

# Pirineus, la gran frontera del sud d'Europa

Els Pirineus han estat sempre terra de pas. Malgrat el predicament de muntanyes infranquejables, l'home des de temps immemorials ha buscat els passos més adients per travessar la serralada que comunica la vella Europa amb el sud del continent.

**N**on és un punt de creuades el pas d'Hanníbal (218 aC) per la Cerdanya, per ports de més de 1.500 metres d'alçada i amb una comitiva d'animals poc acostumats a les alçades. Els mateixos indrets per on va passar el general cartaginès més tard s'han convertit en passos fronterers i vies de comunicació més o menys importants. Però l'augment de les relacions econòmiques, sumat al progrés en tots els àmbits de la societat i la integració a la Unió Europea de la península Ibèrica, ha generat un important volum de trànsit de mercaderies i persones als Pirineus que pot arribar al col·lapse.

En ple segle XXI moltes de les infraestructures es mantenen intactes en la majoria de punts on es van desenvolupar importants projectes viaris durant la segona meitat del segle passat. La Comissió Europea preveu notables creixements de trànsit als Pirineus per a l'any 2010. En concret, s'estima que el volum de mercaderies es podria incrementar un 38%, mentre que pel que fa als viatgers en el conjunt de la Unió Europea seria d'un 24%.

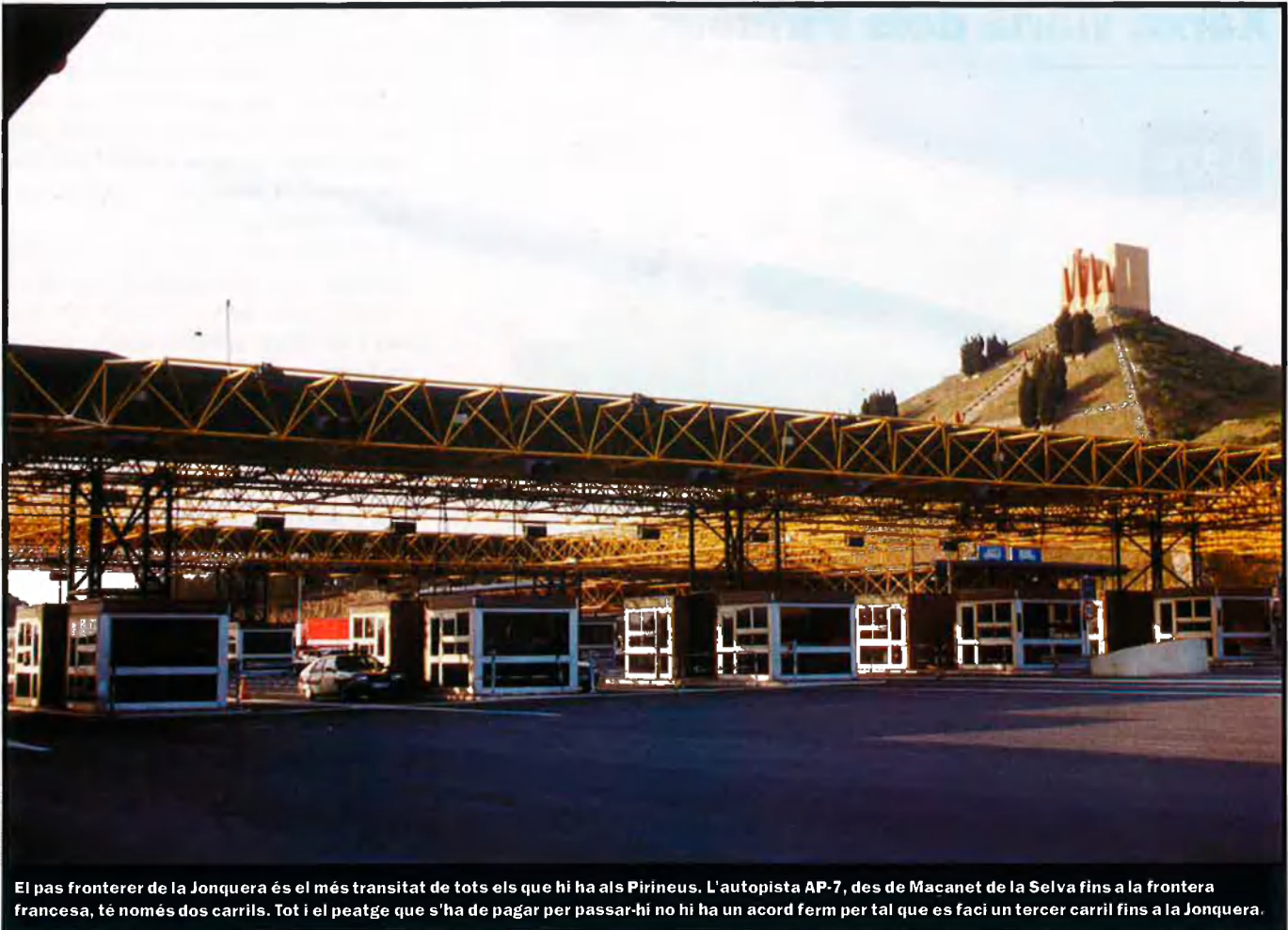
**Una xarxa viària d'extrems.** La xarxa viària que travessa els Pirineus es caracteritza pels extrems. És a dir, només en els seus punts més equidistants podem parlar de vies més o menys recixides per absorbir el trànsit que hi passa. Ens referim a la frontera de la Jonquera i l'autopista AP-7 al Mediterrani, i a la frontera d'Irún, a l'extrem Atlàntic. Als 425 quilòmetres que separen aquests dos

