



Entrevista a Francesc Robusté, catedràtic de transport de la UPC

«Han canviat personatges i reescrit la nostra història convertint-la en història d'Espanya, sempre desvinculant-la de Catalunya i de Barcelona»



El Doctor Francesc Robusté és Catedràtic de Transport a la Universitat Politècnica de Catalunya des del 2002. Va tenir l'oportunitat de formar-se als Estats Units amb una beca de *la Caixa*, obtenint el doctorat i dos màsters a la Universitat de Califòrnia a Berkeley, la millor universitat pública del món. Ha estat director de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports de Barcelona del 2004 al 2007, director del Centre d'Innovació del Transport del 2006 al 2013 i president del *Foro de la Ingeniería del Transporte* de tota Espanya del 2005 al 2014. Actualment coordina el grup de recerca BIT, Barcelona Innovació en Transport a la UPC, en un curs acadèmic on l'Escola de Camins de Barcelona compleix 50 anys de la seva existència.

És especialista en l'anàlisi i l'optimització de sistemes de mobilitat, transport i logística, incloent la planificació, el disseny i la gestió del sistema. Per això, cal considerar la mobilitat des de la perspectiva del servei i comptar amb els actors o agents implicats, com ara els usuaris, els operadors de transport, les administracions i el medi ambient.

A la UPC és responsable de les assignatures "*Planificació i Gestió del Transport en el Territori*" obligatòria del Màster en Enginyeria de Camins, Canals i Ports, "*Smart Mobility*" i "*Cases in Urban Mobility*" al Màster en Mobilitat Urbana que imparteix la UPC en col·laboració amb l'*European Institute of Technology*.

A més de la seva destacada trajectòria professional, té una passió per la història, especialment la de Catalunya. Recentment, ha adquirit una major notorietat per la seva participació en diversos actes i publicacions on, des de la seva posició eminent en el món científic, ha estat crític amb l'actitud del col·lectiu historiogràfic oficial tant de Catalunya com d'Espanya. Ha qüestionat el mètode científic que afirmen seguir, mentre que ha defensat la investigació des de "fora del sistema", la qual sovint es troba relegada i silenciada pel discurs oficial.

En aquesta entrevista parlem una mica d'aquests dos àmbits.

Estem a punt de completar el primer quart del segle XXI. El Tram de Barcelona sembla no arribar mai. El sistema de Rodalies fa aigües per tot arreu. La província de Girona tracta de dissenyar una mena de Tram que els permeti connectar els principals municipis d'aquelles comarques. El Prat queda petit i el corredor mediterrani no arriba mai. Faci'ns una breu radiografia de la situació de l'actual sistema de comunicacions a Catalunya.

Difícilment puc fer una síntesi millor que la que heu fet en la pregunta. Per una banda, tenim una societat madura i exigent amb un respecte mediambiental i amb mobilitat sostenible. Per altra banda, tenim una complexitat administrativa i política que genera riquesa de matisos però dificulta l'acord institucional i l'execució dels projectes. Si afegim les diverses arestes (positives i negatives) que tenen molts projectes infraestructurals de transport amb l'ofegament pressupostari endèmic que patim, entendrem molts retards i decisions aparentment insòlites.

A l'any 1992, quan vam guanyar un concurs d'idees per a reintroduir els tramvies moderns a Barcelona (els tramvies es van eliminar el 18 de març de 1971, ara fa 53 anys, jo encara recordo haver pujat a algun d'ells quan era petit) que va convocar l'Entitat Metropolitana del Transport (successora de la Corporació Metropolitana de Barcelona i ara absorbida dins l'Àrea Metropolitana de Barcelona), ningú pensàvem en un tramvia al llarg de tota la Diagonal que llavors no existia: més enllà de Passeig de Sant Joan i passant Glòries, el nou barri 22@ era ple de magatzems i transportistes que van ser traslladats poc abans dels Jocs Olímpics. Recordo que dins el *Pla Intermodal de Transport* de 1992 (pla mai aprovat però que va ser el precursor de la L9 de metro) vaig dibuixar un tramvia des dels municipis del Baix Llobregat que entrava per l'Av. Diagonal i baixava pel Passeig de Gràcia fins a "morir" a Plaça Catalunya. Em van fer esborrar la proposta, malgrat que només era un dibuix. El segon pas va ser esborrar qualsevol penetració a Barcelona més enllà de Francesc Macià. El Trambaix com es deia llavors va ser treballat amb il·lusió entre consultores, constructors, fabricants de material mòbil, operadors i àdhuc bancs.

Després va sorgir la idea-força del *Fòrum de les Cultures* per al 2004 amb un traçat del Trambesós que no responia tant a la demanda (inexistent a molts llocs) sinó a altres criteris d'oferta, urbanístics, de generació de plusvàlues, d'equitat social i de regeneració de barris deprimits. La inauguració dels dos tramvies el 2004 va deixar quatre quilòmetres de l'Avinguda Diagonal al centre de Barcelona sense connexió.

Els veïns d'aquest tram de la Diagonal (especialment els del Cinc d'Oros fins a Francesc Macià) no volen la connexió per motius classistes, i els actuals operadors del tramvia tampoc tenen interès en sortir de la seva zona de confort en la generosa concessió econòmica que van guanyar. Malgrat tot això, la connexió mica a mica es va fent més òbvia i necessària (ja han passat vint anys de la inauguració del tramvia), però no crec que la veiem en la present legislatura.

