

# Els Pirineus, a anys vista

Els Pirineus són ara l'escenari de projectes econòmics i polítics europeus relacionats amb la data màgica del 1992. Són l'última frontera a superar. No és estrany, doncs, que se'ls vulgui foradar.

R. Aymerich

**C**ontrabandistes, maquis, mugalaris... travessar la frontera ha estat sempre una aventura. Però una aventura habitual per a un país, els Pirineus, que fins fa poc més de cent anys era un sol món. Bascos, catalans, occitans, estesos a una i altra banda de la frontera en són testimoni. «Jo vaig i vinc quan vull», expliquen pastors i pagesos per als quals la frontera instituïda amb el Tractat dels Pirineus —el 1659— no és més que una imposició que els ve de fora.

Que els Pirineus són una frontera —«sauvage», afegeixen els francesos— no queda clar fins el segle XVII, quan els estats espanyol i francès decideixen seccionar el que havia estat una de les cultures més importants de l'alta edat mitjana. Malgrat tot, es tractava d'una frontera ideològica. La gent passava d'una banda a l'altra i els moviments secessionistes d'Era Val d'Aran, de Catalunya o d'Euskadi mostraven fins a quin punt les valls situades a un i altre vessants de la serralada tenien més en comú que no pas els estats que les separaven. No seria fins a principis del segle XX que la frontera començaria a esdevenir una realitat. Fàcil de travessar per l'energia elèctrica o pels repetidors de televisió. Més controlada

per les mercaderies. Del tot difícil per a les persones.

Ara, quan els darrers vestigis de la cultura pirinenca estan en perill de desaparició —per l'oblit i despoblament a què els sotmeten les administracions estatals—, els Pirineus tornen a ser escenari de grans transformacions i es troben al mig de projectes econòmics i polítics. Talment com a l'edat mitjana —hi ha qui no s'ha pogut estar de comparar-ho amb l'imperi de Jaume I—, els Pirineus han esdevingut l'eix d'una imaginària, però no impossible, macroregió mediterrània a cavall de València-Barcelona-Tolosa.

## L'empenta econòmica

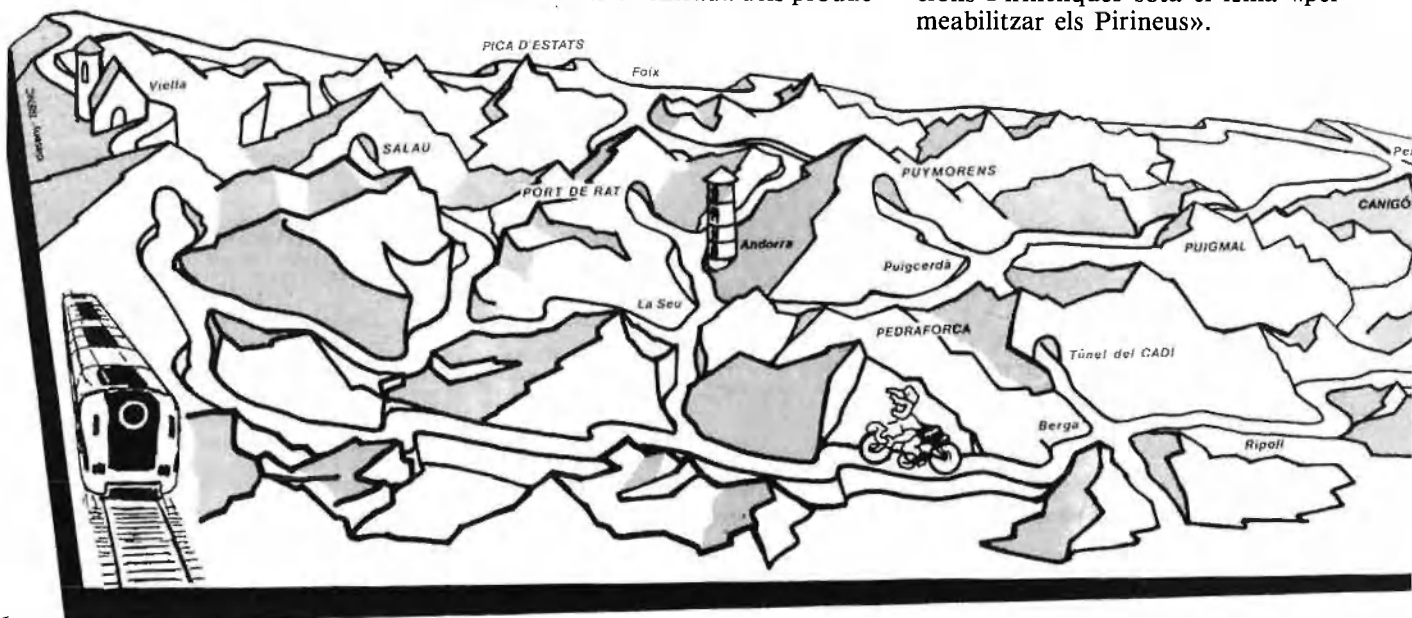
Projectes com aquest obeeixen més a la internacionalització política i econòmica del país que no a rampells romàntics i històrics. Si València pot tenir els ulls posats en Barcelona, és perquè aquesta és la seva sortida natural cap a Europa. I si una part de l'hexàgon —Tolosa i Montpeller— posa cara de sentir-se menys francesa, és perquè els tractes econòmics de la metròpoli catalana els són, per ara, més suggerents que l'oblit a què els condemna la capital francesa.