punts no s'hi ha construït cap via de les que s'anomenen de gran capacitat –autopista o autovia– que connecti l'estat francès amb l'espanyol.

Tal i com explica el geògraf, i president de l'Institut d'Estudis Territorials, Albert Serratosa, la permeabilitat de la serralada deixa molt que desitjar: "Als Pirineus el que tenim són carreteres; 'carretera' ve de 'carro' i 'autopista' d' 'auto', per tant ja sabem el que ens falta." Serratosa afirma que de pas de debò només n'hi ha un a cada extrem dels Pirineus –en referència a les autopistes de les fronteres de la Jonquera i Irún–, i això "és una aberració des del punt de vista social". Per a aquest estudiós l'essència de les infraestructures és que tothom les tingui a prop, i a les regions i ciutats limítrofes dels Pirineus això no passa.

En l'actualitat l'autopista AP-7 des de Maçanet de la Selva fins a la frontera francesa hi ha únicament dos carrils. Tot i el peatge que s'ha de pagar per passar per aquesta infraestructura no hi ha un acord ferm per tal que es faci un tercer carril fins a la Jonquera. Això sí, hi ha el compromís de la Generalitat de Catalunya de contribuir al finançament amb el suport del Ministeri de Foment. El director general de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, Jordi Follià, assegura que "per al nou Govern català el desdoblament de l'AP-7 és una prioritat a curt termini".

En un altre ordre, la part catalana encara disposa d'una altra infraestructura important per travessar els Pirineus, és l'antiga N-II, ara batejada com a A-II.



RICARD CUCAT

El pas fronterer de la Jonquera és el més transitat de tots els que hi ha als Pirineus. L'autopista AP-7, des de Maçanet de la Selva fins a la frontera francesa, té només dos carrils. Tot i el peatge que s'ha de pagar per passar-hi no hi ha un acord ferm per tal que es faci un tercer carril fins a la Jonquera.

Aquesta és de les poques carreteres radicals de l'estat que, en alguns punts, només té un carril en cada sentit de la circulació. De moment, segons la Generalitat, hi ha el compromís de desdoblament aquesta via des de Maçanet de la Selva fins a Girona i la possibilitat de fer un front comú des de Maçanet fins a Torredra amb l'autopista C-32, que depèn del Govern català.

