

Discurs d'agraïment per l'atorgament del Premi Prat de la Riba de l'IEC (2002)*

Jaume Font i Garolera
*Departament de Geografia Física
i Anàlisi Geogràfica Regional
Universitat de Barcelona*

És un honor adreçar-me a tots vostès en nom dels guardonats, en la convocatòria del 2001 dels premis i borses d'estudi de l'Institut d'Estudis Catalans.

Agraeixo en nom de tots la distinció de què hem estat objecte, i vull agrair a la Institució que ens acull —també en nom dels guardonats— l'esforç dedicat a la promoció de la recerca en l'àmbit dels territoris de llengua i cultura catalana.

Aquests premis, però sobretot les tasques de cada dia i el treball continuat de les societats filials, són una prova inequívoca d'aquest esforç permanent de l'Institut d'Estudis Catalans per fer progressar la ciència i la cultura.

Els hi reitero, doncs, en nom propi i en el de tots els guardonats, el nostre agraïment, que fem extensiu a tot els membres de l'Institut i als components dels diversos jurats que han jutjat i atorgat aquests premis.

Des d'una òptica, ara ja personal, he de subratllar que la meva satisfacció és doble, no tant sols per haver rebut un premi de l'Institut, sinó pel fet d'haver estat mereixedor, precisament, d'un guardó instituït l'any 1918 i que porta el nom d'Enric Prat de la Riba.

* En l'acte de lliurament de premis de l'IEC, es concedeix tradicionalment la paraula al guardonat amb el Premi Prat de la Riba. Per gentilesa de l'Institut, es transcriu aquí el discurs del guanyador de l'edició de 2002, Jaume Font i Garolera, professor de geografia de la Universitat de Barcelona i membre de la Societat Catalana de Geografia.

És un honor especial rebre aquesta distinció perquè l'obra de la Mancomunitat d'en Prat de la Ribera constitueix una part substancial de la meua recerca i també perquè remet a uns valors cívics afermats en aquella època i compartits avui per la major part de la nostra societat:

- la catalanitat entesa en un sentit obert al món,
- la cultura i el coneixement científic i tècnic entesos com a eina de progrés individual i col·lectiu
- i la civilitat entesa com a instrument de cohesió i progrés social

Es tracta d'uns valors que denominem «noucentistes», però que tenen una vigència plena en la societat del present, que viu un procés de transformació que no té precedents. És en moments de canvi o de crisi —si fem un ús estricte d'aquest mot crisi— quan resulta més necessari disposar d'uns valors i uns punts de referència sòlids, com els que van fer possible la creació de l'Institut d'Estudis Catalans.

Dit això, aprofito ara aquesta tribuna per comentar alguns aspectes relacionats amb la meua condició de geògraf i amb el contingut del llibre guardonat.

Em cal dir, primerament, que us parlo com a geògraf.

L'obra premiada és un estudi sobre el procés històric de vertebració del territori català a través de les xarxes de comunicacions. És una obra de Geografia, i això em permet subratllar la utilitat d'aquesta disciplina per a la societat del present: en primer lloc, pel seu valor cívic: hom estima allò que entén i coneix —s'ha dit sovint— i només una societat que conegui i entengui el seu país serà capaç de respectar-lo i estimar-lo. I la Geografia és, sens dubte, una de les disciplines que aporta aquest coneixement i comprensió.

Una Geografia que va més enllà de la mera enumeració de rius, comarques i capitals i que es preocupa per l'estudi de les relacions que s'estableixen entre el territori i la societat que hi viu.

Unes relacions cada vegada més complexes i unidireccionals. És a dir: abans era el país (o sigui, la terra i tot allò que conté: les muntanyes, els rius, els recursos) allò que imposava uns límits a l'actuació humana, a l'emplaçament de pobles i ciutats i a la traça dels camins. Avui som nosaltres els que potser forcem fins al límit l'entorn que habitem i per això resulten necessàries i útils les disciplines que, com la Geografia, estudien el territori des d'una perspectiva integradora de factors **naturals** i factors **socials** i **culturals**.

Això és el que em van ensenyar a fer uns mestres il·lustres a la Universitat de Barcelona. Citaré com a exemples a Salvador Llobet (els seus treballs sobre el Montseny i Andorra són encara modèlics), Lluís Casassas (que ens va transmetre el seu coneixement profund de Catalunya), i Joan Vilà-Valentí, que encara avui imparteix cursos de doctorat a alumnes procedents d'arreu del món.

I és aprofitant, precisament, una citació del Dr. Vilà, que subratllo que la Geografia és alguna cosa més que un saber erudit sobre el territori. És una eina que serveix per actuar i el geògraf un expert que pot contribuir, juntament amb

altres professionals, a donar pautes per organitzar i utilitzar millor el territori en benefici de tota la societat.

Això em permet passar ara a dir quelcom sobre el llibre premiat:

Va ser l'interès per entendre la relació societat-territori el que em va portar a estudiar Geografia i dedicar-me a conèixer el procés de **formació de les xarxes de comunicació i transport de Catalunya**.

M'hi va encaminar la professora Roser Majoral, potser perquè ella —com a filla de la muntanya i dedicada a l'estudi dels seus problemes— entenia molt bé què era l'aïllament i què havia representat per a les comarques pirinenques.

Uns exemples: es va haver d'esperar fins l'any 1914 per disposar d'una carretera entre la Seu d'Urgell i Andorra la Vella (el 1923 s'obria el port de la Bonaigua i el 1947 el túnel de Vielha). Però jo mateix vaig veure com s'acabava la carretera de l'Esquirol a Tavertet, cap el final dels anys seixanta, quan ja n'havien hagut d'emigrar les tres quartes parts dels habitants. I així podríem citar centenars d'exemples d'aquesta precària situació de les comunicacions catalanes fins fa poc temps (permeteu-me fer un parèntesi i agrair a la Dra. Majoral la seva orientació, el seu recolzament i el suport que m'ha donat).