Rodalies de Barcelona i en general de Catalunya no ha tingut ni la inversió ni el manteniment adients durant més de quinze anys. Malgrat que els professionals que gestionen el sistema són excel·lents i posen el millor interès (excepte puntuals casuístiques), no es pot fer una

bona cuina sense els ingredients adients. Fa pocs dies als *Seminaris de Transport* que organitzo cada any a l'Escola de Camins, vaig convidar a la directora de Rodalies de Catalunya de Renfe, una professional excel·lent, i ens va explicar el mapa amb els trams en obra i colls d'ampolla: s'està posant tot "potes amunt" i cal tenir paciència durant uns anys, però després i ja amb l'estació de la Sagrera en funcionament, tornarem a tenir un bon servei.

Quan a finals d'agost de 2021 van acabar les concessions de les autopistes de peatge d'Abertis a Catalunya, ja sabíem que el trànsit augmentaria molt i les cues i accidents també augmentarien a l'AP-7 (en canvi, han disminuït globalment a Catalunya): nous usuaris no acostumats a conduir per autopista, més vehicles que causaven incidents, etc. Recordo que em van entrevistar de TVE preguntant "*ara com es pagarà el manteniment de les autopistes si no hi ha peatges?*" De cara al públic vaig contestar que com es paga el dèficit del transport públic, l'ensenyament o la sanitat: dels pressupostos públics... però un cop *off-the-record* li vaig dir a la periodista que Abertis ha deixat les autopistes molt ben mantingudes gastant de l'ordre de 60.000 euros per quilòmetre d'autopista cada any en manteniment: "*no crec que es faci gaire manteniment, fins que sigui imprescindible per deteriorament del paviment i elements de protecció i senyalització, la qual cosa incrementaria el risc en seguretat viària*".

A finals del 2023, el continuar rebent Fons de Recuperació Europeus anava associat a un compromís que Espanya havia d'adoptar un sistema de finançament del manteniment de les carreteres d'altres prestacions (autopistes i autovies) que hauria de consistir en un ingrés extra-pressupostari en forma de peatges tous o una vinyeta com a Suïssa o Àustria. Doncs be, fa pocs mesos que van eliminar aquesta condició amb una justificació poc científica: "*com que Espanya ja farà inversions en el sistema ferroviari que absorbirà molta quota de mercat, ja no cal gravar les carreteres*".

Es proposa un tren-tram (tramvia dins les poblacions i tren en els corredors interurbans) que voltegi les Gavarres unint Girona amb Sant Feliu de Guíxols i Palamós. Ja existien "trenets" de via mètrica entre Girona i els esmentats ports que van estar operatius fins el 1969 ("carrilet" de Sant Feliu de Guíxols, després de 77 anys operatiu) i 1956 ("tramvia del Baix Empordà" fins a Palamós, després de 69 anys operatiu; aquest trenet arribava a Banyoles, el "Tren Pinxo").

Plantejar una línia orbital ferroviària amb demandes baixes de passatgers (les línies existents d'autobusos locals no són rendibles, només les connexions directes entre la Costa Brava i Barcelona o Girona) i demandes molt estacionals (estiu) i poc uniformes, no és socialment rendible.

Hi ha gent que considera el transport ferroviari com un "dret social". No seré jo qui vagi en contra de millorar l'accessibilitat dels municipis de la Costa Brava defensant la puresa d'una rendibilitat social que no s'aplica a moltes decisions polítiques. Prefereixo aplicar la dita "*a cavall regalat, no li miris el dentat*."

El tema de l'Aeroport d'El Prat donaria per un article sencer (de fet, he escrit uns quants): per una banda tenim un creixement de demanda sostinguda des de que el món va descobrir Barcelona amb les Olimpíades de 1992, l'aeroport està encaixonat (a banda del mar) entre dues zones humides (la Ricarda i el Remolar) protegides per la Xarxa Natura 2000 europea, es va permetre urbanitzar terrenys molt propers a l'aeroport que després d'uns decennis van denunciar per la via penal als directius de l'Aeroport de Barcelona per soroll i atemptats contra la salut, la inauguració de la terminal T1 el 2009 va buidar la terminal Olímpica T2 i per a resoldre les protestes de les concessions comercials, Aena va decidir traslladar a Barcelona les aerolínies "*low-cost*" que operaven des de Girona i Reus, reduint la capacitat operativa de les pistes amb vols de turistes *low-cost*, etc.

Les condicions per a gestionar el creixement de l'Aeroport de Barcelona no són les més adients quant a orografia i entorn natural, fronteres gairebé urbanes (amb altres condicionants d'altures d'aproximació determinades per les grues de 80m-90m d'altura de la terminal portuària de contenidors), i una governança centralitzada i condicionada per interessos privats.

Barcelona és la joia de la corona d'Aena quan a beneficis (molt lluny d'altres aeroports com Madrid o Palma de Mallorca) i aquesta posició de lideratge (Barcelona té més passatgers i vols directes que Madrid, però Madrid és el “hub” d'Espanya i els passatgers que fan transferències es compten el doble), en comptes de respecte genera menysteniment en el manteniment de les terminals existents o la manca de planificació de la terminal satèl·lit.



Un dels condicionants al creixement de l'aeroport de Barcelona és el nombre de passatgers anuals que poden processar les terminals, ara són uns 55 milions de passatgers/any; doncs be, a finals del 2019 ja vam assolir 52,7 milions de passatgers i si no hagués estat per la pandèmia de la Covid19, hauríem assolit aquesta xifra de 55 passatgers al novembre del 2020 (creixement interanual del 5%).

El condicionant de capacitat en nombre d'operacions per hora de la configuració actual de les pistes d'aterratge paral·leles, no és tal: la capacitat física és de 90 operacions/hora en operativa de pistes paral·leles independents, però es va pactar amb els residents al sud de l'aeroport no arribar a 78 operacions/hora amb una operació de pistes segregades: la llarga interior per aterratges i la curta de mar per a enlairaments girant les aeronaus 60° cap a mar per a minimitzar l'empremta sònica.