Pel que fa al túnel del Cadí i al denominat eix E-9, fins avui l'autovia de quatre carrils, dos en cada sentit, arriba a Puig-reig des del mes de març de 2004. La Generalitat ja ha projectat el desdoblament fins a Berga per al 2006, mentre que des d'aquest punt al límit de la concessió del túnel del Cadí s'impulsa la redacció del projecte informatiu fins a Bagà. També està prevista la connexió entre Puigcerdà i el túnel del Pimorent, que seria de dos carrils, un més un.

Per part espanyola el Ministeri de Foment ja ha fet els estudis previs per al

pas de la carretera que seguirà el curs del riu Querol fins arribar a la població de la Tor de Querol, ja a l'estat francès. Des d'aquest punt i fins a l'entrada del túnel també es preveu la intervenció del Ministeri de Transports francès per millorar la carretera actual que travessa diferents poblacions de l'Alta Cerdanya. A la boca nord del túnel del Pimorent l'autovia arriba actualment fins a Pàmies (Pamiers) i es preveu que ho faci properament fins a Foix. Des d'aquesta població i fins a l'entrada nord del túnel la carretera és poc més que comarcal.

Pel que fa a l'actual carretera entre la Vall d'Aran i Lleida el Ministeri de Foment espanyol ja treballa en el desdoblament de la via N-230. De fet, la construcció d'un nou túnel a Viella és una bona mostra de la intenció de l'administració espanyola de connectar la capital de Ponent amb Tolosa de Llenguadoc a través de la Vall d'Aran. Per part francesa, però, no hi ha previst a curt termini

una intervenció a la N-125 fins arribar a l'autopista entre Tarbes i la capital del Llenguadoc.

Els dos túnels que hi ha en territori català i que travessen els Pirineus, Cadí i Viella, seran de dos carrils en cada sentit. Tot i que les carreteres que conduiran fins a aquestes infraestructures es preveuen de quatre, de moment els experts no auguren que hi hagi col·lapse. El director general de Carreteres de la Generalitat, Jordi Follià, considera que "hem de tenir en compte que, per exemple, el túnel de Vallvidrera a Barcelona amb només tres carrils suporta fins a cent mil vehicles dia de mitjana, mentre que com a molt tant el túnel del Cadí com el de Viella es difícil que superin els deu mil vehicles dia".

El túnel de Somport, en l'eix viari E-7, que connectaria Saragossa amb Pau, actualment ja es troba foradat. Els accessos només es troben en un estat correcte, però sense desdoblament al cantó aragonès.



## Xarxa viària dels Pirineus



Font: Atlas transpirinenc de transports  
Gràfic: V. PRIETO

A la part del Migdia-Pirineus la carretera que porta fins a Pau es troba molt endarrerida. La voluntat del Govern espanyol és convertir aquest pas en una autovia. Aquesta infraestructura beneficiaria especialment les relacions del País Valencià amb la zona central i occidental de l'estat francès i Europa.

El secretari de la Comissió d'Infraestructures i Comunicacions de la Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP), Rafael Giménez Capdevila, explica que "a curt termini no canviarà massa la percepció dels Pirineus com una serralada poc permeable perquè encara no hi ha prou voluntats per tal que això sigui possible".

La mateixa Comissió de la qual forma part Giménez estableix com a prioritat per a passos viaris principals construir el tram entre Pamplona-Baiona i Orthez; el que ha de comunicar Pau i Somport; i el Foix-Berga, incloent-hi el ramal d'Andorra (túnel d'Envalira), els accessos al túnel del Pimorent i la travessia de la Cerdanya. Projectes que sens dubte són imprescindibles per a Rafael Giménez, igual com el desdoblament de l'autopista AP-7 a la Jonquera: "El tercer carril és necessari per a la seguretat viària, no sols per a les mercaderies; em semblaria lògic que es posés en marxa com més aviat millor."

