongaresa de Viktor Orbán.²¹

El 20 de gener de 2025 feia un dia gèlid a Washington. En el discurs de presa de possessió, Trump diu que «*l'edat d'or dels Estats Units comença ara*» i que posaria Amèrica primer. Dibuixa una situació apocalíptica: l'arribada d'immigrants és una emergència nacional i en farà

21 SEGURA I MAS, «L'extrema dreta al Parlament Europeu»; SEGURA I MAS, «"Quo vadis" Unió Europea?».

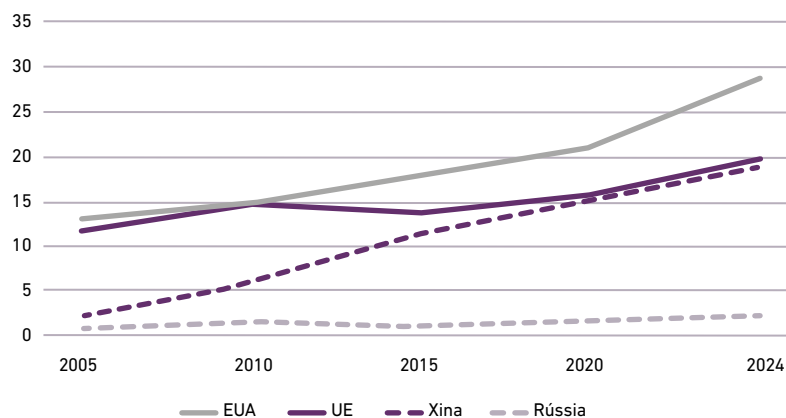
una deportació històrica; impulsarà l'extracció d'hidrocarburs; recuperà el control del canal de Panamà... Un discurs dit davant una audiència de convidats en què contrastava la presència de mil·lionaris magnats tecnològics amb l'absència de líders europeus.²²

Dies després Trump ordena les primeres deportacions massives de migrants i la posada en marxa

22 DE LA SOTILLA, «El vendaval Trump».

Gràfic 1

Evolució del PIB entre la UE, la Xina, els EUA i Rússia, 2005-2024 (en bilions de dòlars)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Banc Mundial.

El segon mandat de Trump marca la fi de l'ordre liberal mundial, del multilateralisme i de qualsevol mena de governança global

de l'*Immigration and Customs Enforcement* (ICE) [Servei d'Immigració i Duanes], abandona l'OMC i el Consell de Drets Humans de l'ONU, amenaça amb aranzels a mig món—especialment a Canadà, Mèxic, la Xina i la UE, «que va tractar molt malament els EUA i es va crear per fotre'ns»—,²³ imposa sancions al personal del Tribunal Penal Internacional que instigui causes contra ciutadania

23 «The Dumbest Trade War in History» titulava l'editorial el *The Wall Street Journal* el 31 de gener.

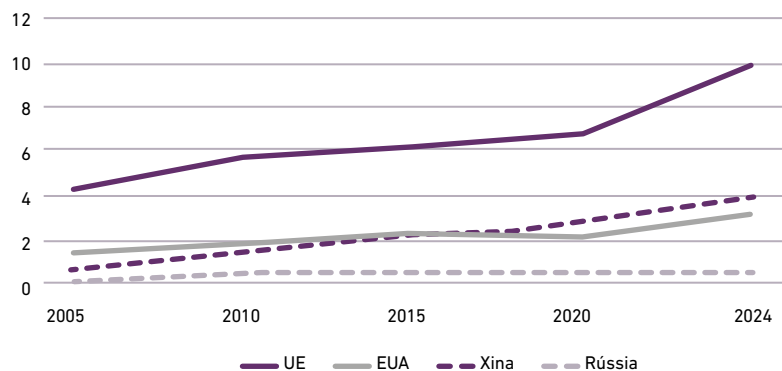
estatunidenca o israeliana, amenaça Hamàs amb «l'infern» si no allibera els ostatges, reclama Groenlàndia i promet fer un paradís turístic a Gaza sense els palestins. El 18 de febrer, amb l'absència dels «socis europeus» i d'Ucraïna, nord-americans i russos es reuneixen per acabar una guerra que Trump diu que no hauria començat si ell hagués estat president. Són les bases del «nou imperialisme americà», basat en l'ús de la força, el poder econòmic i unes 750 bases militars arreu del món.

És una aposta per l'unilateralisme, per l'eix Indo-Pacífic i per la seva obsessió per la Xina, que li disputa l'hegemonia mundial als EUA i que, en les primeres dècades del segle XXI, ha conegut un increment espectacular del PIB i exporta més que els EUA —com la UE, que segueix mancada, però, de cohesió política.²⁴ Trump posa fi així a vuit dècades de relacions transatlàntiques, sacseja l'ordre liberal mundial de postguerra i qüestiona l'OTAN: exigeix als estats europeus invertir més en defensa per mantenir l'organització. És el triomf de Robert Kagan.²⁵

El segon mandat de Trump marca, doncs, la fi de l'ordre liberal mundial, del multilateralisme i de qualsevol mena de governança global. Vol bastir un nou ordre basat en la

Gràfic 2

Evolució de les exportacions de béns i serveis entre la UE, la Xina, els EUA i Rússia, 2005-2024 (en bilions de dòlars)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Banc Mundial.

24 Entre el 2005 i el 2024, el PIB dels EUA s'incrementa en un 121 % fins a situar-se en 28.751 milers de milions de dòlars corrents; la Xina l'incrementa en un 709 % i se situa en 18.744, i la UE en un 63 % i 19.497. Pel que fa a les exportacions, la UE ocupa el primer lloc en passar dels 4.438 milers de milions de dòlars corrents el 2005 als 9.821 del 2024; la Xina ho fa dels 773 als 3.753 i els EUA dels 1.302 als 3.194. Rússia, tot i les ànsies imperials de Putin, amb un PIB de 2.174 milers de milions de dòlars i unes exportacions de 476 milers de milions el 2024, juga en una altra divisió. Dades del Banc Mundial.

25 KAGAN, *Of Paradise and Power. America and Europe in the New World Order*.

Trump, instigat per Netanyahu, havia entrat en un atzucac del qual no hi havia sortida fàcil: una guerra regional amb milers de víctimes i amb conseqüències imprevisibles per a l'economia i la seguretat mundials

voluntat del més fort, els EUA, i en l'ús de la força militar per obtenir els seus objectius, ja que la seva visió del poder no està limitada ni pels tractats ni pel dret internacional, sinó per la seva pròpia ment, per la seva pròpia moralitat.²⁶ La definició més acurada de com entén Trump les relacions internacionals —o la diplomàcia dels negocis, ja que la filtració prèvia de les seves decisions permet al seu cercle de parents i amics obtenir beneficis borsaris— és de Stephen M. Walt: «*El que és meu és meu, i el que és teu és negociable*».²⁷ I de les paraules als fets, actua d'aquesta forma arreu. Només alguns exemples: durant el 2025 provoca una crisi a l'OTAN amb les seves pretensions sobre Groenlàndia; el 28 de febrer de 2025 sotmet en el Despatx Oval Volodímir Zelenski a un «bullying mediàtic» per tal que accepti cedir als EUA minerals i terres rares per un valor de 500.000 milions de dòlars com a compensació per l'ajuda militar; el 2 d'abril de 2025 anuncia la imposició d'aranzels a tot el món; el 3 de gener de 2026

segresta a Caracas Nicolàs Maduro i la seva esposa, que són traslladats a Nova York i posats a disposició judicial; el 23 de febrer, sota pressió, el Tribunal Suprem de Panamà declara inconstitucional la concessió de dos ports en el canal a una empresa xinesa. Per últim, deixant a banda el setge a Cuba, el 28 de febrer els EUA i Israel bombardegen l'Iran al·legant diversos i canviants objectius: impedir que l'Iran desenvolupi armes nuclears, acabar amb la seva capacitat missilística i naval, enderrocar el règim, reobrir l'estret d'Ormuz... Una guerra il·legal.²⁸

Una guerra il·legal que comença amb una reunió a la Casa Blanca l'11 de febrer de 2026 en què Benjamin Netanyahu exposa a Trump com acabar amb el règim dels aiatol·làs: ofensiva militar per escapar el govern amb l'assassinat d'Ali Khamenei i neutralitzar la resposta de l'Iran; provocar un aixecament popular, amb intervencions del Mossad sobre el terreny, contra el règim i donar

suport a un líder laic. Semblen factibles les dues primeres fases, però impossibles les altres dues, fins i tot amb una intervenció de forces kurdes iranians. Hi havia, però, molts inconvenients: l'Iran podia tancar l'estret d'Ormuz —i els houthis, el de Bab el-Màndeb— i provocar una crisi energètica; a més, podia produir míssils i drons barats més ràpidament que els EUA, fabricar els interceptors —molt més cars— per protegir els interessos nord-americans i els dels seus aliats a la regió. A més, si el conflicte s'allargava, es podien esgotar els arsenals americans d'armes, després de les subministrades a Ucraïna i Israel; hi hauria víctimes nord-americanes i es trencaria una de les promeses electorals de Trump: no implicar-se en noves guerres.