Sobre la necessitat de longitud de pista d'enlairament per a les aeronaus de fusellatge ample (“wide-bodies”) de llarg recorregut, hem vist diverses propostes excessivament “imaginatives”. Només un 1% de les aeronaus (*Wide-Bodies* que fan vols de llarg rang i van carregats) necessiten fer servir la pista llarga interior per a enlairar-se.

El cert és que ja tenim un pista llarga (la 24R-06L o interior): només es tracta de fer-la servir per enlairaments a unes hores concretes durant uns mesos concrets, com un semàfor (fa decennis que fem servir carrils multi-ús a l'Avinguda Diagonal de Barcelona, a les autopistes o a certs carrers

de Barcelona com el carrer Balmes: a certes hores funcionen en un sentit o per certs usos, i a d'altres hores, funcionen en sentit contrari); la resta del temps, com es fa ara amb operacions segregades: la pista llarga interior es fa servir per a aterratges i la curta (24L-06R o de mar) per a enlairaments.

Naturalment, aquest “semàfor” aplicat a les pistes d'aterratge generarà més impacte sònic al sud de l'aeroport. A Barajas Aena ha invertit més de 170 milions d'Euros en la compra de les cases més properes a la pista i en aïllament de les vivendes residencials: per què no ho fa a Barcelona?

Per acabar, el Corredor Mediterrani ferroviari és una proposta de calaix que lidera com un quixot l'amic Joan Amorós des de fa molts anys. Qualsevol gran infraestructura de transport que no passi per Madrid no és recolzada pel l'Estat, fins a produir-se la mofa de tota Europa quan tots els països van votar a favor de desenvolupar el Corredor Mediterrani a Espanya menys un: Espanya! Tot just s'havia canviat el Govern central del PSOE al PP i van vetar el projecte si no passava per Madrid.

Segons la seva opinió i després del que ens explica, què podem esperar en els propers 20 o 25 anys?

Pocs canvis s'albiren a curt termini: la manca de previsió i planificació endèmica al nostre país es supleix amb improvisació i el biaix de que tot el que no passi a Madrid són “províncies”.

Les coses es van fent quan s'ha arribat a extrems que la manca de manteniment (manca de “*reliability*” del servei i possibles incidents/accidents i efectes en la seguretat), de capacitat (congestió) o de regularitat (temps de viatge i d'espera molt variables) generen protestes socials que són esbombades pels mitjans de comunicació. Tenim dites clàssiques per aquesta situació: “*quan no hi ha diners per a invertir en infraestructures, no es planifica per a no condicionar el futur... i quan hi ha diners per a invertir, tampoc es planifica perquè llavors no hi ha temps*”.

Confio en què la transparència de dades sobre balances fiscals, inversions executades (no les inversions planificades que sempre son un cant al sol), indicadors objectius de qualitat de servei i col·laboració franca entre administracions i empreses privades, puguin millorar la situació actual.

Què considera vostè que caldria fer per deslliurar-se de la competència deslleial que hi ha a l'Estat espanyol, sempre favorable a Madrid?

No veig gaire solució a curt termini: Madrid ha passat en els darrers decennis de “*Villa i Corte*” amb mentalitat poc empresarial a ser una capital internacional que atreu turistes, inversions, seus empresarials que fa productes, recerca i innovació. Fins fa poc era una “competència forçada” només per ser la capital, però ara ja és una competència real.

El govern local conservador de Madrid ajuda a dinamitzar l'economia i a contenir la disbauxa, el desordre, la brutícia i la conflictivitat que constatem a Barcelona. Moltes de les idees sorgeixen primer a Barcelona i són millorades i magnificades a Madrid. Ens pispem les fires, la Formula-1, els vols, el tennis, han intentat endur-se el *Mobile World Congress*...

La configuració de Madrid com Capital d'Espanya ha estat planificada des de 1561 quan Felip II la va instaurar com a Capital de la Monarquia Hispànica o de les Corones (en plural) de Castella i Aragó, i s'ha magnificat amb els plans de carreteres radials passant sempre per Madrid (decret de Carles III del 10 de juny de 1761 que estableix la Xarxa Radial de Camins).

Aquesta radialitat ha quedat magnificada i gravada a foc amb la xarxa de tren d'alta velocitat en els darrers decennis: com afirmava la ministra de Foment socialista Magdalena Álvarez (en aquests temes tot Govern de l'Estat pensa igual, independent del partit polític que mani, com hem vist amb aspectes més polítics), “*estem cosint Espanya amb puntades d'acer*”.

Si és difícil gestionar una situació d'un mal pare que estima més a un fill que a d'altre, encara és més difícil la situació d'un pare que va en contra d'un fill. Només se m'acut el marxar de casa i que cadascú faci la seva via. La nostra situació és singular a nivell mundial: no m'imagino que Berlin o Alemanya com a país vagin en contra de Frankfurt, que Londres vagi en contra de Manchester, que Nova York vagi en contra de Los Angeles o Chicago.

Una cosa és la competència sana entre ciutats, altra són el fer tot el possible perquè la segona ciutat no creixi ni despunti. A Equador, molts presidents de la República amb capital a Quito, han estat abans alcaldes de Guayaquil, la segona ciutat del país: podem imaginar-nos aquesta situació extrapolada a Espanya? Que el president del Govern d'Espanya fos un anterior alcalde de Barcelona? Fins que això no sigui possible, no tindrem una situació “normalitzada” institucionalment.

Com que la independència de Catalunya trigarà a arribar un cop perdut l'efecte sorpresa de l'octubre de 2017, vull pensar en una situació intermèdia de dos Estat Associats: pràcticament dos estats independents (que implicaria seleccions nacionals, governança sobre les grans infraestructures, la seguretat i la immigració, Hisenda i Exèrcit catalans, etc.) però mantenint un paraigües comú de col·laboració franca, clara, transparent i noble com resultat de la història compartida en els darrers segles.