D'altra banda, l'informe Becker –document del Ministeri d'Infraestructures i Transports francès encarregat a Dominique Becker el maig de l'any 2001 sobre les necessitats i l'elaboració dels esquemes de serveis de transports als Pirineus– destaca que els camions es concentren a les autopistes i que "és important, de cara al futur, evitar qualsevol risc de dispersió d'aquests fluxos i mantenir un cert equilibri". En aquest sentit, proposa l'entrada en servei de tres carrils per direcció a les autopistes A9 a la zona de la Jonquera i A63 a la zona d'Irún. Tanmateix s'assegura que aquesta perspectiva faria inevitable la realització d'un nou eix.

En un altre ordre, el Llibre Blanc de la Comissió Europea planteja "reconsiderar la problemàtica d'una futura connexió viària als Pirineus: per raons ambientals, de cost i d'acceptabilitat per als habitants, s'hauria de vetllar perquè



s'imposi de forma natural la solució del transport combinat de ferrocarril i carretera". Finalment, el Ministeri de Foment espanyol prioritza el nou pas Central d'Aragó en un primer estadi i més endavant hi afegeix els passos de Pimorent, Viella i Roncesvalles.

Però més enllà dels grans passos fronterers, també hi ha una sèrie d'itineraris intrapirinençs. Cal destacar la voluntat de tirar endavant una sèrie de projectes que facilitin la mobilitat entre les comarques pirinenques, segons la Comunitat de Treball dels Pirineus. Entre aquests, destaquen diferents passos transversals com són el Pamplona – Jaca; el Sabinà-nigo – el Pont de Suert – Puigcerdà, enllestit ja en gran mesura; el Guingueta d'Ix – Prada de Conflent; l'Olot – Figueres – Roses; i el Ripoll – Berga – Pont de Muntanyana.

**Trens amb molt ferro i mals car-rils.** Igual com les autopistes ens trobem que als extrems, és a dir, al cantó atlàntic a través d'Irún-Hendaia i al Mediterrani a través de Portbou, hi ha més o menys bones comunicacions, la resta dels Pirineus gairebé no existeixen des del punt de vista de les connexions amb tren.

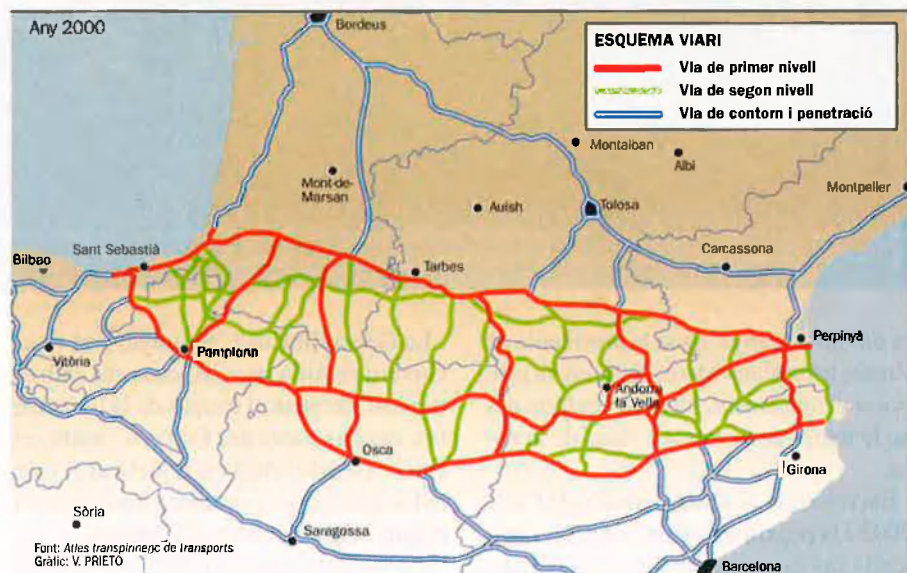
Les línies de Portbou i Irún són de doble via i electrificades, però tenen l'handicap de l'ample de via ibèric. Això vol dir que la connexió entre els trens que provenen de l'estat espanyol amb la resta dels europeus es fa molt difícil. La decisió de l'ample de via –presa pel Govern espanyol a final del segle XIX– ha condicionat, i encara ho fa, la permeabilitat ferroviària dels Pirineus. L'adopció de l'ample de via comú europeu per al Tren d'Alta Velocitat podria posar fi al canvi d'ample entre ambdós estats. Hi ha estudis que marquen que en vint anys es podria canviar tot l'ample ibèric amb només un 5% del cost sobre el manteniment ferroviari actual." Segons Rafael Giménez, part del poc volum del transport de mercaderies via ferrocarril entre la Península i Europa és atribuïble al temps i als diners que costa haver de canviar d'ample a la frontera.