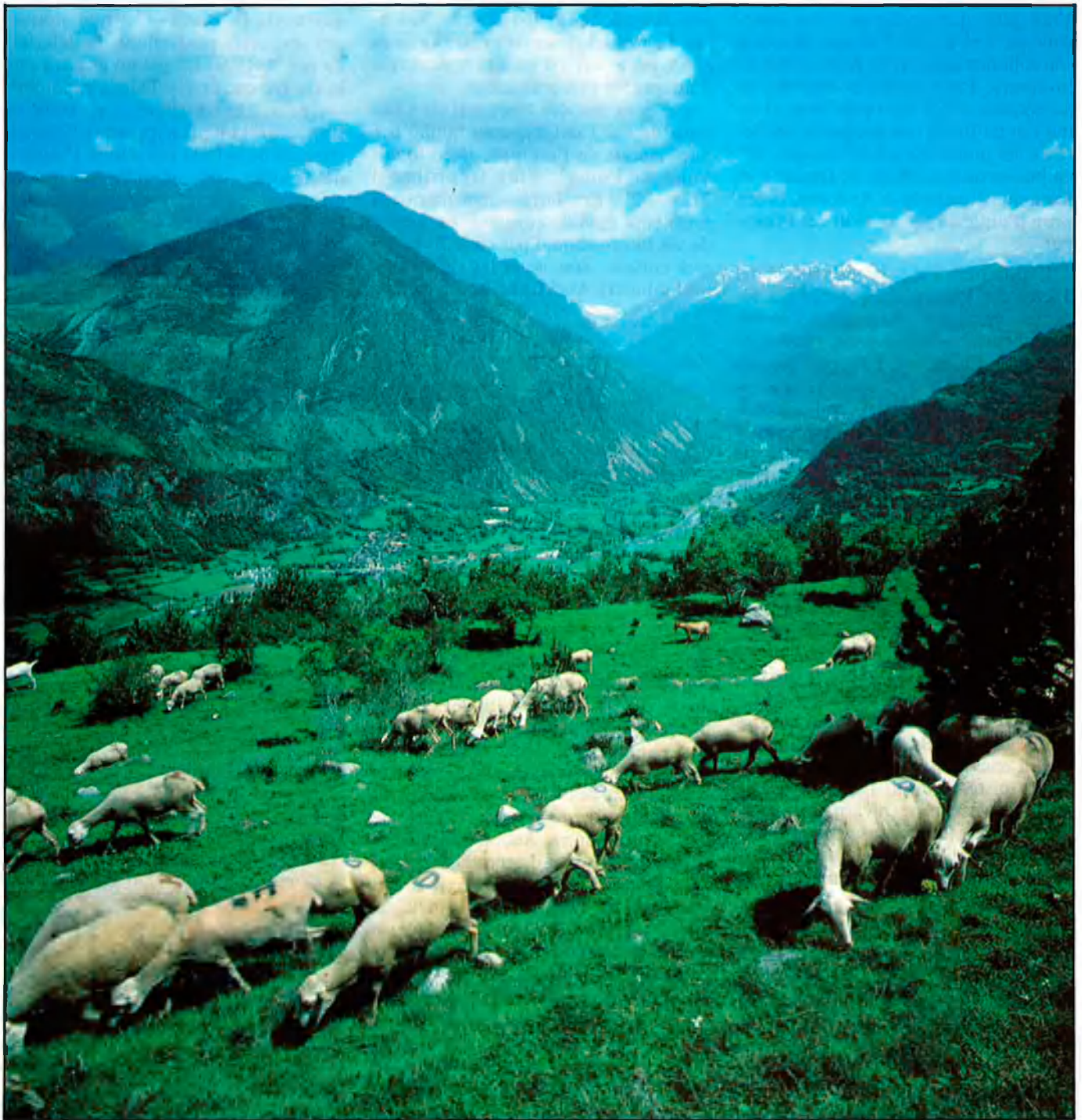
De raons polítiques i econòmiques, no en falten. L'aplicació de l'Acta única europea, el 1992, obre les portes del nostre mercat a l'entrada dels produc-

tes europeus. La frontera serà —si més no, oficialment— menys frontera. Però també ho serà per a les multinacionals que s'han instal·lat els darrers anys a Catalunya i que consideren que aquesta és una plataforma envejable per a la conquesta d'Europa. L'esquer olímpic —i la política econòmica de la Generalitat i de l'ajuntament barceloní— han afavorit aquesta concentració de capital internacional. En sectors com la construcció i el turisme. Però també en el de l'automòbil i en el de la microelectrònica. Les formulacions polítiques —l'Europa de les Regions, o de les Nacions— van al darrere.