Deixeu-me que us expliqui una anècdota d'aquesta competència deslleial: la creació (casual) de l'Escola de Camins, Canals i Ports a Barcelona, ara que estem celebrant el nostre 50è Aniversari. L'Escola de Camins de Madrid es va crear el 1802, la segona d'Europa després de París. Al segle XX es va crear l'Escola de Camins a Santander (1963) i després a València (1968). En canvi mai s'aprovava crear l'Escola de Camins a Barcelona: la proposta del Ministre d'Educació quedava vetada pel Ministre de Foment obeint instruccions de les empreses constructores i l'Aparell d'Estat;

mentre que Santander o València no eren competència de Madrid en aquell moment, Barcelona podria arribar a ser-ho en un futur.

L'entorn de Franco va nomenar Ministre d'Educació i Ciència a Julio Rodríguez per error (es veu que hi havien dos "*Julios Rodríguez*" professors universitaris a Madrid) el 1973, un parell de setmanes després que coincidissin al pont aeri seient junts amb el rector de la UPC (llavors era la Universitat Politècnica de Barcelona) i recent decés Gabriel Ferraté (EPD). Gabriel Ferraté li va comentar aquest greuge al pont aeri i en ser nomenat Ministre, Julio Rodríguez va portar la proposta immediatament a Consell de Ministres sense donar temps a que el nou Ministre de Foment vetés la proposta (encara no l'havien arribat les "instruccions").

El resultat ha estat que, com alguns es temien, en pocs decennis l'Escola de Camins de Barcelona és avui dia la líder no només a tota Espanya sinó a tota Iberoamèrica i una de les millors d'Europa. Fem les classes de Màster en anglès i a les assignatures del Master en *Urban Mobility* tenim 20-30 estudiants el 90% estrangers de molts països europeus però també d'Àsia (Xina, Índia, Indonèsia, Singapur), d'EEUU, de Turquia i Orient Mitjà, i de Llatinoamèrica.

Quins projectes internacionals en l'àmbit de les comunicacions considera vostè que caldria aprofitar per aconseguir una certa independència de l'Estat i de la seva capital?

Són obvis i em va estranyar que durant els anys del Procés el Govern català no ens convoqués als experts en aquests temes infraestructurals i de serveis de mobilitat i comunicacions (sí que es van convocar als experts en altres àmbits). Recordo una reflexió que vam fer un grup de voluntaris, però sense cap recolzament ni interès institucional de càrrecs del Govern català.

Per a declarar la independència cal gestionar les fronteres i les comunicacions i segurament caldria recolzament de grans països externs per a possibles respostes hostils militars per part del Govern de Madrid. Semblava que els càrrecs del Govern, començant pel vicepresident i seguint pel conseller de Territori no es creien ni treballaven amb aquelles "*infraestructures d'Estat*" que tant pregonaven públicament com un mer exercici de retòrica política. Entenc perfectament a la gent que s'ha sentit traïda per aquests representants que no van complir el mandat que el poble els havia assignat.

Per a una independència d'un país a nivell de comunicacions, cal gestionar els aeroports, els ports, les grans carreteres i els ferrocarrils. També cal gestionar l'aigua, l'electricitat, el gas i altres fonts energètiques i les telecomunicacions. I tot això cal defensar-ho en un entorn pacífic i racional si existeix (com alguns pensem que hauria de ser Europa) o be amb la força dissuasiva militar. Vaig anar a escoltar al coronel retirat de l'exèrcit irlandès Dorcha Lee fa un any, qui ens va fer un full de ruta i va dimensionar un futur exèrcit català: ens calen 20.500 efectius (14.500 forces terrestres, 3.500 armada, i 2.500 forces aèries, dels quals 6.500 serien reservistes), 2 fragates, 4 submarins, 30 caces F-16. etc. Però crec fermament que la meua proposta d'Estats Associats no caldria dimensionar cap força dissuasiva si tinguéssim un *Gran Germà Mediator* com podria ser Estats Units.

Vostè, que és un amant de la història, com valora la planificació que es va fer de Barcelona un cop enderrocades les muralles el 1854, especialment comparant-la amb les reformes d'altres ciutats com pot ser la de París?

La reforma de París de fa dos segles és singular: han assolit la (gran) ciutat més harmoniosa potser del món a nivell d'edificis a costa de perdre la seva història. És una clara plasmació de l'urbanista-arquitecte.

La planificació de Barcelona també és singular a nivell mundial, però aquesta vegada va estar negativament condicionada pel resultat de la Guerra de Successió. El Decret de Nova Planta de 1716 de Felip V va ser molt venjatiu (no convé ser rei ni manar sent adolescent) i a banda d'incomplir les Capitulacions de Barcelona que es van signar l'11 de setembre de 1714, va perpetrar un genocidi físic i cultural contra Catalunya prohibint la llengua i cultura catalanes i totes les institucions inclòs el Parlament de Catalunya (el segon més antic d'Europa anterior al Parlament del Regne Unit). Fins i tot va canviar la patrona de la ciutat de Santa Eulàlia a la Mercè.

Però el Decret de Nova Planta encara amagava una condició cruel per al futur de Barcelona: la prohibició del creixement més enllà de les muralles de Ciutat Vella (Barri Gòtic, la Ribera i el Raval) durant 140 anys per tal que si Barcelona es revoltava de nou, podés ser bombardejada des del castell de Montjuïc i des de la Ciutadella militar. De fet, els carrers amples de Ciutat Vella com el carrer Ferran, el carrer Argenteria o el carrer Nou de la Rambla, es van obrir llavors perquè podessin passar l'exèrcit amb els canons per si calia apaivagar alguna revolta civil.

