

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 Nacional 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 per 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-

liar, de l'esquí de fons a la ramaderia i al conreu— dins uns mínims que garanteixin la supervivència és un dels objectius de l'equip MAB-6. Si no es troben solucions urgents, segons Tulla, «el Pirineu del futur pot ser el de tres o quatre pobles concrets amb certa vida turística i la resta del tot deserta. Això xoca amb el concepte que de Catalunya es té a Europa. Catalunya està dins la mitjana europea i això fa que les ajudes europees siguin inexistent. El cas del Pirineu —on ens trobem ja amb una pobresa evident— és evident. Et trobes que les zones de muntanya d'Astúries o d'Aragó tenen més atenció de l'administració que no l'Alt Pirineu. Pot semblar sorprenent: et trobes amb gent de Barcelona que diu: «nano, al barri del Carmel sí que hi ha misèria i no allà dalt». Potser. Però és que allà, la persona que hi viu conserva el fet que hi hagi un medi que si no està habitat, desapareix».

A l'hora de definir quin és el model comunicatiu que es proposa, l'equip MAB és molt més crític pel que fa a les obres en curs: «Jo veig que a l'hora de fer els Pirineus permeables, s'han de considerar els dos objectius. Foradar-los i possibilitar que totes les zones quedin comunicades, que no quedin pobles aïllats. Jo puc entendre que —des d'un punt de vista d'enginyeria— el Túnel del Cadí és una obra ben feta. Però l'impacte d'aquest tipus d'obres té un preu. Sobretot quan, per garantir el cost d'una obra, es garanteixen coses molt bèsties: destrucció del paisatge, zones mortes, escorrenties d'aigües. En aquest sentit caldria ser molt més conservadors».

«El Túnel del Pimorent i l'acabament de l'eix del Llobregat —continua Tulla— és una via ràpida de pas cap a Tolosa. I, segur, pot beneficiar alguna gent d'allà dalt. Però el que ve al darrere —a banda de l'impacte ecològic— és l'especulació urbanística. La Generalitat, en conjunt, és CiU, un partit que té un gran compromís amb el mercat. El territori s'ha de vendre, pensen. Ja no és només que es transformi el país, sinó que canvien les mentalitats. Per exemple, posem el cas de l'Alt Pallars, on hi ha una alta concentració de pistes d'esquí alpí. Allà dalt tot hom es dedica a servir els senyors de ciutat, i això és negatiu, hem d'evitar que continuï».

El projecte MAB-6 Alt Pirineu tindrà ara continuïtat i es pretén que la Generalitat participi també a l'hora de buscar solucions concretes per a aquests problemes. «Jo crec que el material que estem treballant pot servir a l'administració per corregir la situació. Pel que fa a les comunicacions, tampoc no es poden importar models exteriors —com el de Suïssa— en

un medi tan àrid com el nostre. Ara, l'objectiu és acabar amb l'actual aïllament interior de les valls. No només s'han de fer carreteres que travessin les zones de muntanya. Si es decideix que ha d'haver-hi un eix del Llobregat i un eix transversal, que es faci. Però que es facin aquestes i prou. No es pot fer una obra a cada cantonada, tampoc no hi ha tants diners».

### Els neorurals, un factor positiu

Fa uns anys, el sociòleg pamplonès Mario Gaviria proposava una solució sorpre-



*Les zones de muntanya d'Astúries i Aragó reben més atenció que no l'Alt Pirineu.*

ment al despoblament i la pèrdua d'identitat de les valls del Pirineu. Es tractava que l'administració concedís «cartes de poblament» —com a l'edat mitjana— a tots aquells que estiguessin disposats a instal·lar-s'hi. Era una proposta tan utòpica com la que empenyia molts joves urbans dels setanta a assajar la diàspora del «retorn a la terra». No obstant, no tots els intents fracassaren, si més no els que es plantejaren aquest retorn d'una manera més realista. Els neorurals són contemplats dins l'estudi del MAB-6 com una via —entre moltes altres— de regeneració de la població de les valls.

Fer-ho no és tan fàcil. Per a Antoni Tulla, «s'ha de vigilar molt aquest tipus de solucions. Ens trobem en un medi molt delicat, i les més petites transformacions poden provocar grans canvis no previstos. Tenim, a més, l'exemple del Capcir, la zona de Font Romeu. Durant les dècades dels vint i els trenta, la gent del país

va emigrar cap a París, a fer de gendarme, de carter... Més tard, amb el creixement de l'esquí i la proliferació de sanatoris, es produí una arribada massiva de població francesa, gent de la tercera edat sobretot. És clar, la zona va perdre tota la seva personalitat. El neorural ha de ser una persona que —tot i tenir una altra tradició— ha d'intentar adaptar-se al medi. En canvi, hi ha gent que va als llocs amb esperit urbà, com si el país estigués al seu servei».

Aquesta mentalitat urbana ha provocat, en determinats pobles, friccions. Malgrat tot, els intents neorurals en la zona

estudiada pel MAB-6 són del tot positius. Els neorurals són ja importants en les zones on es practica l'esquí nòrdic, treballant com a monitors. Altres s'han aventurat —amb èxit— en activitats com la de la fabricació de formatge de cabra. A pobles com Ossera, a la Vall de la Vansa, els neorurals s'instal·laren ja fa uns deu o quinze anys. «És clar —explica Tulla— les tres famílies que quedaven s'han animat a continuar en el poble. Han vist que si es posaven malalts, tenien on acudir. O que la festa major es tornava a fer».

Més amunt, a Bar, conviuen tres famílies tradicionals amb tres de neorurals. «En un principi va haver-hi una certa desconfiança. Però a la llarga ha estat positiu. S'introdueix una dinàmica nova. Quan les riades i el desbordament del Segre afectaren la zona, la presència dels neorurals va ser determinant a l'hora d'animar la gent a exigir ajuda i subvencions». □