La majoria d'experts que han abordat el problema ferroviari situen en 14 quilòmetres hora la mitjana de velocitat a què circulen els trens de mercaderies a



La construcció d'un nou túnel a Viella és una bona mostra de la intenció del Govern espanyol de connectar Lleida amb Tolosa de Llenguadoc a través de la Vall d'Aran.

## Esquemes d'infraestructures de transport

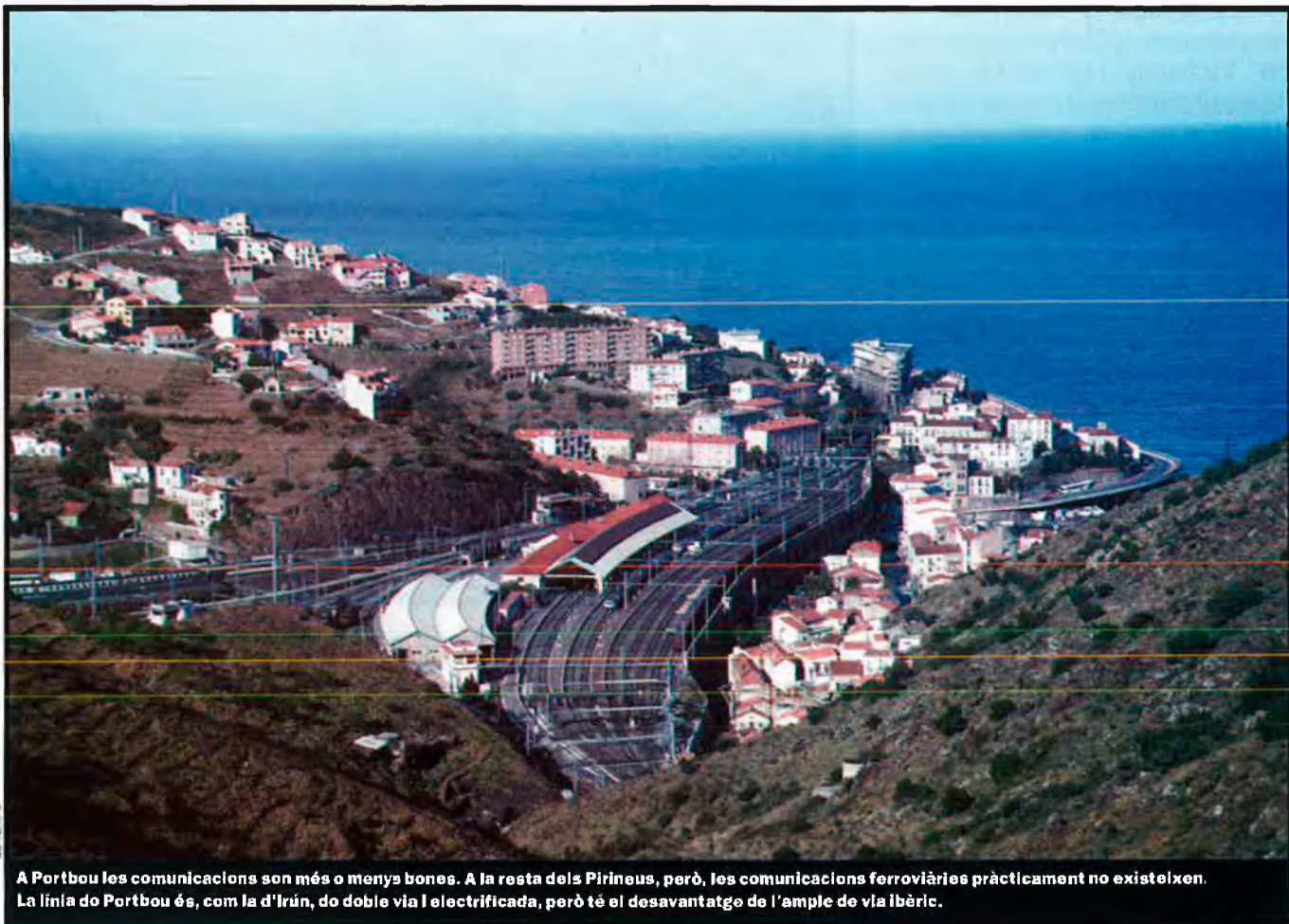


**L'ample de via comú europeu per al Tren d'Alta Velocitat podria posar fi al canvi d'ample entre els estats**

Europa. En el cas dels viatgers la velocitat augmenta, però l'efectivitat i la conservació, a banda de les línies litorals, també deixa molt a desitjar.

Un dels casos més flagrants de deixadesa en les infraestructures per part de les administracions és la línia de la Tor de Querol, que podria connectar Barcelona amb Tolosa de Llenguadoc en poc més de quatre hores. La manca de voluntat política, però, fa que només el trajecte entre Puigcerdà i Barcelona sigui de tres hores i deu minuts. Aquesta infraestructura, que va estar a punt desaparèixer





EL TEMPS

A Portbou les comunicacions són més o menys bones. A la resta dels Pirineus, però, les comunicacions ferroviàries pràcticament no existeixen. La línia de Portbou és, com la d'Irún, de doble via i electrificada, però té el desavantatge de l'ample de via ibèric.

fa uns quants anys, quan la presidenta de Renfe, la catalana Mercè Sala, en va proposar el tancament, ha estat enaltida des de fa temps per entesos i veïns de la zona.