Vam tenir la sort de què el Govern de l'Estat, un cop enderrocades les muralles el 1854, encarregués la planificació de Barcelona a l'enginyer de Camins, Canals i Ports Ildefons Cerdà, qui va dedicar tota la seva vida i fortuna familiar a aquest projecte escrivint 4 llibres sobre la *Teoria General de la Urbanització* que el constitueixen en el "pare" de l'Urbanisme quantitatiu.



Qui sabia construir ciutats? Els enginyers militars: des dels Romans fins a les ciutats colonials a Amèrica. I qui són els hereus dels enginyers militars exceptuant les fortificacions, defenses i armes pròpies de les guerres? Els enginyers de Camins, Canals i Ports, altrament anomenats enginyers civils per aquest motiu (perquè ja no som militars).

Cerdà va morir oblidat i sol a un balneari de Cantàbria i va ser enterrat a una fossa comú; només fa decennis que han estat recuperades les seves despulles, la seva memòria i la seva gran obra.

Degut a aquesta situació atípica on Barcelona era Ciutat Vella, camps amb algunes masies i rierols i pobles que ara són barris (Horta, Gràcia, Sant Gervasi, Sarrià, Sants), Cerdà va poder planificar una ciutat amb regla i tirallínies i es diu que Barcelona és l'única ciutat “americana” a Europa (en aquest sentit de tenir una extensió gran de terreny on es pot dibuixar illes i carrers amb regla i escaire).

Malgrat les desgràcies del “desarrollisme” del meitat del segle XX amb el gran exponent de Porcioles que va permetre créixer els edificis amb àtics i sobreàtics, malgrat el tancament de les illes edificades (inicialment guardaven un jardí, parc o passatge dins), i el recreixement del fons edificat, es va respectar la malla quadriculada de carrers amples (de 20 metres; alguns arquitectes deien que eren massa amples i que el vent com la tramuntana tornaria boja a la gent) i els xamfrans.

Aquí cal destacar la figura de Josep Puig i Cadafalch un arquitecte insigne però una persona miserable a nivell intel·lectual que comprava tots els llibres de les edicions de la *Teoria General de la Urbanització* d'Ildefons Cerdà per a cremar-los com als millors temps de la Santa Inquisició. Considerava que el Pla Cerdà era “*un dels horrors que no té igual sinó en les ciutats cursis d'Amèrica del Sud*”. Per sort, el temps ha posat a cadascú al seu lloc i ha demostrat, un cop més, que arquitectura i urbanisme són coses diferents i que una ciutat no és només una “casa gran”.

Els xamfrans és una característica única de Barcelona i responen a tres motius: augmentar la distància de visibilitat per seguretat viària (encara no teníem semàfors però ja hi havia cavalls i carruatges i transport públic “tirat a sang”), crear places de 40m x 40m a cada intersecció de carrers (pels carrers es transita i a les places es conviu i es troba la gent), i permetre radis de gir més grans en alguns carrers on Cerdà sabia que en el futur passarien trens (a meitats del segle XIX ja s'havien inventat els trens però encara no els cotxes).

Com a resultat, alguna premsa estrangera (“*The Telegraph*”) ens posa a Barcelona com la millor ciutat del món i la 3^a ciutat més bonica estèticament del món (després de Venècia i Roma) amb criteris de raó Àurea, l'aeroport de Barcelona el posen com el millor aeroport del Sud d'Europa, la terminal de creuers del port de Barcelona és la més important del Mediterrani, etc. I tot aquest lideratge i atractiu als visitants és sense conèixer ben bé la veritable història, l'idioma i la cultura de Barcelona i de Catalunya.

Què en pensa vostè de la croada engegada per alguns partits, especialment de l'esquerra més radical, per enderrocar monuments històrics de les ciutats?

La ignorància és molt atrevida. Primer cal conèixer la història real. Malgrat que les valoracions ètiques i morals actuals són difícils d'extrapolar a èpoques molts distants de la història, estic d'acord en retirar els honors, monuments i noms de carrers a aquells personatges que es demostrï que van fer fets reprovables, com ja s'ha fet amb algun negrer.

Ara, si la pregunta anava pel Monument a Colom de Barcelona (construït per iniciativa de l'alcalde Francesc Rius i Taulet per a l'Exposició Universal de 1888), primer hem de descobrir la seva veritable identitat i recordar com va defensar els nadius i com va ser empresonat ell i els seus dos germans i deportats en el tercer viatge.

No dubto que es van fer grans excessos i que algun “conqueridor” no estava bé del cap (Lope de Aguirre, per exemple: als dibuixos que ens han arribat, ja fa cara de boig; els àlies “*Loco Pinto*” o “*el Tirano*” ho corroboren), però recordem també les universitats i hospitals que es van crear, tot amb l'objectiu final de l'evangelització dels nadius.

El Monument a Colom no només ha de mantenir-se sinó que hem d'explicar a la ciutadania i a visitants i turistes les resquícies de la veritable història que han superat la censura: les muntanyes de Montserrat amagades en els baix-relleus, la Mare de Deu de la Mercè, les caravel·les suportades per les quatre barres catalanes i la creu de Sant Jordi de la ciutat de Barcelona: tot aquest simbolisme no hagués estat possible ni hagués superat el franquisme si no fos alhora real i subtil.



Com arriba vostè al món de la història i què el convida a polemitzar amb l'oficialisme més ranci?

Vaig fer una “ruta Colombina” amb el Pep Mayolas primer i amb el Jordi Bilbeny després (portant al meu nebodet que em treu un pam d'alt). La veritat és que a la primera ruta anava amb desconfiança i incredulitat. Vaig prendre notes, fer fotos i després vaig anar comprovant les coses per mi mateix.