En contra del pla israelià es van pronunciar el vicepresident James D. Vance, el secretari d'Estat Marco Rubio, el cap de la Junta de Caps de l'Estat Major Dan Caine i el director de la CIA John Ratcliffe. Només el secretari de Guerra, Pete Hegseth, hi va donar suport. Però Trump no havia oblidat la humiliació de l'assalt a l'ambaixada dels EUA a Teheran i

26 SANGER (et al), «Trump Lays Out a Vision of Power Restrained Only by 'My Own Morality'».

27 WALT, «The Predatory Hegemon».

28 Que el règim dels aiatol·làs sigui una dictadura teocràtica execrable, misògina, repressora i criminal no treu que la guerra sigui il·legal i el bombardeig de la població civil i de les infraestructures civils siguin crims de guerra a l'Iran i al Líban.

el segrest d'ostatges el novembre de 1979. A finals de febrer es va saber que el guia suprem i alts càrrecs del règim es reunirien i quedarien exposats a un bombardeig. Trump decidí atacar. Netanyahu havia guanyat.²⁹

Aquest cop, l'hegemó depredador, instigat per Netanyahu, havia entrat en un atzucac del qual no hi havia sortida fàcil. El 17 de juny, els EUA i l'Iran signaven un memoràndum i arribaven a un alto el foc a l'Iran i al Líban —una línia vermella per Teheran. Tenien 60 dies prorrogables per arribar a un acord de pau basat en la llibertat de navegació per l'estret d'Ormuz, com abans del conflicte; un programa nuclear de l'Iran pactat, que no serà millor que el de 2015 de Barack Obama; la fi de les sancions a l'Iran, i una reparació de 300.000 milions de dòlars per reconstruir el país.

Més enllà de la retòrica triomfadora, Trump no havia guanyat: no havia acabat amb el règim dels aiatol·làs, que resultava enfortit i més cohesionat; els EUA perdien credibilitat

com a gran potència en no poder garantir la seguretat dels seus estats aliats del Golf; no podia evitar que Netanyahu seguís atacant el Líban i posés en perill l'acord de pau; patia una pèrdua de suports als EUA per trencar una promesa electoral —no més implicacions en guerres internacionals— i reduïa així les perspectives republicanes en les eleccions de mig termini del novembre. El cost de la guerra per als EUA havia estat d'un mínim de 132.000 milions de dòlars i quinze morts, per 3.500 víctimes iranians, 3.700 libaneses i 26 d'israelianes. I la devastació de l'Iran i del Líban. També havia mostrat la impotència de l'ONU i de la UE per aturar el conflicte.³⁰

La guerra de l'Iran ha estat l'error més greu de Trump, però, com en el genocidi de Gaza, ningú respondrà davant el Tribunal Penal Internacional de la Haia. Això no obstant, per damunt del narcisisme patològic de Trump, del seu caràcter voluble, erràtic, irresponsable i imprevisible, roman una lògica del poder que té

fixació per contrarestar la competència de la Xina, i així una part de les accions portades a terme fins ara —aranzels, Panamà, Veneçuela, Iran...— pretenen limitar les seves fonts de subministrament d'hidrocarburs i les seves rutes comercials i, de pas, oferir al mercat mundial el petroli i el gas nord-americans. Segurament no sap que, com ensenya la història de les grans potències, l'hegemonia depredadora conté les llavors de la seva pròpia destrucció.³¹ I Pequín, pacient, ha desempolsat una frase atribuïda a Napoleó: «*Mai no interrompis el teu enemic quan comet un error*».³² ■

29 SWAN; HABERMAN, «How Trump Took the U.S. to War With Iran».

30 SEGURA I MAS, «Una pau amb l'Iran que explica la caiguda de Roma»; WONG; SONI, «The Cost of the Iran War: Thousands of Lives and Billions of Dollars».

31 KENNEDY, *The Rise and Fall of the Great Powers*.

32 THE ECONOMIST, «How China hopes to win from the war».

■ Bibliografia

ANDREWS, Paul. «The World War II Bretton Woods Conference» [en línia]. A *Lost in history*, 29 de setembre del 2023. Disponible a: <www.lost-in-history.com>.

ARMÉNDARIZ, Alberto. «Los Brics quieren ser el motor del desarrollo» [en línia]. A *La Nación*, 14 de juliol de 2014. Disponible a: <www.lanacion.com>.

CAIRÓ I CÉSPEDES, Gemma. «Globalització, neoliberalisme i crisi». A CAIRÓ I CÉSPEDES, Gemma (coord.). *Economia mundial. Desconstruint el capitalisme global*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 2020, p. 109-145.

COSTAS, Anton. «Algo más que una crisis financiera y económica, una crisis ética». A *Mediterráneo Económico*, núm. 18, 2010, p. 11-61.

DE LA SOTILLA, Javier. «El vendaval Trump» [en línia]. A *La Vanguardia*, 21 de gener de 2025. Disponible a: <www.lavanguardia.cat>.

The Economist. «How China hopes to win from the war» [en línia]. 1 d'abril del 2026. Disponible a: <www.economist.com>.

IKENBERRY, G. John. «La crisis del orden liberal mundial». A *Anuario Internacional CIDOB*, 2018.

KAGAN, Robert. *Of Paradise and Power. America and Europe in the New World Order*. Nova York: Alfred A. Knopf, 2003.

KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*. Nova York: Vintage Books / Random House, 1989.

KRASTEV, Ivan; HOLMES, Stephen. *La luz que se apaga*. Barcelona: Debate, 2019.

MARTÍ GONZALEZ, Xavi (et al.). «Financerització i impactes de la globalització financera». A CAIRÓ I CÉSPEDES, Gemma (coord.). *Economia mundial. Desconstruint el capitalisme global*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 2020, p. 385-418.

PARLAMENT EUROPEU. *Elecciones europeas 2024. Resultados europeos* [en línia]. Disponible a: <www.results.elections.europa.eu>.

SANGER, David E. (et al.). «Trump Lays Out a Vision of Power Restrained Only by 'My Own Morality'» [en línia]. A *The New York Times*, 10 de gener de 2026. Disponible a: <www.nytimes.com>.

SEGURA I MAS, Antoni. *El món d'avui. De la guerra freda als reptes de la interdependència global*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 2023.

SEGURA I MAS, Antoni. «Guerra, governança i crisi de l'ordre liberal». A *Anuari Internacional CIDOB*, 2024.

SEGURA I MAS, Antoni. «L'extrema dreta al Parlament Europeu» [en línia]. A *Nació*, 18 de juny de 2024. Disponible a: <www.naciodigital.cat>.

SEGURA I MAS, Antoni. «"Quo vadis" Unió Europea?» [en línia]. A *Nació*, 3 de desembre de 2024. Disponible a: <www.naciodigital.cat>.

SEGURA I MAS, Antoni. «Una pau amb l'Iran que explica la caiguda de Roma» [en línia].

A *Nació*, 20 de juny del 2026. Disponible a: <www.naciodigital.cat>.

STEVENSON III, Adlai. «Different Man, Different Moment» [en línia]. A *The New York Times*, 7 de febrer del 2003. Disponible a: <www.nytimes.com>.

SWAN, Jonathan; HABERMAN, Maggie. «How Trump Took the U.S. to War With Iran» [en línia]. A *The New York Times*, 7 d'abril de 2026: Disponible a: <www.nytimes.com>.

THE WALL STREET JOURNAL. «The Dumbest Trade War in History» [en línia]. 31 de gener de 2025. Disponible a: <www.wsj.com>.

WALT, Stephen M. «The Predatory Hegemon» [en línia]. A *Foreign Affairs*, 3 de febrer de 2026. Disponible a: <www.foreignaffairs.com>.

WONG, Peter. «A new future for the world economy». A *HSCB (Hong Kong and Shanghai Banking Corporation)*, 14 de juny de 2018.

WONG, Edward; SONI, Aruni «The Cost of the Iran War: Thousands of Lives and Billions of Dollars» [en línia]. A *The New York Times*, 19 de juny de 2026. Disponible a: <www.nytimes.com>.

1934 - 1939

PIONERES

DEL MUNICIPALISME FEMINISTA

EXPOSICIÓ ITINERANT

FUNDACIÓ
IRLA





finestra



Sebastián Kind

“La majoria dels països fracassen amb l'energia neta. Així vam reeixir al meu”

17 de juny de 2025, TED Countdown Summit 2025
Nairobi, Kenya

Fotografia: Humphrey Gateri / TED

Alejandro Sebastián Kind és un enginyer argentí que ha impulsat diferents iniciatives entorn de les energies renovables. És un ferm defensor de la necessitat de la transició energètica, no només per raons climàtiques, sinó també per raons econòmiques. Va ser el responsable d'impulsar durant el 2016 i el 2019 els programes de transició energètica a l'Argentina, amb excel·lents resultats. Després de la seva etapa al govern, ha impulsat RELP, una entitat sense ànim de lucre per exportar la seva expertesa a diferents països d'arreu del món, de cara a aconseguir generalitzar la utilització de les energies renovables.

En només sis anys, el meu bellíssim país d'origen, l'Argentina, va passar de tenir una presència gairebé inexistent d'energies renovables a la xarxa de distribució a disposar, en alguns dies, de gairebé el 40% de la seva electricitat procedent d'energia eòlica i solar. I això va passar en un país conegut arreu del món per les seves crisis polítiques i econòmiques. Un país amb una indústria petroliera i gasística de primer ordre mundial, que disposa d'una de les reserves d'hidrocarburs més grans del món —la quarta de petroli d'esquist [*shale oil*, en anglès] i la segona de gas d'esquist. Us preguntareu: com era possible? I com podem replicar-ho arreu del món?

Us ho explicaré. He dedicat tota la meua vida professional a fer realitat les energies renovables. He treballat al sector energètic privat, al govern i al tercer sector i, després de molts anys, he après que la clau perquè la transició energètica funcioni als mercats emergents es redueix a ajudar els inversors a protegir les seves inversions i a generar confiança allà on no n'hi ha.