L'eixida cap a Europa té, però, una assignatura pendent: les xarxes de comunicació. En això coincideixen les ciutats de Barcelona, Montpeller, Tolosa o Perpinyà. En temes com el TGV i la seva possible arribada a Barcelona. O en la idea, somiada de fa temps, d'acabar amb la barrera pirinenca. Foradar el Pirineu, travessar-lo de la manera més ràpida. Aquesta és ara una de les obsessions dels departaments del sud francès i de la Generalitat. Fa uns mesos, Jordi Pujol parlava, eufòric, d'«un túnel cada cent quilòmetres».

Aquest és també l'objectiu de la Comunitat de Treball dels Pirineus, que el 1984 constituïa una comissió sectorial de Coordinació de les Comunicacions Pirinenques sota el lema «permeabilitzar els Pirineus».

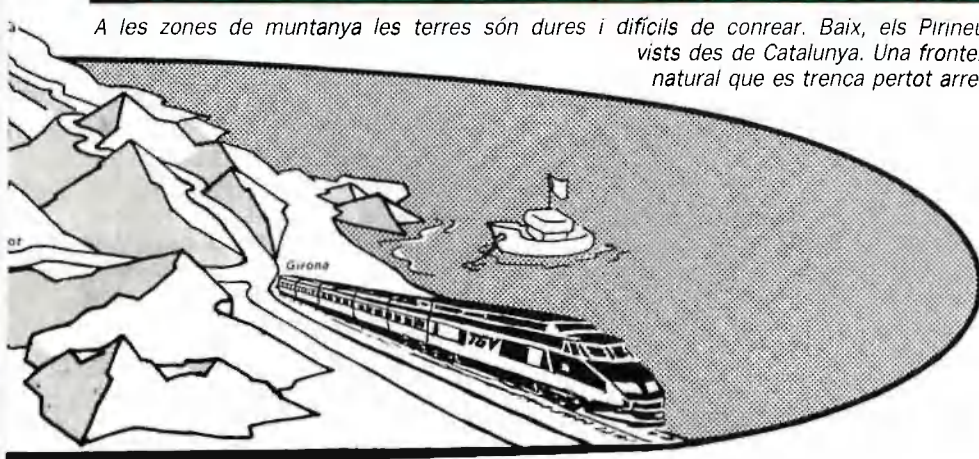




*A les zones de muntanya les terres són dures i difícils de conrear. Baix, els Pirineus vists des de Catalunya. Una frontera natural que es trenca pertot arreu.*

### **Les carreteres del futur**

El projecte, coordinat per Albert Serratos, i presentat el gener del 1988, no es posa terminis, potser perquè els afers competencials —el cas del TGV és el més evident— poden retardar els plans. No obstant, es tracta de la primera formulació seriosa de quines seran les comunicacions pirinenques d'ací a deu o quinze anys vista. Dues són les prioritats que es marca el projecte. D'una banda, la construcció del Túnel d'Envalira, que permetria l'accés hivernal al Principat des de França. Un túnel del qual es parla des de



1964 però que continua sense construir-se. Les raons d'aquest bloqueig són sobretot financeres: falta trobar els inversors. Però també polítiques: les parròquies estan enfrontades en el tema i hi ha fins a tres projectes per foradar les muntanyes del Principat. Els embussos que, cada cap de setmana, es formen a l'entrada d'Andorra, diuen prou d'aquesta peculiaritat del Principat.

L'altra prioritat és la construcció del Túnel del Pimorent, que obriria les portes de l'eix Barcelona-Tolosa. L'acabament —en diferents trams— de l'eix del Llobregat i la construcció d'una autovia a la Cerdanya, una vegada passat el Túnel del Cadí, suposaria una nova via ràpida d'accés cap a França. A més, reduiria els embussos de la Porta Catalana de la Jonquera, veritable punt negre. La resposta és ara en mans de l'administració francesa. Amb l'eradicació dels problemes que afecten el Túnel de Viella —contaminació, filtracions, enllumenat deficient— s'hauria acabat amb els futurs eixos viaris que travessen els Pirineus, l'anomenada «xarxa maragda». Encara que, posats a fer, el projecte no contempla la resta de comunicacions intercomarcals i, per tant, queden a l'aire problemes com els del Pallars. Una comarca encaixonada, que viu sobretot de les pistes d'esquí i que desitjaria obrir-se al turisme hivernal francès. Entre les possibles solucions que es treballen, els pallaresos semblen inclinar-se per la construcció d'un túnel al Port de Salau.