No soc historiador i fa poc que n'aprenc dels savis, però sé llegir, analitzar i pensar. He arribat a la conclusió que l'única hipòtesi o conjectura versemblant que és coherent amb totes les incongruències que trobem sobre Colom és que Colom era català. Després vaig fer una ruta colombina pel poble de Pals d'Empordà amb el Joaquim Ullan i l'Eva Sans primer i amb el Jordi Bilbeny i l'Albert Fortuny després. Tot quadra com un engranatge d'un rellotge suís.

D'aquí, estirant el fil, van sortint moltes més conjectures sobre grans personatges dels quals no sabem res, ni on vivien (on vivia Colom? No és raonable pensar que la casa on vivia Colom estaria convertida en un museu... si no fos que la casa està a Barcelona), escriptors i escriptores sublimes i de gran cultura i nivell filosòfic, o grans inventors del Renaixement que segons la història oficial eren de famílies humils i segurament no sabrien ni llegir ni escriure.

Sempre s'han “perdut” les partides de naixement (o quan no s'han perdut, ens mostren una grollerament falsificada com la de Miguel Cervantes), els manuscrits originals de cartes (com les de Teresa d'Àvila) o d'obres rellevants (com el Quixot) o documents clau (Capitulacions de la Santa fe i quadern de bitàcola de Colom)...

Hi ha tot un grup de savis i recercaires que no vull citar per mor a deixar-me algun, qüestionadors de les històries oficials dels segles XIII-XVII, sovint inversemblants quant a orígens, logística, ubicacions de ciutats (algunes ubicacions impossibles demostrades per eclipsis de sol amb trajectòries llunyanes, o per impossibilitat d'adquirir certes malalties com el paludisme per altura), escrits en castellà amb molts girs i estructures catalanes, on inevitablement els manuscrits originals sempre s'han "perdut" i se'ns presenten les traduccions castellanes.

Han canviat personatges i reescrit la nostra història convertint-la en història d'Espanya, sempre desvinculant-la de Catalunya i de Barcelona: quan convé han buscat un nom semblant, quan convé han associat les gestes d'un personant a d'altre existent però d'entitat menor, quan convé han canviat una monja Clarissa franciscana d'un monestir de Barcelona en una Carmelita descalça d'un convent castellà...



Esmento a un d'aquests savis, en Manel Capdevila, d'una producció ingent de milers d'articles (en productivitat literària i d'altres temes mundans és comparable a Félix Lope de Vega, censor de la Inquisició): te articles escrits fa decennis sobre qualsevol tema interessant que se'ns pugui acudir en història. Fa poc li vaig suggerir que San Telmo provindria de Sant Elm, patró dels mariners. De seguida va treure-li la pols i actualitzar articles i recerques seves i va exposar aquest cas de tergiversació històrica al Simposi de l'Institut de Nova Història d'Arenys de Munt del novembre passat.

Resulta que San Telmo "oficial" és Pedro González Telmo (1190-1246), un frare palencià de secà que segurament ni sabia nedar ni havia vist mai el mar: el patró dels mariners perfecte!

La història que ens volen encolomar reconeix que *"se lo honra como patrono de los marineros, aunque nunca fue reconocido como tal"*. El papa Benedicte XIV el va beatificar el 13 de desembre de 1741 però mai ha estat canonitzat com a sant. Si mai ha estat sant, a què ve dir-li San Telmo? El fort Sant Elm de Malta de 1488 o l'ermita de Sant Elm de Sant Feliu de Guíxols (on es guarda la Mare de Déu del Bon Viatge que diu la llegenda que Colom portava a la seva nau Santa Maria) tenen alguna relació amb aquest palencià de secà?

Evidentment no, no cal ser un doctor en història: qualsevol nen petit de més de set anys s'adona que el nostre Sant Elm fa referència a Erasme de Fòrmia (anys 253-303), patró dels navegants, difós per mariners catalans a Mallorca, Malta, Andalusia... i que aquest tal Pedro González Telmo, no dubtem que seria un bon home, però no tenia suficients mèrits com per a ser sant. Altre intent d'usurpació històrica i tall del cordill umbilical de la història forjada per Catalunya (aquesta vegada per disseminació, el què demostraria dominis catalans).

Quan es fa la hipòtesi simple malgrat que sorprenent inicialment, que els personatges poden haver estat alterats (amb noms castellanitzats), les ubicacions poden haver estat canviades i els escrits magnífics en castellà poden haver estat traduïts del català, tot comença a quadrar. Això és la “parsimònia” aplicada a la història. Segurament mai podrem “provar” aquestes coses a no ser que es trobin edicions o incunables que és possible existeixin a algunes biblioteques com a la Biblioteca Nacional de París o al Vaticà. Així va passar amb el *Tirant lo Blanc* de Joanot Martorell, que era considerat un “clásico de la literatura castellana” anònim fins fa uns decennis.

Recordo que quan estudiava el Batxillerat als Salesians d'Horta de Barcelona, els professors d'Història i Literatura ja van destacar algunes coses “estranyes” (òbviament sense imaginar-se el què avui sospitem): el manuscrit del Quixot perdut (en canvi, diu que conserven la casa de Cervantes a Madrid i conserven el llit, el pupitre on escrivia, la ploma i el tinter, els coberts, qualsevol cosa irrellevant... i no s'ha conservat el manuscrit del llibre més important de la literatura castellana?), la productivitat impossible de Félix Lope de Vega (després hem sabut que era un censor de la Santa Inquisició, una Ana Rosa Quintana en pla industrial), el desconeixement de l'origen, història i casa de Colom (ens van dir que potser era un jueu convers que preferia l'anonimat), la desubicació de Colom a qualsevol lloc menys a Barcelona, on hi va arribar de casualitat, o el *Siglo de Oro* literari castellà sorgit de forma sobtada a una ciutat recentment nomenada Capital de la Monarquia Hispànica per Felip II, on segurament era difícil de trobar biblioteques i impremtes.