És elemental. És el primer pas bàsic de l'economia en el món real. Però

mantingueu aquest marc mental durant una estona mentre observem l'Argentina com a cas d'estudi. Quan vaig començar a pensar en les energies renovables, sempre em feia dues preguntes: per què fèiem servir combustibles fòssils en lloc dels nostres increïbles recursos renovables? I per què el meu país experimentava crisis econòmiques recurrents? I vaig descobrir que totes dues preguntes estaven relacionades.

Els combustibles fòssils són fàcils, pràctics i, durant molt de temps, han estat l'opció òbvia. Molta energia concentrada, tot i que bruta. Però, en realitat, a qui li importa això? D'altra banda, les energies renovables requereixen una inversió inicial considerable perquè puguin produir energia neta durant dècades i a un cost operatiu gairebé nul, cosa que les fa competitives en comparació amb els combustibles fòssils, però només a llarg termini. Les inversions a llarg termini són, precisament, el repte en mercats de risc com l'argentí.

Pel que fa a la segona pregunta, la crisi econòmica, escolteu: sempre vaig pensar que això era per culpa de la política i del que jo anomeno

Els combustibles fòssils són fàcils, pràctics i durant molt de temps han estat l'opció òbvia

mala gestió. Però hi havia alguna cosa més: l'energia. L'Argentina és un país superric en recursos naturals, però hem estat important combustibles fòssils durant dècades. I, per descomptat, combustibles que s'havien de pagar amb diners que mai no teníem.

Així doncs, em va quedar clar que si volem que la transició energètica funcioni de veritat, hem de trobar una manera definitiva d'atraure inversió privada a llarg termini. I, si ho aconseguim, podrem abordar totes dues coses alhora: el canvi climàtic i la pressió econòmica d'haver de gastar divises fortes que no tenim per importar una energia que, en realitat, no necessitem.

L'Argentina ha intentat desenvolupar els seus recursos renovables quatre vegades des del 1990 i ha fracassat cada vegada perquè, és clar, la transició dels combustibles fòssils a les renovables no es produeix perquè algú com jo —aquí en aquesta xerrada— digui que hauria de passar. Passa perquè convé. I que convingui significa, sobretot en els mercats emergents, que sigui econòmicament viable tant per al comprador com per al venedor.

I així és com vaig descobrir que el meu país era un dels llocs on més difícil és invertir a llarg termini. Però per què? Perquè, històricament, teníem el costum de canviar les regles a mitja partida. Podem imaginar-nos què vol dir convèncer un inversor perquè inverteixi els seus diners en projectes que abasten múltiples governs —quatre, cinc? Doncs, a principis dels anys 2000, vam tenir cinc presidents en uns deu dies.

És simplement massa arriscat. Així doncs, com a regla general, la pauta és d'inversió a curt termini. I, quan vols construir un parc eòlic o solar i esperes recuperar la teva inversió en uns pocs anys, el resultat és que la unitat d'energia és massa cara i no és competitiva respecte als combustibles fòssils. Així funcionen les coses.

Vol dir això que les energies renovables són cares? Per descomptat que no. Però les hem de construir a llarg termini, no hi ha cap altra manera de fer-ho. Així que vaig decidir intentar canviar-ho. Vaig començar a treballar des de la societat civil per crear un marc legal, una cobertura política, que permetés a totes les faccions del meu país unir-se darrere d'una sola causa.

Necessitàvem desenvolupar els nostres extraordinaris recursos renovables, consumir menys combustibles fòssils i estalviar en la nostra balança energètica. necessitàvem un programa que no es pogués desfer fàcilment amb un canvi de control governamental. necessitàvem una política nacional multipartidista en què tothom estigués d'acord que les energies renovables havien de tenir èxit, no perquè siguin netes, verdes o elegants, sinó perquè convé.

Em va costar un gran esforç, i frustracions durant més de dos anys, però ho vaig aconseguir. Vam arribar a convèncer gairebé tots els membres del Congrés perquè donessin suport a una llei nacional d'energies renovables. Una cosa que, com us podeu imaginar, semblava gairebé impossible en un país marcat per una profunda polarització política i per una indústria del petroli i el gas que ens combatia a cada pas. Però ho vam fer perquè l'argument era clar i fàcil: seria econòmicament beneficiós per a la nació començar mostrant als inversors un autèntic consens polític i una unitat a llarg termini. De fet, la llei es va aprovar amb un 94 % de suport a les dues cambres, al Congrés i al Senat. Històric.

Necessitàvem una política nacional multipartidista en què tothom estigués d'acord que les energies renovables han de tenir èxit, no perquè siguin netes, verdes o elegants, sinó perquè convé

I, amb això a la mà, vaig passar a la fase següent del pla: la implementació. Vaig tenir el privilegi de ser convidat a unir-me a la branca executiva, al govern, al Ministeri d'Energia, per dissenyar un programa que realment pogués canviar el curs del nostre futur energètic. I sabia per on s'havia de començar. Havíem de millorar la qualificació creditícia del programa energètic i desvincular-la de la qualificació creditícia del país. Perquè, fent-ho així, atrauríem capital internacional i els preus baixarien, cosa que faria que les energies renovables fossin competitives respecte als combustibles fòssils.

Així doncs, vam dissenyar un pla únic de garanties a la inversió, que m'agrada anomenar com la «casca da de pitjors escenaris». Consta de tres passos. El primer, el que anomenem de «pagament garantit de l'energia». És, bàsicament, un fons establert prèviament pel govern per pagar al proveïdor de l'energia —com per exemple els inversors d'un parc eòlic o solar—, el que el comprador, com ara la companyia elèctrica, no pogués abonar pel motiu que fos.

Interessant. Però sabíem que amb això no n'hi havia prou. Perquè sabem que el govern de l'Argentina sovint ha suspès la conversió de divises i ha restringit les transferències de diners a l'estranger durant les crisis econòmiques passades. Per tant, havíem d'oferir una capa protectora addicional als inversors. Vam estructurar un segon pas, el que anomenem «garantia de pagament per rescissió anticipada». Vam emetre bons del tresor, que vam concedir als inversors per avançat, abans que comprometessin la seva inversió. Els vam dir que, independentment del que decidís fer el govern, recuperarien la seva inversió.

Així, perfecte. Però, malgrat aquestes garanties, faltava alguna cosa. Perquè sabíem que necessitàvem atreure capital internacional. Fins ara, havíem protegit els inversors de problemes a l'interior de l'Argentina, però no de l'impagament del deute sobirà, com malauradament havia ocorregut en el passat. I si hi ha alguna cosa que té el diner, és que té memòria.

I així que vam decidir oferir una tercera garantia, el que anomenem

«la salvaguarda internacional», per protegir les obligacions sobiranes. Vam negociar 750 milions de dòlars amb el Banc Mundial, una de les institucions menys arriscades del món. En altres paraules, vam dir als inversors que, passés el que passés, recuperarien la seva inversió en la divisa que triessin i al lloc del món que volguessin.

Ara doncs, tot és diferent, oi? Podrien començar a fluir les finances internacionals. Però què significa això realment, en termes pràctics? Abans que jo assumís el càrrec, l'Argentina negociava contractes al voltant dels 350 dòlars en el negoci de l'energia solar. Contractes a llarg termini però amb visió a curt. Caríssim. I, per descomptat, gens competitiu davant dels combustibles fòssils. No convenia. En menys de sis mesos, vam reduir els preus per un factor de set, fins a situar-los al voltant dels 50 dòlars.

Vam aportar 11.000 milions de dòlars a l'economia. A la xarxa, més de 200 projectes arreu del país estan generant avui, en alguns llocs i en alguns dies gairebé el 40 % de l'electricitat que prové de l'energia eòlica i solar.

La clau és crear estabilitat, generar confiança i dissenyar programes que realment puguin fer que les energies renovables no només siguin el que cal fer, sinó també el que més convé arreu

I, redoblament de tambors, si us plau: el país s'estalvia avui més de 2.000 milions de dòlars en moneda estrangera a l'any. Això representa més de 40.000 milions de dòlars en la vida útil dels actius, equivalent a tot el deute que el país té amb l'FMI, amb diferència el més gran del món.

Més de 300 milions de tones de CO₂ estalviades. Aquest és l'impacte real que pot oferir un programa ben estructurat i fiable. Però sabia que aquest problema no afectava només l'Argentina. Més del 70 % dels països del món pateixen, en més o menys mesura, el mateix. Així que vaig decidir deixar el govern fa uns anys i, amb el suport de *Climate Breakthrough*, vaig crear una organització sense ànim de lucre per donar suport als governs dels països emergents en el disseny i la implementació a escala de les energies renovables. Volia oferir als altres el que m'hauria agradat tenir i que no tenia quan vaig assumir el càrrec: algú, un soci de veritat, que em pogués ajudar a dissenyar el camí a seguir, a elaborar els documents amb mi. Algú que em pogués donar accés a un equip d'experts de primer nivell amb experiència real i pràctica

en l'estructuració de projectes arreu del món i, en particular, de projectes d'energies renovables en països emergents. Algú que em pogués donar eines, eines concretes, com l'*iTrust*, el nostre fons de garantia, establert i a punt per utilitzar. Es diu RELP, que significa "real i possible".

I treballem en països emergents del sud-est asiàtic, donant suport a governs d'Àfrica, Amèrica Llatina i el Carib. I no ens aturarem fins que vegem energies renovables a cada xarxa i més enllà.