Els reiterats descarrilaments de l'any 2003 i la proximitat d'uns comicis electorals van assegurar una inversió del Ministeri de Foment espanyol per un període de set anys. El ministre d'aquell moment, Francisco Álvarez Cascos, es va comprometre a invertir 141 milions d'euros per millorar la qualitat del servei. A més, el Ministeri vol aplicar un pla de xoc d'uns 4 milions d'euros més per tal de garantir els mínims de seguretat i confort en el tram entre Ribes de Freser i Puigcerdà. Aquest pla podria reduir el temps del recorregut i millorar la freqüència de combois. Amb tot, aquestes inversions només contribuirien a millorar el servei i no en canvi a reestructurar la línia per convertir-la en un corredor internacional de primer ordre.

La Generalitat de Catalunya, tant en el Govern presidit per CiU com ara amb el tripartit, demana el traspàs de la línia. De fet, segons fonts del Govern català, el canvi de titularitat en podria afavorir el futur i, a més, permetria combinar el transport de mercaderies i viatgers.

L'altra gran aposta de futur podria ser la línia de Canfranc. En aquest cas la voluntat de l'estat espanyol ha estat més decidida que la del francès. L'any 1970 va caure un pont a la zona francesa i després d'aquell incident el Govern francès no va mostrar interès a reobrir la línia, que des d'aquesta data es troba en un estat d'abandó pràcticament total. Ambdós estats es replantegen la reobertura per al 2007.

