

## Museus, aeroports i projecte de país

*«La política sense ideologia és oportunisme, però la ideologia sense coneixement tendeix a ser dogmàtica»*

**Més enllà de les qüestions d'ordre estrictament polític que fa mesos i anys** que marquen l'agenda catalana, aquestes darreres setmanes hi ha hagut dues qüestions que s'han disputat fortament espais d'actualitat informativa. Una d'ordre cultural i altra d'ordre logístic i econòmic. D'ordre cultural, la proposta de fer una franquícia de l'Hermitage a Barcelona i, d'ordre econòmic, la proposta d'ampliació de l'aeròdrom d'El Prat. El debat domèstic que ha pres forma al voltant d'aquestes dues iniciatives m'ha fet pensar sobre la relació entre ideologia, coneixement i política.

**La política sense ideologia és oportunisme**, però la ideologia sense coneixement tendeix a ser dogmàtica. Dogmàtica d'esquerres o de dretes, però dogmàtica. I l'aplicació de polítiques basades en concepcions dogmàtiques acostuma a tenir conseqüències negatives, o molt negatives. De vegades amb les millors de les intencions, certament. Però les bones intencions no milloren els resultats. A tot estirar, poden suavitzar el judici moral dels seus defensors i impulsors.

**Em falta informació específica sobre el projecte de l'Hermitage**, i no soc especialista en logística aeroportuària, però fent un seguiment regular dels debats la meva impressió general és que en tots dos casos bona part d'arguments favorables o contraris estan més condicionats per interessos corporatius i apriorismes ideològics que per coneixement crític i contrastat. No sempre és fàcil separar el gra de la palla. Tinc clar, però, que dels dos debats el més crític i transcendent és de l'oportunitat de l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries d'El Prat.

**Pel que fa a la franquícia del museu rus, jo no veig tants inconvenients** com l'actual equip consistorial de la capital del país. No entraré en detalls. Només destacaré que em sembla molt poc adequada la ubicació proposada a la bocana del port a tocar del moll dels creuers. La proposta s'hauria pogut condicionar des del primer dia a una ubicació que hagués determinat la naturalesa i la funció social i urbanística del projecte cultural. Idealment, una ubicació de l'estil de l'espai de les tres xemeneies de Sant Adrià. Apostant, així, per definir una nova centralitat cultural metropolitana reinterpretant un espai de fortes connotacions industrials. Una mena de Tate Modern mediterrani, català.

**I no em puc estar de dir que el que m'ha semblat absolutament lamentable** és la tàctica dels responsables municipals consistent a eternitzar el debat fent-lo entrar en un laberint burocràtic i administratiu digne de la millor ficció kafkiana per aconseguir que un tema que evidentment resulta incòmode es vagi podrint. Mes rere mes, any rere any... En el terreny de les polítiques públiques cal tenir criteri i cal saber explicar-lo. I si hi ha raons de pes i contrastades per rebutjar una proposta cal dir-ho des del primer moment i actuar en conseqüència.

**Amb la qüestió de l'ampliació de l'aeroport la temporalitat del debat ve més taxada.** Potser és una sort. En qualsevol cas, el que està en joc a mig termini és el paper de Barcelona i Catalunya en l'emergent ordre mundial. Un ordre mundial en què els referents centrals ja no seran els estats nacionals, sinó els nodes urbans de referència global; els nodes de comunicacions físiques i electròniques globals. Cal escollir: Amsterdam o Marsella. Ser una versió mediterrània d'Amsterdam es podria aconseguir amb les actuals instal·lacions aeroportuàries ubicades a El Prat? No amb la combinació de l'actual model de gestió i la forma i disposició de les pistes d'aterratge i enlairament. L'escull fonamental és la llargària de la pista més nova, la pista més pròxima al mar.

**L'escull del model de gestió s'ha mig superat per la privatització parcial d'AENA.** Quan aquest gestor centralitzat era 100 x 100 estatal la idea de fer d'El Prat alguna cosa que s'assemblés a un hub de comunicacions aeronàutiques era inimaginable. Pels funcionaris gestors, el paper de

Barcelona no podia ser cap altre que el de potent servidor subaltern del hub madrileny. I, doncs, què ha canviat? Bàsicament, que els accionistes privats d'AENA es mouen per raons menys ideològiques; més crematístiques. Volen optimitzar beneficis. I l'actiu disponible que més potencial i recorregut té per generar beneficis és El Prat.

**El segon escull és la dimensió de la pista pròxima al mar.** Resoldre aquest escull entra en col·lisió amb el manteniment de l'estany de La Ricarda. No és un tema menor. Cal, en qualsevol cas, respondre a dues preguntes des d'una perspectiva rigorosament científica i ecologista. En primer lloc, ¿els problemes reals que afecten la sostenibilitat del delta del Llobregat tenen a veure amb allargar la pista mar? I, en segon lloc, ¿les funcions vinculades a la riquesa i diversitat ecològica es podrien garantir millor amb la creació de nous espais menys precaris que La Ricarda? No en soc expert i no en tinc respostes concloents. Només demano respostes més fonamentades en el coneixement crític que en prejudicis ideològics.

**I si el conflicte fos més aparent que real?**