La clau és crear estabilitat, generar confiança i dissenyar programes que realment puguin fer que les energies renovables no només siguin el que cal fer, sinó també el que més convé arreu. Gràcies. ■

Exposició itinerant

1837•1977

EL VALENCIANISME REPUBLICÀ

FUNDACIÓ
IRLA 

Més informació
www.irla.cat/expovalencianisme



clàssic



Luiz Inácio Lula da Silva
President
de la República del Brasil
(2003-2011 i 2022-actualitat)

Discurs de presa de possessió del president Lula

De líder sindical i organitzador de les vagues més cèlebres contra la dictadura brasilera a president de la República. El 2002 el somni de tota una generació va fer-se realitat. El canvi real arribava al Brasil de la mà d'un líder carismàtic, fill d'una família humil, obrer i forjat en mil batalles sindicals i contra la dictadura. Els dos primers mandats de Lula van quedar marcats pels esforços per treure de la pobresa el 30 % de la població brasilera i per transformar un país abatut en una potència mundial. Un mandat que es va iniciar l'1 de gener del 2003, al Congrés.

«Canvi»: aquesta és la paraula clau, aquest va ser el gran missatge de la societat brasilera a les eleccions d'octubre. L'esperança finalment va triomfar sobre la por, i la societat brasilera va decidir que era hora d'obrir nous camins.

Davant l'esgotament d'un model que, en comptes de generar creixement, ha produït estancament, atur i fam; davant del fracàs d'una cultura d'individualisme, egoisme, indiferència envers l'altre, la desintegració de famílies i comunitats; davant les amenaces a la sobirania nacional, la precarietat aclaparadora de la seguretat pública, la manca de respecte per la gent gran i el desànim del jovent; davant l'atzucac econòmic, social i moral del país, la societat brasilera ha optat per canviar i ha començat, ella mateixa, a promoure el canvi necessari.

És per això que el poble brasiler m'ha elegit president de la República: pel canvi. Aquest va ser el sentit de cada vot que em van donar a mi i al meu valent company José Alencar. I soc aquí, en aquest dia

somiat per tantes generacions de lluitadors que ens han precedit, per reafirmar els meus compromisos més profunds i essencials, per reiterar a totes les persones del meu país el significat de cada paraula pronunciada durant la campanya, per donar al canvi un caràcter d'intensitat pràctica, per dir que ha arribat el moment de transformar el Brasil en la nació que sempre hem somiat: una nació sobirana, digna, conscient de la seva pròpia importància a l'escenari internacional i, alhora, capaç d'aixoplugar, acollir i tractar amb justícia tots els seus fills i filles.

Canviarem, sí. Canviarem amb coratge i cura, amb humilitat i audàcia, canviarem amb la consciència que el canvi és un procés gradual i continu, i no un simple acte de voluntat, no un rampell voluntarista.

Canvi mitjançant el diàleg i la negociació, sense apressament ni precipitació, perquè el resultat sigui coherent i durador. El Brasil és un país immens, un continent de gran complexitat humana, ecològica i social, amb gairebé 175 milions d'habitants. No podem deixar que vagi a

la deriva sense rumb, a mercè dels vents, sense un veritable projecte nacional de desenvolupament i un pla veritablement estratègic. Si volem transformar-lo, per poder viure en una nació on tothom pugui caminar amb el cap ben alt, haurem d'exercir dues virtuts diàriament: la paciència i la perseverança.

Haurem de mantenir sota control els nostres nombrosos i legítims anhels socials, perquè es puguin abordar al ritme adequat i en el moment oportú; haurem de recórrer el camí amb els ulls oberts i caminar amb passos reflexius, precisos i sòlids, per la senzilla raó que ningú pot collir els fruits abans de plantar els arbres.

Però començarem a canviar ara mateix, perquè, com diu la saviesa popular, un llarg viatge comença amb els primers passos.

Aquest és un país extraordinari. Des de l'Amazones fins al Rio Grande do Sul, entre poblacions costaneres, rurals i riberenques, el que veig per tot arreu és un poble madur, murri i optimista. Un poble que mai deixa de ser nou i jove, un poble que sap què

és el sofriment, però també sap què és l'alegria, que confia en si mateix, en la seva pròpia força. Crec en un gran futur per al Brasil, perquè la nostra alegria és més gran que el nostre dolor, la nostra força és més gran que la nostra misèria, la nostra esperança és més gran que la nostra por.

El poble brasiler, tant en la seva història més antiga com a la més recent, ha donat proves innegables de la seva grandesa i generositat; proves de la seva capacitat per mobilitzar l'energia nacional en grans moments cívics; i desitjo, abans de res, fer una crida al meu poble, precisament, a una gran mobilització cívica, a una mobilització nacional contra la fam.

En un país amb tanta terra fèrtil i tanta gent disposada a treballar, no hi hauria d'haver cap raó per parlar de fam. Tanmateix, milions de brasilers, al camp i a la ciutat, a les zones rurals més desfavorides i a les perifèries urbanes, actualment es troben sense menjar. Miraculosament, sobreviuen per sota del llindar de la pobresa, quan no moren de misèria, mendicant un tros de pa.

Aquesta és una història antiga. El Brasil coneixia la riquesa dels ingenis¹ i plantacions de canya de sucre a principis del període colonial, però no va superar la fam; va proclamar la independència nacional i va abolir l'esclavitud, però no va superar la fam; coneixia la riquesa dels jaciments d'or a Minas Gerais i la producció de cafè a la vall del Paraíba, però no va superar la fam; es va industrialitzar i va forjar un sector productiu notable i diversificat, però no va superar la fam. Això no pot continuar així.

Mentre hi hagi un germà o una germana brasilera que passi fam, tindrem motius de sobres per avergonyir-nos-en.

Per això, he definit entre les prioritats del meu Govern un programa de seguretat alimentària anomenat *Fome Zero* [Fam zero]. Tal com vaig dir en el meu primer discurs després de les eleccions, si al final del meu mandat tots els brasilers tenen la possibilitat d'esmorzar, dinar i sopar, hauré complert la missió de la meua vida.

1 Hisenda amb instal·lacions per processar canya de sucre.

Per això avui us faig el clam: acabem amb la fam al nostre país. Transformem la fi de la fam en una gran causa nacional, com ho van ser en el passat la creació de Petrobrás i la memorable lluita per la redemocratzació del país. Aquesta és una causa que pot ser de tothom i que ha de ser-ho, sense distinció de classe, partit o ideologia. Davant del clam dels qui pateixen el flagell de la fam, ha de prevaldre l'imperatiu ètic d'unir forces, capacitats i instruments per defensar allò que és més sagrat: la dignitat humana.

Per això, també serà essencial dur a terme una reforma agrària pacífica, organitzada i planificada.

Garantirem l'accés a la terra per a aquells que la vulguin treballar, no només per una qüestió de justícia social, sinó perquè els camps del Brasil produeixin més i perquè portin més aliments a la taula de tothom: perquè portin blat, portin soja, portin farina, portin fruites, i portin el nostre *feijão com arroz*.²

2 El *feijão com arroz* [fesol/mongeta amb arròs] no és simplement un plat típic del Brasil, sinó que és un aliment bàsic que, si no s'hi arriba, no s'arriba a res per menjar.

Perquè l'home del camp pugui recuperar la seva dignitat, sabent que, en llevar-se amb la sortida del sol, cada moviment de la seva aixada o tractor contribuirà al benestar dels brasilers tant al camp com a les ciutats. També impulsarem l'agricultura familiar, les cooperatives i les formes d'economia solidària. Aquestes són perfectament compatibles amb el nostre vigorós suport a la ramaderia i a l'agroindústria; de fet, són complementaris, tant en la dimensió econòmica com en la social. Hem d'estar orgullosos de tots aquests béns que produïm i comercialitzem.

La reforma agrària es durà a terme en terres en desús, en els milions d'hectàrees actualment disponibles per a l'arribada de famílies i de llavors, que brotaran vigorosament, amb línies de crèdit i d'assistència tècnica i científica. Ho farem sense afectar de cap manera les terres que produeixen, perquè les terres productives es justifiquen i s'estimularan a produir cada cop més, com la gegantina muntanya de grans que collim cada any.

Avui, moltes zones del país estan ocupades degudament, les plantacions

s'estenen fins on arriba la vista, i hi ha llocs on aconseguim una productivitat més alta que Austràlia i els EUA. Hem de cuidar bé, molt bé, aquest immens patrimoni productiu brasiler. D'altra banda, és absolutament necessari que el país torni a créixer, generant llocs de treball i distribuint rendes. Vull reafirmar aquí el meu compromís amb la producció, amb els brasilers i brasileres que volen treballar i viure amb dignitat dels fruits del seu treball. Ho he dit abans i ho repeteixo: crear llocs de treball serà la meva obsessió.

Donarem especial èmfasi al projecte *Primeiro Emprego* [Primera Feina], de cara a crear oportunitats per al jovent, que avui dia tenen enormes dificultats per inserir-se al mercat laboral. En aquest sentit, treballarem per superar les nostres vulnerabilitats actuals i crear les condicions macroeconòmiques favorables a la represa d'un creixement sostingut, per al qual l'estabilitat i la gestió responsable de les finances públiques són valors essencials.

Per avançar en aquest sentit, a més de combatre implacablement la inflació, necessitarem exportar més,

afegint valor als nostres productes i actuant amb energia i creativitat en els fòrums internacionals del comerç globalitzat. De la mateixa manera, cal augmentar, i molt, el mercat intern, enfortint les micro i petites empreses. També cal invertir en formació tecnològica i en infraestructures per a la distribució de la producció.