Com la línia de la Tor de Querol, la de Canfranc pot ser un revulsiu per a les comunicacions pirinenques. Però, a diferència de la primera, en la de Canfranc l'estat espanyol ha pres una decisió ferma per fer-hi una inversió important, i

les reivindicacions de la zona i del Govern aragonès han arribat a bon port. A més, el Govern espanyol ha licitat la línia de Canfranc amb ample de via europeu. L'únic obstacle de la línia que ha

**A Canfranc l'estat espanyol farà una inversió important. Les demandes dels veïns i del Govern aragonès han arribat a bon port**



de connectar Saragossa amb Pau és sens dubte la passivitat amb què el Govern francès ha encarat el projecte, actualment aturat. La Unió Europea també prioritza la travessia central dels Pirineus que recull el Llibre Blanc. El Govern d'Aragó, juntament amb el Consell Regional del Migdia-Pirineus, va fer públic un informe l'any 1999 que avalava la reobertura de Canfranc.

Pel que fa al tren, només la CTP parla de construir el túnel de Salau al Pallars Sobirà i sense la insistència amb què reclama altres projectes, mentre que ni l'administració francesa ni l'espanyola ho tenen clar. Per a aquestes és prioritari el pas central via Canfranc. La majoria de documents públics i projectes dels governs espanyol i francès no citen aquesta connexió com una obra a curt o mitjà termini.

Així doncs, hi ha unanimitat en la potenciació clara de les línies costaneres i una d'interior, Canfranc o Central dels Pirineus. Aquesta darrera podria beneficiar especialment una part important del País Valencià, el centre de l'estat espanyol i Portugal.

**El Tren d'Alta Velocitat arriba a pas lent.** La decisió de la Comissió Europea número 1.692, article 10 de l'any 1996, defineix l'alta velocitat com una línia "especialment construïda per a l'alta velocitat, equipada per a velocitats generalment de 250 quilòmetres hora o superiors mitjançant tecnologies actuals o noves".

Com és sabut, la construcció del Tren d'Alta Velocitat (TAV) ha estat una prioritat per la Unió Europea, i, en concret, per a alguns dels estats membre. La revolució en matèria de transport que pot reportar aquest nou tren és extraordinària a tots nivells: econòmic, social i, fins i tot cultural.

L'Alta Velocitat encara no arriba als Pirineus. De fet, els travessarà només pels dos extrems i poca cosa més, segons preveuen els plans i projectes francesos i espanyols. L'informe Becker destaca la realització de l'enllaç Barcelona-Figueres-Perpinyà i la millora de les prestacions de l'eix atlàntic.