Fora ja d'aquests eixos, el projecte contempla també la creació de tres vies longitudinals que unirien Perpinyà i Figueres amb Baiona i Donosti. Les que afecten territori català són la Via Subpirenca Sud, amb el traçat Figueres-Ripoll-Solsona-Tremp. I la Via Intrapirenca Sud, amb el trajecte Perpinyà-Prades-Puigcerdà-la Seu-Pont de Suert.

### ¿Talgo o TGV?

Les coses no estan tan clares pel que fa a les comunicacions per ferrocarril. Sí ho estan en el projecte, però no en la pràctica, on la batalla per l'hegemonia —TGV per als francesos, Talgo per als espanyols— és encara una de les preocupacions del departament d'Obres Públiques de la Generalitat. En el projecte de la Comunitat de Treball dels Pirineus es contempla l'existència d'una amplada de via internacional —en realitat TGV— que baixaria de Perpinyà, comunicaria

amb Barcelona i arribaria fins a València. La resta de trams d'importància es cobririen a partir d'un ample espanyol a adaptar a l'internacional.

Per a la Société Nationale de Chemins de Fer (SNCF), com també per a les ciutats de Perpinyà, Barcelona i València, l'interès està a fer arribar el TGV —270 Km/hora—, encara que el problema és el de construir un ample de via internacional per comunicar les tres ciutats. Són aquestes dificultats —el ministre Abel Caballero es nega a

escometre les obres— les que bloquegen una altra possibilitat, la defensa de la RENFE, que no és altra que la de fer entrar els Talgos espanyols —fins a 200 Km/hora— en territori francès. En un principi, amb el potenciament de la línia Barcelona-Puigcerdà-Tolosa —que ja està en curs de reformes—, encara que ara parlen també de fer-ho a través de Portbou. Mentrestant, els somnis de l'alcalde Maragall, de comptar amb el TGV el 1992, segueixen així, somnis. □

L'ALT PIRINEU ES QUEDA SENSE GENT

## Els grans oblidats

MAB-6 és un projecte endegat pels Grups de l'Alt Pirineu i el departament de Geografia de la UAB. El seu objectiu és evitar el despoblament de les valls, cada volta més accentuat. El Pirineu del futur pot ser també un desert.

R. A.

L'altra cara de la moneda d'aquest creixent protagonisme dels Pirineus són els seus habitants. Pot semblar paradoxal, però el futur dels Pirineus pot ser també el desert, l'erm. La mort de la cultura pirinenca, el despoblament de les valls, preocupa l'opinió pública. Ara bé, la decadència de l'Alt Pirineu comença als anys cinquanta, quan la gent emigra cap a la Seu o Andorra. Aquesta decadència s'accentua durant el desenrotllisme, i fins i tot destacats economistes com Ernest Lluch i Josep Maria Carreras publiquen un polèmic article a *Serra d'Or* on diuen que les comarques pirinenques han de tancar.

Per combatre aquesta situació, es creen el 1973 els Grups de l'Alt Pirineu (GAP). Organitzats al voltant del capellà Pasqual Ingla —de tarannà progressista i nacionalista— són els primers a denunciar el deteriorament de l'Alt Pirineu (els dos *Pallars*, la *Cerdanya*, l'*Alt Urgell*, *Aran* i la *Ribagorça*). El 1985, amb la col·laboració del departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Bellaterra —dirigida per un altre membre dels GAP, Antoni Tulla— conviden les institucions a subvencionar un estudi sobre els problemes de la zona. El resultat —que és admès per la UNESCO dins els seus programes MAB (Man and Biosphere)— és un treball que intenta escatir les causes del despoblament i frenar-lo.

Les causes que es troben a l'arrel d'aquesta situació són moltes i fan que les solucions no es puguin improvisar. La pèrdua de pes de la cultura tradicional, la fascinació per la cultura urbana, la mí-



El turisme d'hivern, pilar fonamental de l'economia pirinenca.

nima infraestructura de serveis... Amb tot, el problema econòmic és el més gran. Per a Antoni Tulla, «es pot dir que no hi ha cap activitat de l'Alt Pirineu que sigui única. Produir llet és molt més rendible a les granges del Vallès que no pas fer-ho aquí dalt. El mateix es pot dir pel que fa al turisme. Zones com la Vall d'Aran tenen molta més eixida que l'Alt Pirineu. La terra és dura i difícil de conrear».

Mantenir aquesta pluriactivitat —de l'explotació forestal al petit turisme fami-