Per tornar a posar el Brasil en el rumb del creixement, que generi els llocs de treball tan necessaris, necessitem un veritable pacte social per als canvis, i una aliança que entrellaci objectivament el treball i el capital productiu, generadors de la riquesa fonamental de la nació, perquè el Brasil pugui superar el seu estancament actual i navegar de nou al mar obert del desenvolupament econòmic i social. El pacte social també serà, igualment, decisiu per fer possible les reformes que la societat brasilera exigeix i que m'he compromès a realitzar: la reforma de les pensions, la reforma fiscal, la reforma política i de la legislació laboral, així com la mateixa reforma agrària. Aquest conjunt de reformes impulsarà un nou cicle de desenvolupament nacional. Un instrument fonamental d'aquest pacte pel

canvi serà el Consell Nacional per al Desenvolupament Econòmic i Social, que pretenc establir a partir de gener, reunint empresaris, treballadors i líders de diferents segments de la societat civil.

Ens trobem en un moment particularment propici per a això. Un moment escàs en la vida d'un poble. Un moment en què el president de la República té la voluntat nacional al seu costat. L'empresariat, els partits polítics, les Forces Armades i els treballadors estan units. Els homes, les dones, la gent gran, el jovent, estan agermanats en un mateix propòsit de contribuir perquè el país compleixi el seu destí històric de prosperitat i justícia.

Més enllà del suport de la immensa majoria d'organitzacions i moviments socials, també comptem amb l'adhesió entusiasmada de milions de brasilers i brasileres que volen participar en aquesta croada per a la represa del creixement contra la fam, l'atur i la desigualtat social. Es tracta d'una poderosa energia solidària que ha despertat la nostra campanya i que no podem, ni volem, malbaratar. Una energia ètica

i política extraordinària amb la qual ens comprometem per trobar canals d'expressió en el nostre govern.

Per tot això, crec en el pacte social. Amb aquest mateix esperit, he format el meu ministeri amb alguns dels millors líders de cada segment econòmic i social brasiler. I treballarem en equip, sense personalismes, pel bé del Brasil, i adoptarem un nou estil de govern, amb transparència absoluta i el foment constant de la participació popular.

La lluita contra la corrupció i la defensa de l'ètica en la gestió dels assumptes públics seran objectius centrals i permanents del meu Govern. Cal afrontar amb determinació i derrotar la veritable cultura d'impunitat que preval en certs sectors de la vida brasilera.

No permetrem que la corrupció, l'evasió fiscal i el malbaratament continuïn privant la població de recursos que són seus i que tant podrien ajudar en la seva dura lluita per sobreviure.

Ser honest és més que només no robar i no deixar robar; també és apli-

car els recursos públics de manera eficient i transparent, sense malbaratament, centrant-los en resultats socials concrets. Estic convençut que, d'aquesta manera, tindrem una oportunitat única de superar les principals traves al desenvolupament sostingut del país. I creieu-me, creieu-me de veritat, no tinc intenció de desaprofitar aquesta oportunitat guanyada amb la lluita de molts milions de brasilers i brasileres.

Sota el meu lideratge, el poder executiu mantindrà una relació constructiva i fraternal amb els altres poders de la República, en respectarà exemplarment la independència i l'exercici de les seves altes funcions constitucionals.

Jo, que he tingut l'honor de ser membre d'aquesta cambra, espero comptar amb la contribució del Congrés Nacional en el debat assenyat i en la possibilitat de les reformes estructurals que el país ens exigeix a tots.

En el meu govern, el Brasil estarà al centre de totes les atencions. El Brasil necessita fer, en tots els àmbits, una immersió introspectiva per

tal de crear forces que li permetin ampliar els seus horitzons.

Fer aquesta introspecció no significa tancar portes i finestres al món. El Brasil pot ser un projecte de desenvolupament que sigui alhora nacional i universal i ha de tenir-lo. Simplement, significa guanyar confiança en nosaltres mateixos, en la capacitat de fixar objectius a curt, mitjà i llarg termini i esforçar-nos per realitzar-los. El punt principal del model vers el qual volem avançar és l'expansió de l'estalvi intern i de la nostra pròpia capacitat d'inversió, així com el Brasil necessita valorar el seu capital humà invertint en coneixement i tecnologia.

Sobretot, produïrem. Perquè la riquesa que compta és la que generen les nostres pròpies mans, és la riquesa produïda per les nostres màquines, per la nostra intel·ligència i per la nostra suor.

El Brasil és gran. Malgrat totes les crueltats i discriminacions, especialment contra les comunitats indígenes i negres, malgrat totes les desigualtats i tot el dolor que mai hem d'oblidar, el poble brasiler

ha realitzat una admirable tasca de resistència i construcció nacional. Al llarg dels segles, ha construït una nació plural, diversa, fins i tot contradictòria, però que s'entén d'un extrem a l'altre del territori. Des dels *encantados* de l'Amazones fins als *orixás*³ de Bahia; del *frevo*⁴ de Pernambuco a les escoles de samba de Rio de Janeiro; dels tambors de Maranhão al *barroco mineiro*; de l'arquitectura de Brasília a la música *sertaneja*,⁵ estenent l'arc de la seva multiplicitat a les cultures de São Paulo, de Paraná, de Santa Catarina, de Rio Grande do Sul i de la regió Centreoccidental. Aquesta és una nació que parla la mateixa llengua, que comparteix els mateixos valors fonamentals, que se sent i és brasilera, on han prevalgut el mestissatge i el sincretisme, retent una contribució original al món. On jueus i àrabs conversen sense por. On tota migració és benvinguda, perquè sabem que, en poc temps, a través de la nostra pròpia capacitat d'assimilació i d'es-

tima, cada migrant es converteix en un brasiler més.

Aquesta nació, que va ser creada sota el cel tropical, ha de dir per què hi és: internament, fent justícia a la lluita per la supervivència en què estan compromesos els seus fills; externament, afirmant la seva presència sobirana i creativa al món.

La nostra política exterior també reflectirà els anhels de canvi expressats als carrers. En el meu govern, l'acció diplomàtica del Brasil estarà orientada per una perspectiva humanista i serà, sobretot, un instrument de desenvolupament nacional. Per mitjà del comerç exterior, la captació de tecnologies avançades i la recerca d'inversions productives, les relacions exteriors del Brasil han de contribuir a millorar les condicions de vida de les dones i homes del nostre país, elevar els nivells d'ingressos i generar llocs de treball dignes.

Les negociacions comercials són, avui en dia, de vital importància. Pel que fa a l'ALCA [Àrea de Lliure Comerç de les Amèriques], els acords entre el Mercosur i la UE i a l'Organització Mundial del Comerç, el

Brasil combatrà el proteccionisme, lluitarà per l'eliminació de barreres i buscarà obtenir normes més justes i adequades a la nostra condició de país en desenvolupament. Buscarem eliminar les escandaloses subvencions agrícoles dels països desenvolupats que perjudiquen els nostres productors, que priven dels seus avantatges comparatius. Amb el mateix afany, ens esforçarem per eliminar els obstacles injustificables a l'exportació de productes industrials. El que és essencial en tots aquests fòrums és preservar la flexibilitat de les nostres polítiques de desenvolupament en els àmbits social i regional, mediambiental, agrícola, industrial i tecnològic. No perdrem de vista que és l'ésser humà el destinatari últim del resultat d'aquestes negociacions. De poc servirà participar en un esforç tan ampli en tants fronts si no genera beneficis directes per al nostre poble. També estarem atents perquè aquestes negociacions, que avui van molt més enllà de meres reduccions aranzelàries i abasten un ampli espectre regulador, no creïn restriccions inacceptables al dret sobirà del poble brasiler a decidir sobre el seu model de desenvolupament.

3 Els *orixás* són deïtats de la religió ioruba representades per la natura.

4 El *frevo* és un ritme musical i una dansa.

5 El concepte de *música sertaneja* engloba de manera àmplia ritmes de l'interior del Brasil, la *sertânia* o *sertão*.

La màxima prioritat de la política exterior durant el meu govern serà la construcció d'una Amèrica del Sud políticament estable, pròspera i unida, basada en ideals democràtics i de justícia social. Per això, és essencial una acció decisiva per revitalitzar el Mercosur, debilitat per les crisis de cadascun dels seus membres i per visions molt sovint estretes i egoistes pel que fa al significat de la integració.

El Mercosur, així com la integració d'Amèrica del Sud en el seu conjunt, és sobretot un projecte polític. Però aquest projecte es basa en fonaments econòmics i comercials que necessiten urgentment ser reparats i enfortits.

També tindrem cura de les dimensions socials, culturals i científicotecnològiques del procés d'integració. Estimularem les empreses conjuntes i fomentarem un intercanvi viu intel·lectual i artístic entre els països sud-americans. Donarem suport als acords institucionals necessaris perquè pugui florir una veritable identitat del Mercosur i d'Amèrica del Sud. Diversos països veïns nostres estan experimentant actualment situacions

díficils. Contribuirem, quan se'ns demani i en la mesura de les nostres possibilitats, a trobar solucions pacífiques a aquestes crisis, basades en el diàleg, els principis democràtics i els preceptes constitucionals de cada país. Tindrem el mateix afany amb la cooperació concreta i els diàlegs substantius amb tots els països de l'Amèrica Llatina.

Cercarem una associació madura amb els EUA, basada en l'interès i el respecte recíprocs. Tractarem d'enfortir l'entesa i la cooperació amb la UE i els seus estats membres, així com amb altres països desenvolupats importants, com el Japó. Aprofundirem les relacions amb les grans nacions en desenvolupament: la Xina, l'Índia, Rússia, Sud-àfrica, entre altres.

Reafirmem els profunds vincles que ens uneixen a tot el continent africà i la nostra voluntat de contribuir activament perquè desenvolupi els seus enormes potencials.