Polemitzar? No tinc cap interès en polemitzar, la vida és massa curta per malbaratar energia en polèmiques. Només m'interessa aprendre i descobrir la veritable història de Catalunya. De moment, tot són teories i conjectures, força coherents i versemblants amb les “pistes” que hem trobat. Moltes teories i propostes de la “pseudohistòria” (qualificatiu que els agrada esmentar als historiadors miops) són més coherents científicament i versemblants que la història dita “oficial”. És al revés, són els historiadors que han d'explicar per què s'han empassat totes les incongruències que avui coneixem en un textos que no sabem qui els ha escrit ni si descrivien fidelment uns fets o tenien segones intencions.

Crec que podríem agrupar i concentrar totes les persones que estudien la història i qüestionen les versions incongruents oficials, al voltant de la figura d'En Jordi Bilbeny. Ell és el Tinent Columbo de la història catalana: aquell detectiu d'homicidis de la sèrie televisiva dels anys 1970's, despistat i malgirbat en aparença, amb la gavardina rebregada, el cotxe vell i el pur apagat a la ma. Els assassins de guant blanc el menystenien quan havien perpetrat un crim en teoria perfecte. Però no hi ha crims perfectes, i el Tinent Columbo descobria el criminal per un detall menor. Estic convençut que acabarem fent un monument al Jordi.

Passat ja un temps i amb una visió molt més clara de la realitat que envolta no només la historiografia espanyola sinó també la internacional, què en pensa d'aquest "mètode científic" del qual tant parlen els sectors oficials i que sembla ser exclusiu d'ells?

La història no és una ciència en sentit estricte: no segueix el mètode científic ni busca lleis universals. Però podria arribar a ser considerada una Ciència Social si complís una sèrie de criteris:

1. Mètodes sistemàtics d'investigació i anàlisi. Això inclou la recopilació i l'anàlisi de fonts primàries (documentació original, registres, testimonis visuals, etc.) i la utilització de mètodes crítics per avaluar i interpretar aquestes fonts.
2. Objectivitat: Els historiadors han de buscar la objectivitat en la seva recerca i anàlisi, evitant prejudicis i interpretacions tendencioses. Han de basar les seves conclusions en evidències i fets documentats.
3. La història ha d'incorporar teories i explicacions fonamentades en les evidències disponibles. Això pot implicar la formulació d'hipòtesis i la realització de proves per a confirmar o refutar aquestes hipòtesis.
4. La història ha de ser subjecta a una revisió i crítica contínues. Les conclusions històriques poden canviar a mesura que es descobreixen noves evidències o es desenvolupen noves interpretacions.
5. Rigor i metodologia: La història ha de seguir una metodologia rigorosa i basar-se en un coneixement profund dels esdeveniments i contextos que es estudien.
6. Comunicació i divulgació: cal comunicar-la de manera clara i precisa mitjançant l'escriptura i altres mitjans, de manera que altres persones puguin entendre i avaluar les conclusions i les evidències en què es basen.
7. Col·laboració i revisió per parts: Els historiadors solen sotmetre les seves investigacions a revisió per altres experts en el camp, i això ajuda a assegurar la qualitat i la fiabilitat de la recerca.
8. Bloquejar l'alteració amb *blockchain*.

Ningú és propietari del mètode científic ni està en possessió de la “veritat” absoluta. Hi ha suficients vestigis, incongruències i proves d'impossibilitat que descarten la història oficial tal i com està escrita i ens l'han transmès. El que hauria de fer la professió és treballar hipòtesis o teories que fossin congruents, que expliquin totes les falsacions trobades, encara que sigui a costa d'acceptar un cordill umbilical que gira al voltant de Barcelona, Catalunya i d'altres territoris de parla i cultura catalana.

En general, què considera vostè que s'ha fet i es fa malament al nostre país en referència a la recerca i difusió de la nostra història?

Em sorprèn de la historiografia i els “Popes” de la història que ningú hagi mirat “fora de la capça” o fora de les “anteucleres o gríngoles dels cavalls”. Que ningú gosi admetre aquestes conjetures com hipòtesis a corroborar o a refutar en aplicació del mètode científic. El que Karl Popper descriu com la “falsabilitat” d'una teoria. Han construït edificis tant grans sobre peus de fang, que la dignitat de la professió aboca a “*defendella y no enmendalla*”.

Les nostres institucions i patrocinadors privats haurien de recolzar qualsevol estudi seriós que recuperi i aboqui llum sobre la nostra història, especialment la medieval dels segles XIII al XVII. Encara que no sigui seguir la història oficial.

En el meu camp de la mobilitat i el transport estic tip de veure com es financen estudis d'idees absurdes o de coses que els experts ja sabem que no funcionaran. Estic tip de revisar articles que no mereixen publicar-se en una revista i acaben publicant-se en altra on els revisors han estat menys rigorosos. Tip de llegir tesis doctorals o tesines mal enfocades i que confonen hipòtesis amb tesis a demostrar.

Per què negar-se a finançar hipòtesis, conjectures i teories que podrien explicar incongruències o possibles alteracions de la història? Em sorprèn, la veritat... Només trobo una explicació, que algú et piqui els dits...



Quins tipus de comentaris o crítiques ha rebut vostè des del moment en què es va fer sentir la seva veu en aquest camp?

Quan m'han convidat de forma sorprenent i immerescuda a impartir les xerrades inaugurals dels darrers dos Simposis sobre la Història Censurada de Catalunya a Arenys de Munt, alguns historiadors amagats en l'anonimat han criticat que jo no sigui un historiador sinó un enginyer. Un diari *El Confidencial* deia que la ponència inaugural tenia un títol sorprenent "*Cap a una Història científica*", sorprenent en relació amb les teories estrafoles que després s'exposaran en el simposi... i que el ponent era un catedràtic d'universitat, però era un catedràtic en Enginyeria de Camins, Canals i Ports, no en Història.