Retornant ja al discurs principal, he constatat durant la recerca una obsessió històrica d'aquest país —Catalunya— per les carreteres i les comunicacions:

Potser perquè el nostre territori és complex i trencat (un feix de muntanyes, deien els estudiosos del segle XIX), de comunicacions difícils i sempre massa precàries. Un país que, recordem-ho, va haver d'iniciar la revolució industrial mitjançant els traginers i les rècules de mules (un cas potser únic al món), que remuntaben fins a les seves capçaleres les valls dels rius que s'anaven industrialitzant. Un país en què les carreteres modernes es construïen més en funció dels interessos administratius de governs centralistes, com ara connectar les capitals de província i de partit judicial entre elles i amb la capital de l'Estat, que no pas a partir de les necessitats de comunicació i transport de la societat que l'habitava.

Tres exemples mostren aquesta fixació per les carreteres i les comunicacions:

- L'empresari Manuel Girona, impulsor de ferrocarrils, les comparava amb les vies per les quals circula la saba que assegura el creixement de les plantes.
- L'enginyer Melcior de Palau feia el símil de la circulació sanguínea: sense artèries, venes i capil·lars —deia— no hi ha vida. Encara avui anomenem xarxa capil·lar, al conjunt de vies locals, que han patit —i pateixen encara— un dèficit històric.
- L'enginyer i planificador de la nostra ciutat, Ildefons Cerdà, afirmava que el primer principi organitzador d'una ciutat consistia a assegurar la continuïtat del moviment.

I va ser a través de l'estudi de les comunicacions i els transports que vaig entendre l'abast de l'obra realitzada el primer terç del segle XX i el paper cabdal d'en Prat del Riba i de la Mancomunitat.

Em referiré només als dits «quatre elements bàsics de civilització» que, en aquells anys, van orientar la política territorial de la Mancomunitat, primer, i la de la Generalitat de la República, després:

L'objectiu era fer arribar a cada racó de Catalunya: la carretera, l'aigua potable, l'electricitat i el telèfon, «quatre elements bàsics de civilització» entesos com el mínim de què havia de disposar cada poble per tal d'assegurar la seva supervivència.

I amb ells també la cultura: que cada poble pogués tenir una escola i una biblioteca.

L'objectiu era difondre la riquesa de Barcelona a tot el país i que tot Catalunya fos ciutat —fos com la ciutat—, entesa aquesta com a generadora de riquesa, de cultura i de benestar social.

Però dues dictadures gairebé seguides van estroncar aquests propòsits.

Com seria avui el país si tots aquests projectes s'haguessin pogut fer en el seu moment?

Quan s'hauria avançat si s'haguessin fet al seu temps les autopistes metropolitanes previstes al Pla d'Obres Públiques de l'any 1935, que va redactar l'enginyer Victorià Muñoz Oms, el qual encara va poder assistir, amb més de 60 anys de retard i quan ja havia complert la centena, a la inauguració de l'Eix Transversal, l'any 1997, on fins i tot va fer ús de la paraula?

On seríem avui si s'hagués dut a terme la política telefònica de la Mancomunitat? Mentre estudiava el conflicte de competències que la Mancomunitat mantenia amb l'Estat, respecte a la gestió de les xarxes telefòniques, em venia a la memòria aquella vella i tronada central telefònica del meu poble —l'Esquirol, a Osona—, que havia estat impulsada per la Mancomunitat, com també les d'uns 500 pobles més de Catalunya. Però la dictadura de Primo de Rivera va estroncar aquesta política en proclamar el monopoli telefònic que tots hem conegut i patit. I això va representar que durant mig segle no es fes gairebé res més al meu poble i en centenars de pobles més que ni tant sols gaudien del telèfon.

Convé preguntar-se quin preu s'ha pagat per tot aquest endarreriment de bona part del país: en èxode rural, en desertificació de la muntanya, en desequilibris territorials i en malbaratament d'innombrables iniciatives individuals i col·lectives.

I dit això, vull acabar amb una citació d'en Pau Vila, mestre de geògrafs, que mostra que en aquest camp dels transports i les comunicacions hi ha problemes que semblen encorats en el túnel del temps:

«Els grans ports de Barcelona i Tarragona són nostres», escrivia en Pau Vila, en reivindicar els seu traspàs a la Generalitat, l'any 1932, perquè els considerava vitals per a poder andegar una política industrial i comercial pròpia.

D'ençà del nou Estatut s'ha fet molt, certament i això ho sap molt bé el President de la Generalitat que presideix aquest acte, però la reivindicació d'en Pau Vila encara és vigent, sobre els ports i sobre moltes altres infraestructures de transport: els aeroports, les autopistes, els ferrocarrils. I aquesta manca de competències limita el plantejament d'una política d'infraestructures pròpia en una època de canvis socioeconòmics i territorials que no té precedents.

Però de tot plegat se'n pot treure —crec jo— una lliçó de la història: a l'entrada del segle XXI, i en un món cada vegada més interconnectat —i petit—, en matèria de transports i comunicacions, però també en l'àmbit dels valors col·lectius, convé mantenir la convicció, l'ambició i l'amplitud de mires de l'època de la Mancomunitat, de l'època d'en Prat de la Riba, del moment en què va prendre cos el magnífic ideal d'assolir una Catalunya-ciutat.

Moltes gràcies per la seva atenció.

Barcelona, 24 d'abril de 2002