No pretenem només explorar els beneficis potencials d'un intercanvi econòmic major i d'una presència brasilera major al mercat interna-

cional, sinó també estimular els elements incipients de la multipolaritat en la vida internacional contemporània.

La democratització de les relacions internacionals sense hegemonies de qualsevol mena és tan important per al futur de la humanitat com ho és la consolidació i el desenvolupament de la democràcia dins de cada estat.

Valorarem les organitzacions multilaterals, especialment l'ONU, que prioritzen la preservació de la pau i la seguretat internacionals.

Les resolucions del Consell de Seguretat s'han de complir fidelment. Les crisis internacionals com la de l'Orient Mitjà s'han de resoldre per mitjans pacífics i per la negociació. Defensarem un Consell de Seguretat reformat, representatiu de la realitat contemporània, amb països desenvolupats i en desenvolupament de diverses regions del món entre els seus membres permanents.

Afrontarem els reptes del moment actual, com el terrorisme i el crim organitzat, fent servir la cooperació internacional i basant-nos en els

principis del multilateralisme i del dret internacional.

Donarem suport als esforços per fer de l'ONU i les seves agències instruments àgils i eficaços per promoure el desenvolupament social i econòmic, per combatre la pobresa i les desigualtats i totes les formes de discriminació, defensar els drets humans i preservar el medi ambient.

Sí, tenim un missatge per enviar al món: hem de situar el nostre projecte nacional democràticament en un diàleg obert amb les altres nacions del planeta, perquè som el que és nou. Som la novetat d'una civilització que s'ha modelat sense por, perquè s'ha modelat en el cos, en l'ànima i en el cor del poble, sovint en contes-tació a les elits, a les institucions i fins i tot a l'Estat.

És cert que el deteriorament dels vincles socials al Brasil en les dues últimes dècades, conseqüència de polítiques econòmiques que no afavorien el creixement, ha portat un núvol amenaçador sobre el patró tolerant de la cultura nacional. Crims atroços, massacres i linxaments han crispat el país i han fet de la vida

quotidiana, especialment a les grans ciutats, una experiència propera a una guerra de tots contra tots.

Per tot això, inicio aquest mandat amb la ferma decisió de situar el govern federal, en col·laboració amb els estats, al servei d'una política de seguretat pública molt més vigorosa i eficient. Una política que, combina-da amb accions en salut, educació, entre altres, sigui capaç d'evitar la violència, reprimir la delinqüència i restaurar la seguretat dels ciutadans i ciutadanes. Si aconseguim tornar a caminar en pau pels nostres carrers i places, donarem un impuls extraordinari al projecte nacional de construir, en aquest racó d'Amèrica, un bastió mundial de tolerància, de pluralisme democràtic i de convivència respectuosa amb les diferències.

El Brasil pot donar molt de si mateix i al món. Per això, hem d'exigir-nos molt. Hem d'exigir-nos encara més del que pensem, perquè encara no ens hem expressat del tot en la nostra història, perquè encara no hem complert la gran missió planetària que ens espera. El Brasil, en aquesta nova empresa històrica, social, cultural i econòmica, haurà de comptar,

sobretot, amb si mateix; haurà de pensar amb el seu propi cap; caminar amb les seves pròpies cames; escoltar el que li diu el seu cor. I tots haurem d'aprendre a estimar el nostre país amb una intensitat encara més gran, a estimar la nostra bandera, a estimar la nostra lluita, a estimar el nostre poble.

Cadascun de nosaltres, brasilers, sap que el que hem fet fins avui no ha estat poca cosa, però també sabem que podem fer molt més. Quan miro la meua pròpia vida com a migrant del nord-est, de nen que venia cacauets i taronges als molls de Santos, que es va convertir en torner i líder sindical, que un dia va fundar el Partit dels Treballadors i va creure en el que feia, que ara assumeix el càrrec de mandatari suprem de la nació, veig i sé, amb tota claredat i amb tota convicció, que podem fer molt més.

I que, per a això, n'hi ha prou a creure en nosaltres mateixos, en la nostra pròpia força, en la nostra capacitat de crear, en la nostra voluntat d'actuar.

Avui comencem un nou capítol en la història del Brasil, no com a nació submisa, que renunciï a la seva sobirania;

no com a nació injusta, que presenciï passivament el sofriment dels més pobres; sinó com a nació orgullosa, noble, que s'afirma amb valentia al món com a nació de tots, sense distinció de classe, d'ètnia, de sexe o de creença.

Aquest és un país que pot fer, i farà, un veritable salt de qualitat. Aquest és el país del nou mil·lenni, per la seva potència agrícola, per la seva estructura urbana i industrial, per la seva fantàstica biodiversitat, per la seva riquesa cultural, pel seu amor per la natura, per la seva creativitat, per la seva competència intel·lectual i científica, per la seva calor humana, pel seu amor per la novetat i la invenció, però sobretot pels dons i poders del seu poble.

El que estem vivint avui, en aquest moment, companys meus i companyes meves, germans meus i germanes meves de tot el Brasil, es pot resumir en poques paraules: avui és el dia del retrobament del Brasil amb si mateix.

Agraeixo a Déu per haver arribat fins on he arribat. Ara soc el servidor públic número u del meu país.

Demano a Déu saviesa per governar, discerniment per jutjar, serenitat per administrar, coratge per decidir i un cor tan gran com el Brasil per sentir-me unit amb cada ciutadà i ciutadana d'aquest país en el dia a dia els pròxims quatre anys.

Visca el poble brasiler! ■

© 2006 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 260: 101–108

VICE JOSÉ ALENCAR



tribut Joan Perucho



Bienve Moya

Gestor cultural

bienve.moya@gmail.com



M'arriba un missatge en què se'm demana si podria enfilem paraules sobre algun llibre «que t'hagi marcat d'alguna manera». Home, sí, hi ha algun llibre que, certament, d'alguna manera, ha contribuït a la meua obstinació per la lectura, i a la posterior dedicació a l'escriptura. Un d'ells, el que més destacaria, fora *Les històries naturals*, de Joan Perucho. Aquesta és, sens dubte, la novel·la que més temps m'ha estat ballant pel cap; i la que, un cop l'has llegida, deu haver influït abastament en els meus treballs literaris.

Evidentment n'hi ha moltes, però entre totes elles destaquen les prodigioses i naturalíssimes històries de Perucho i els fascinants personatges de la seva novel·la, des del Dip, recreació del vampirisme a la Mediterrània, fins al cavaller Montpalau i els

seus artificiosos estudis naturalistes i de botànica fantasiosa. També de l'enginy de Perucho m'ha seduït, i no poc, el mirífic cavaller Kosmas, aquell extraordinari cavaller bizantí fora del seu temps que, perdut per les fragositats d'una remota geografia bètica, topa amb les meravelles zoomorfes de l'exuberant imaginació de Perucho.

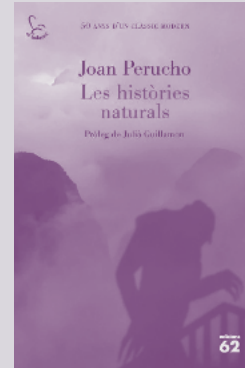
Del cavaller Onofre de Dip de *Les històries naturals*, entre altres singularitats, em causà meravella com un ésser que ha aconseguit la immortalitat pot arribar a ser envaït per un sentiment tan prosaïcament humà com la nostàlgia; de què pot sentir nostàlgia un ésser que ha aconseguit la terriblement monòtona immortalitat? Els suposats no-moridors, els éssers que han de suportar l'eternitat, poden ser abordats per un sentiment tan ordinari com la nostàlgia? Aquest sentiment que els mortals patim quan ens adonem que hem deixat enrere un període feliç, o simplement més feliç que el moment en què ens assalta la nostàlgia, aquesta banal afecció que els pedants del segle passat, per no compartir amb la plebs un sentiment tan ordinari com la nostàlgia, anomenaren esplín.

Pensem per un instant que, si acceptem que herois, semideus i altres éssers angèlics que han aconseguit la immortalitat poden arribar a ser presos de la nostàlgia

Als suposats éssers eternals no els cal exercir la memòria, la capacitat de recordar, aquell estat que ens duu a rememorar el passat, ja que els immortals no tenen temps passat, viuen en un dia etern. O sí, els immortals també estan subjectes a patir nostàlgia, pateixen de malenconia? D'esplín? Perucho diu que sí, que Onofre de Dip, el cavaller que acompanyà el rei català fins a Hongria per al casament, i que, un cop allí, va ser inoculat pel vampir amb la terrible creu de la vida eterna, tornà al cap d'uns segles a la terra nadiua perquè en sentia nostàlgia, una tremenda nostàlgia que l'exposava a perdre el suposat bé de l'eternitat.

Podria ser que aquest propòsit de dotar un immortal amb el sentiment de la nostàlgia fos un envit de rescabament per part del moridor Perucho? Pensem per un instant que, si acceptem que herois, semideus i altres éssers angèlics que han aconseguit la immortalitat poden arribar a ser presos de la nostàlgia, algú podria animar-se a novel·lar l'epopeia de Jesús, el déu-home, que, a causa del record de la seva felicitat infància entre mortals, experimentà aquest sentiment i acabà al Gòlgota.

Perucho podria haver-ho fet? En la circumstància social i cultural dels seus dies al món, asseguraríem que ho hauria tingut pelut —si més no, de publicar-ho. Però i en l'actualitat, algú es pot veure amb cor d'encetar tan àrdua empresa?