Tenen una mica de raó: és millor saber d'un tema, però en aquest cas si els catedràtics d'Història no han fet els deures, els haurem d'ajudar... i per això només cal saber llegir i pensar (cosa que ja en sabem els enginyers i qualsevol persona amb certa educació superior), descobrir "pistes" i aplicar la lògica, la coherència amb la evidència trobada i descartar les versions (conjectures o escrites) que no superin les falsabilitats.

Hi ha un tal Joanet de la Muntanya que es veu que es dedica a fer rutes culturals per les muntanyes andorranes que va ironitzar “*quina sort que un enginyer, sense coneixements de la història, ens expliqui a tots els doctorats ignorants com estudiar la història científicament*”...

No val la pena perdre el temps amb aquestes crítiques que ni tan sols es dignen a donar la cara: si posem el meu currículum en un costat d'una balança romana i a l'altre costat posem el currículum dels que em critiquen, el seu currículum sortiria catapultat per manca de pes.

Això parlant només de quantitat. Si entrem en qualitat, hi ha moltes coses de l'Univers que els enginyers podem descriure quantitativament que altres persones no podrien entendre, i disculpeu-me la supèrbia. Els diria unes dites mal atribuïdes al Quixot: “*a palabras necias, oídos sordos*” i “*ladran, Sancho, luego cabalgamos*”.

Colom, el Gran Capità, Cervantes, Santa Teresa de Jesús, etc. Li espanta tota la dimensió que agafen aquestes recerques?

No gens. Entenc que als que han begut de la història oficial poden quedar en estat se *shock*. S'han empassat que Colom era un humil bodeguer genovès fill de família de llaners que arriba casualment a Espanya i s'entrevista amb els Reis Catòlics com si res (per cert, no parlava italià). S'han empassat que Cervantes era també un humil fill d'Alcalà d'Henares que casualment coneix molt bé Barcelona amb només una breu visita “casual” (es va allotjar al Passeig de Colom 2) i coneix al bandoler Pere Rocaguinarda o Perot lo Lladre que té un carrer entre el carrer del Pi i Portaferrisa de Barcelona.

S'han empassat que Santa Teresa de Jesús era una monja d'Àvila que sense coneixements de teologia ni llatí es posa a escriure textos sublims i coneix molts personatges de Barcelona... El cas del Gran Capità Ramon Folch de Cardona i Anglesola és només un canvi de nom i desdoblament de personatges per a desvincular, un cop més, la història medieval d'Espanya de Catalunya.

Casualment, ja ho he dit, sempre es perden els originals clau com l'original de les Capitulacions de la Santa Fe (no és important aquest document?) o del llibre de bitàcola dels viatges de Colom, el manuscrit del Quixot, la partida de naixement i les cartes manuscrites de Santa Teresa de Jesús...

Hauríem de volen saber la nostra història (si no “autèntica”, la més versemblant i coherent amb les dades que tenim). La recuperació dels personatges “reals” és mera anècdota. Tenim com a deure la restitució de la “veritat” històrica, sigui la que sigui. No canviarà res, malgrat que els sud-americans, els Estats Units d'Amèrica i la resta del món puguin estar sorpresos: aquestes persones, si tenen un mínim d'educació, acostumen a ser receptius i s'alegren de conèixer aspectes històrics del seu país i cultura.

El veritable mur, el problema greu el trobem “a casa”. Han passat de la burla i befa a una guerra informativa amb grans plomes de gent mediàtica, alguns eixugant el seu frau fiscal amb “favors d'Estat”. Paciència. Ser mediàtic no augmenta la credibilitat, més bé la debilita. I cap escriptor ni periodista ha demostrat una capacitat d'anàlisi i aplicació del mètode científic superior a la que podem fer nosaltres.

El temps acostuma a posar les coses al seu lloc... algun dia sabrem el resultat d'aquest anàlisi tant lent i complicat sobre els restes d'ossos del sepulcre on suposadament es va enterrar a Colom a la catedral de Sevilla (sembla que la gran part dels ossos es van quedar a la catedral de Santo Domingo i a Sevilla hi han pocs grams que podrien ser d'un dels seus fills).

Per acabar, professor, des d'una mentalitat clarament tècnica i científica com la seva, doneu un consell a tots aquells que es dediquen a la recerca historiogràfica al nostre país.

Pràcticament he contestat aquesta pregunta en la resposta a com es podria considerar la Història com una Ciència Social. Que apliquin el mètode científic davant d'incongruències (dades i troballes noves, fets impossibles física o tècnicament, reubicacions de llocs on passaven els fets, castellanització de noms catalans i portuguesos). Que estableixin una teoria o conjectura que ha de poder ser provada amb falsacions i cal que pugui predir coses que coincideixen (excepte noms i llocs) amb els fets històrics. Que mirin “*out of the box*” i sense “anteuelleres o gríngoles dels cavalls”.



Reivindico la “*Història basada en l'evidència*”. Recordo que una gran amiga metgessa impartia fa un parell de decennis una assignatura de doctorat perquè era de gran nivell i nova “*Medicina basada en l'evidència*”; mai li vaig gosar a dir, però per al meu interior em preguntava com prenien les decisions els metges... No feien servir l'evidència? Llavors què feien servir? La intuïció?

Tampoc s'han de forçar pseudohistòries per a portar la contrària a la historiografia oficial o per a justificar “amb calçador de sabates” la teva teoria o hipòtesi. No ens fem trampes al solitari... I, finalment, que publiquin coses ben concretes i ben documentades en revistes amb revisors per parells (no només en llibres).

Joaquim Ullan – març 2024