Les històries naturals
Joan Perucho

Edicions 62

Barcelona, 2011

Advocat de professió, Perucho sempre va ser un apassionat de les lletres. A la UB va col·laborar en nombroses revistes, algunes de clandestines, i posteriorment va participar en diferents capçaleres escrivint sobre crítica literària i cultural. La seva obra, novel·la i poesia, combina elements tradicionals i avantguardistes en un mateix relat literari, cosa que en fa una proposta original i creativa. Va ser nomenat doctor *honoris causa* per la URV i va ser guardonat amb la Creu de Sant Jordi. ■



filmoteca



Judit Pellicer

Periodista

juditpellicer@gmail.com

Questo mondo non mi renderà cattivo

Questo mondo non mi renderà cattivo

[Aquest món no em farà mala persona] és la segona sèrie animada del dibuixant italià Zerocalcare. Els sis capítols que la conformen neixen d'una premissa molt actual: què passa quan en un barri s'obre un centre de refugiats? A partir d'aquí, explora com l'extrema dreta instrumentalitza aquest fet, la passivitat de les administracions, com reacciona el veïnat i, sobretot, què passa quan tens amics, veïns, coneguts i familiars en bàndols oposats.

L'artista construeix la seva obra al voltant de les vivències del seu protagonista homònim, mitjançant el qual canalitza les seves experiències i visió del món. En tot moment veiem una versió exagerada i deformada del mateix autor que es presenta com a neuròtic i un punt antisocial. Ell que és obertament antifeixista i lligat al teixit del seu barri obrer de la perifèria de Roma, comença enfrontant el conflicte amb una convicció ferma. Tanmateix, la visió en blanc i negre que té sobre qui està a l'altra banda de la trinxera es trenca quan descobreix que un vell amic de l'adolescència és entre les files neonazis.

Zerocalcare és un mestre de la narració, que conjuga l'humor i la reflexió de forma impecable, però també destaca per la seva capacitat d'assenyalar els seus punts febles i humans: des del sentiment de culpa per tenir una vida acomodada gràcies a l'èxit professional, els remordiments de no haver estat prou present en la vida del seu amic o la por de posar el cos per defensar allò que considera just. El protagonista no és un heroi infranquejable, és una persona vulnerable que s'enfronta amb el món com pot.

Aquesta batalla no la viu sol. Malgrat que el conflicte intern d'en Zero és el motor de *Questo mondo non mi renderà cattivo*, la resposta no neix d'ell mateix, sinó que es construeix en comunitat. Són les converses amb els seus amics, els veïns o el seu antic company d'institut les que li permeten navegar pel món.

Quan es troba immers en un remolí de culpa, en el qual s'arriba a qüestionar si tothom no hauria caigut també en el parany de l'extrema dreta si hagués tingut unes circumstàncies similars a les de la seva vella amistat, el xoc de realitat arriba en boca

Zerocalcare es troba immers en un remolí de culpa en el qual s'arriba a qüestionar si, en determinades circumstàncies, tothom no hauria caigut també en el parany de l'extrema dreta

del seu millor amic. En el punt àlgid de la sèrie, aquest li recorda que ell mateix ha tingut una vida dura, però que mai ha cercat bocs expiatoris entre els qui estaven encara pitjor. Finalment, li etziba: «*Entenc el teu sentiment de culpa, però et creus que ets l'únic il·luminat que distingeix entre el bé i el mal?*».

Així, en Zero surt del seu núvol mental i mira el seu voltant. Hi veu persones del seu barri amb vides plenes i complexes que decideixen activament no caure en el verí de l'odi, que s'organitzen per lluitar-hi en contra, que sí que hi posen el cos i que assumeixen les conseqüències de fer-ho en un entorn repressiu. Però no és una sèrie de final rodó, perquè la vida tampoc no ho és.

Tot i veure el millor en els seus veïns que resisteixen a l'embat feixista en una manifestació desbocada, el protagonista s'adona que, de vegades, ets molt lluny d'aquells que un dia van ser part central de la teva vida. Malgrat compartir barri, cultura, educació i amistats. I, molt sovint, només queda poder acceptar-ho. No tot té una solució al nostre abast.

El gènere de l'animació pot despertar recels en alguns espectadors, però no deixa de ser una muralla autoimposada que impedeix gaudir de l'obra d'artistes com Zerocalcare. D'una sèrie que, amb un gran guió i to humorístic, no dubta a l'hora d'endinsar-se en les qüestions polítiques del dia a dia i d'assenyalar-nos les nostres contradiccions. ■



Questo mondo non mi renderà cattivo
Zerocalcare

2023



pinzell

Els fantasmes sempre parlen



Tuíke Souza

Artista

www.tuikesouza.com

 JOAN VILA

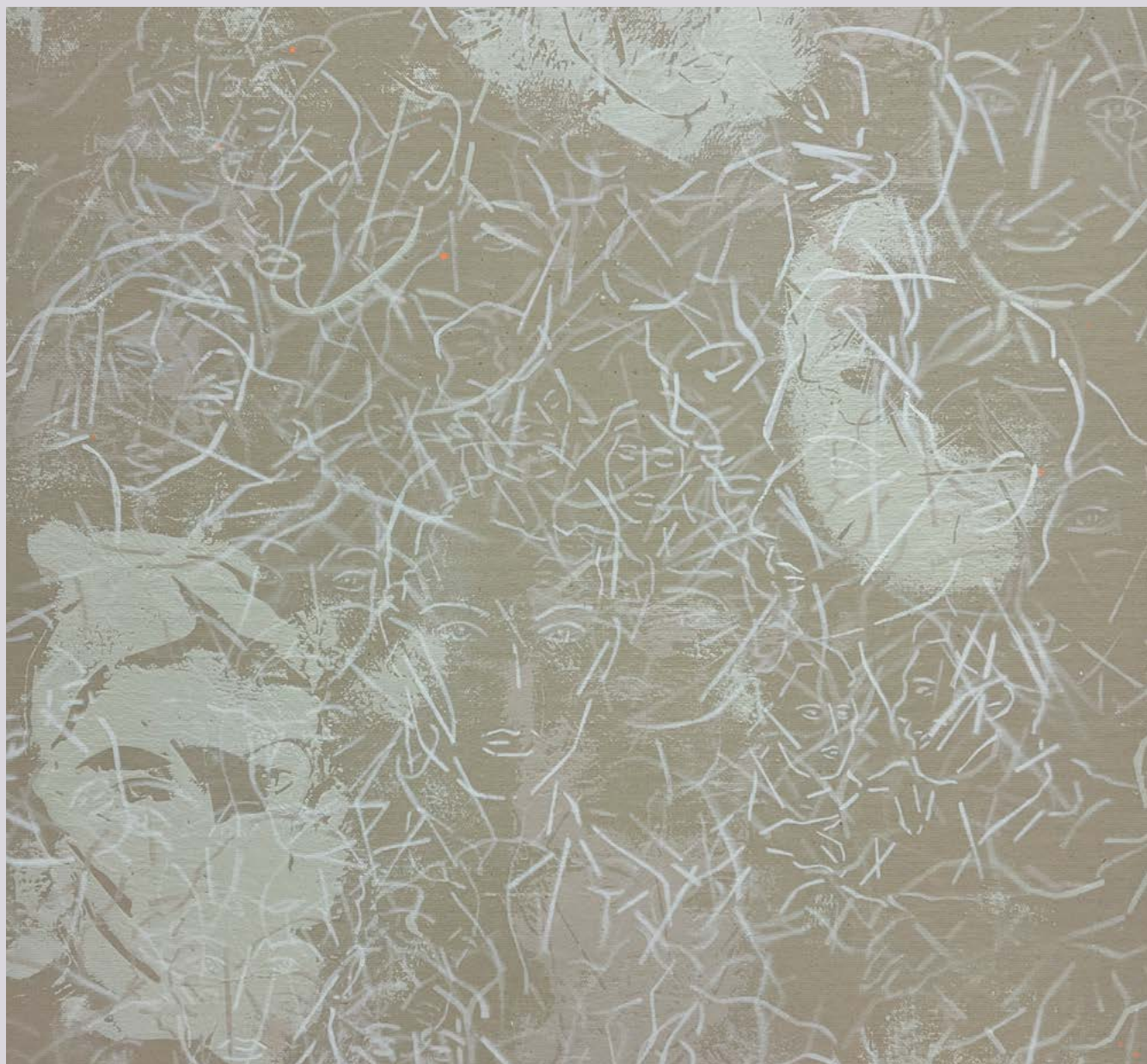
Tuíke Souza (São José do Rio Preto, 1978) és un artista brasiler resident a Catalunya que treballa al voltant de l'art urbà. Format com a arquitecte, ha fet exposicions individuals a Barcelona, Londres i São Paulo. Ha participat en fires internacionals com l'Affordable Art Fair Hamburg i de Nova York. La seva obra també ha estat reconeguda en concursos destacats, com el de la Fundació Vila Casas i la Biennal d'Art del Museu d'Art Modern de Tarragona.

L'obra que ens ocupa, «Mai tindrè el meu nom en un carrer», és una síntesi del treball de l'artista. En una tela d'espart es mostren pintades, amb una plantilla, una munió de línies disseminades sense cap centre compositiu. En conjunt apareixen rostres femenins amb diferents graus de nitidesa. El fons és gris i les línies blanques.

El nom de l'obra ens en fa endevinar el significat. L'artista plasma en un mur les experiències de les persones, les seves vides, els seus afers, representats en el seu rostre. Com en una

pel·lícula fotogràfica sobreexposada, el mur és el testimoni de les vides que hi passen. Podríem pensar que són històries sense més ni menys, històries de la vida quotidiana. Però si ho pensem bé, hi ha quelcom de tràgic. El fet que siguin rostres femenins i que l'artista ens faci explícit que mai seran recordats, ens fa veure el biaix de gènere i com les experiències de la meitat de la població són oblidades reiteradament.

Els «fantasmes» que veiem a l'obra ens volen dir coses, volen que sapiguem de la seva vida, ja que ha estat oblidada, i això no ens atorreix. Com a l'episodi «La llum interior» d'*Star Trek: The Next Generation*, qui no voldria que algú sabés de la nostra vida una vegada morts? Això no ens faria més vius? Molts homes tenen el privilegi de ser recordats a l'espai públic, però i les persones que en són marginades? L'angoixa de saber que no serem recordats ens fa desaparèixer, com la pintura en un mur que es va enrunant. Souza ens transmet perfectament aquesta situació en una obra que utilitza els recursos de l'art urbà per parlar-nos d'aquells qui són ignorats a la ciutat. ■





galeria Sense ningú

➡ DAMIÀ AMORÓS

M'agraden les fotografies sense ningú: aquelles en què només hi ha l'espai, el paisatge, l'entorn, la forma, la matèria... Sense humans: aquesta és la meva predilecció. Aquest camí del paisatge que la humanitat desitja, construeix o desconstrueix, però que no habita en aquestes imatges, forma part de la producció de Paula Artés (Barcelona, 1996), graduada en Fotografia i Creació Contemporània, amb postgraus en Disseny Gràfic i Audiovisual a Idep Barcelona. Ha exposat a la galeria àngels barcelona dins d'Art Nou i al Centre d'Art Lo Pati, i la seva obra forma part de la col·lecció del Pla Nacional de Fotografia de la Generalitat.

La primera de les imatges forma part del projecte *Energia submergida*, que analitza les conseqüències dels estralls derivats de l'ús fallit de la plataforma Castor. L'horitzó i els blaus del cel i de la mar s'esquerden en contrast amb la destrucció del primer pla.

Aquesta poderosa imatge de la natura contrasta amb la segona, procedent del projecte *Firma*, en què

una gran porta, tancada amb pany i forrellat, conserva reminiscències d'una arquitectura eclèctica. Aquest projecte treballa amb els espais que acullen el poder de l'Estat a Catalunya: zones desconnectades de la ciutadania, atrapades entre la digitalització dels serveis i una administració anacrònica, caduca i ocupada.

Finalment, *Infraestructura intangible* és un projecte que ens apropa a la realitat i la incertesa que envolten l'espai i l'organització del control de RENFE a través d'un seguit de fotografies de punts de la xarxa ferroviària de Catalunya considerats problemàtics.

El voral d'una línia de tren, cobert per una malla metàl·lica i una zona apeçada amb cimentació, esdevé una imatge potent de la deixadesa que trobem en un dels serveis públics més importants del país.

Artés fa denúncia de la realitat a través de les seves instantànies. No vol reinterpretar-la, sinó presentar-la crua i directa. Sense allunyar-se de casa seva, retrata la realitat d'un país latent que necessita descobrir-se i conèixer-se per despertar. ■



Paula Artés

Fotògrafa

www.paulaartes.com









llibreria



Amo a Rusia
Elena Kostyuchenko

Capitan Swing
Madrid, 2026

Un relat que retrata la realitat de Rússia a través de les persones més vulnerables i perseguides pel règim. Combinant reportatges dels últims quinze anys amb reflexions personals, l'autora explica les conseqüències de l'autoritarisme, de la repressió i de la guerra. El llibre ofereix una mirada crítica sobre una Rússia que, segons l'autora, s'endinsa en el feixisme i en la guerra, i reivindica la crítica com una forma de compromís i amor al país.



***El moment Alomar
i el procés nacionalitzador***
Roc Solà

Editorial Alfers
Barcelona, 2026

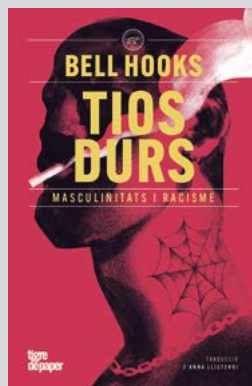
Aquest llibre analitza el procés de consolidació del catalanisme com a moviment polític de masses entre 1901 i 1931 a través de la figura de Gabriel Alomar, un dels principals referents del catalanisme d'esquerrres. L'obra explica com aquest moviment va combinar les reivindicacions nacionals amb les demandes socials i democràtiques per atraure les classes populars, i construir així un projecte nacional de caràcter cívic. Aquest procés de nacionalització, en competència amb l'espanyol, va culminar durant la Segona República.



Mi familia nazi
Bas von Benda-Beckmann

Espasa
Madrid, 2026

A partir de cartes, diaris i memòries familiars, von Benda-Beckmann reconstrueix la història dels seus parents, entre els quals hi havia la vídua d'Alfred Jodl, un dels principals dirigents militars de Hitler condemnat als judicis de Nuremberg. A través aquestes històries personals, l'autor recorre els grans esdeveniments de l'Alemanya contemporània, des de l'Imperi i la República de Weimar fins al nazisme, la Segona Guerra Mundial i les seves conseqüències. L'obra reflexiona sobre els prejudicis, la memòria, la culpa i la responsabilitat davant del passat.



Tios durs. Masculinitats i racisme
bell hooks

Tigre de paper
Barcelona, 2026

L'autora sosté que les rígides normes de gènere i les conseqüències de l'opressió dificulten el desenvolupament emocional i la llibertat personal dels homes, que sovint busquen refugi en models de masculinitat basats en el poder i el domini. Com a alternativa, proposa una masculinitat fonamentada en l'amor, la integritat i la vulnerabilitat. També defensa que el feminisme és una eina d'alliberament col·lectiu, i que la transformació de les masculinitats és imprescindible per construir una societat més justa i igualitària.



Un origen buit
Josep-Anton Fernández

Avenç
Barcelona, 2026

Examina com les diferents onades migratòries, tant procedents de l'Estat espanyol com de la immigració més recent, han transformat la demografia, la cultura, l'economia i la identitat de Catalunya. Des d'una perspectiva de postmigració i a partir de l'estudi de les representacions literàries, l'obra explora qüestions com la identitat, l'alteritat, les tensions socials, el racisme, la memòria cultural, el dol i els conflictes lingüístics vinculats a l'experiència migratòria. ■

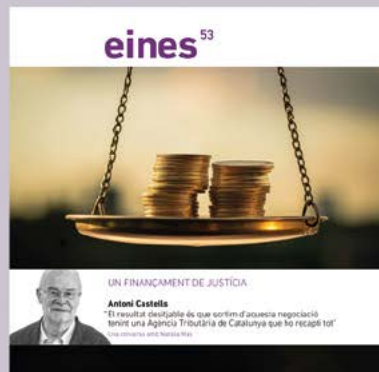
eines

ACONSEGUIU
ELS NÚMEROS ANTERIORS

eines@irla.cat



FUNDACIÓ
IRLA



JULIOL 2025

UN FINANÇAMENT
DE JUSTÍCIA



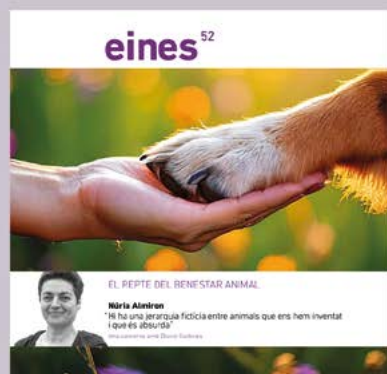
DESEMBRE 2024

QUALITAT
DEMOCRÀTICA:
L'ART DEL
BON GOVERN
POPULAR



NOVEMBRE 2025

DE LA CATALUNYA
DUAL A LA
CATALUNYA
HETERODOXA



ABRIL 2025

EL REpte DEL
BENESTAR ANIMAL



MAIG 2026

TERRA, TREBALL
I SOBRANIA:
CLAUS PEL FUTUR
DEL SECTOR PRIMARI

eines⁵⁶

PORTAL

Infraestructures que construeixen vida
Inés Granollers

CONNEXIONS

«Infraestructura» no equival a «xarxa»: com vertebrar Catalunya amb transport públic fiable
Georgina Montesinos Zaragoza

Estratègia ferroviària 2045
Ricard Martínez

Infraestructures de mobilitat: una manera de modelar un territori
Nel·la Saborit i Esteve

L'anatomia física d'una nació: El cos de les infraestructures estratègiques
Climent Molins

NAVEGADOR

Infraestructures, economia i població: per què Catalunya és radial i el País Basc adopta una lògica en forma de Y
José Rodríguez

FÒRUM

Robert Casadevall
“Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom”
Una conversa amb Ester Capella

VARIABLES

Demografia de Catalunya. Un recorregut pel passat, present i futur de la població catalana
Mariona Lozano Riera

FULL DE CàLCUL

Desmuntant els mites sobre oferta i demanda d'habitatge
Marta Ribera Carbó

ARXIU

Les repúbliques catalanes de Josep Narcís Roca i Ferreras
Manuel Pérez Nespereira

EXPLORADOR

La fi de l'ordre liberal mundial post-1945
Antoni Segura i Mas

FINESTRA

“La majoria dels països fracassen amb l'energia neta. Així vam reeixir al meu”
Sebastián Kind

CLÀSSIC

Discurs de presa de possessió del president Lula
Luiz Inácio Lula da Silva

TRIBUT

Joan Peruchó
Bienve Moya

FILMOTECA

Questo mondo non mi renderà cattivo
Judit Pellicer

PINZELL

Els fantasmes sempre parlen
Tuike Souza

GALERIA

Sense ningú
Paula Artés

LLIBRERIA