D'altra part, la Comunitat de Treball dels Pirineus proposa que la línia d'alta

## Xarxa ferroviària l'any 2001



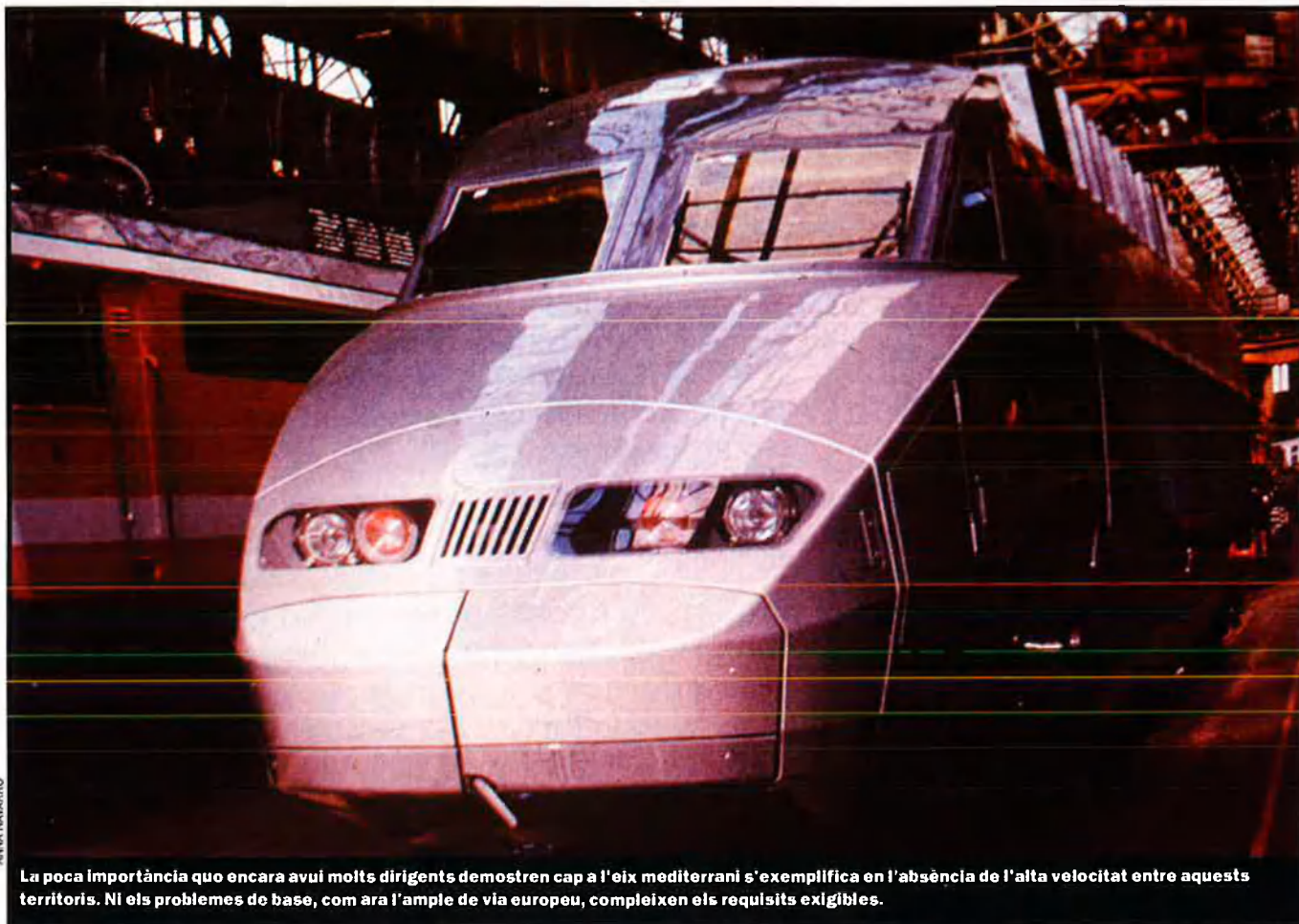
velocitat no és limitat als extrems i inclou també una connexió navarresa entre Saragossa i Pamplona per enllaçar amb la Y grega basca que connectarà Vitòria

## El projecte de Tren d'Alta Velocitat entre Barcelona i la frontera francesa pel cap baix porta dos anys de retard

amb Bilbao i Sant Sebastià. El Govern espanyol, de la seva part, proposa com a prioritat el tram internacional entre Irún i D'Acs per a l'horitzó de l'any 2010.

Tot i les bones perspectives expressades en paper, la realitat és una altra. Als problemes de capacitat del tram Nimes-Montpeller-Bordeus cal afegir-hi el retard important que presenten les línies d'alta velocitat projectades per l'estat espanyol. De moment ja hi ha acord per construir el túnel entre Figueres i Perpinyà que travessarà els Pirineus, però el projecte entre Barcelona i la frontera francesa pel cap baix porta dos anys de retard.

Un dels handicaps de l'alta velocitat és sens dubte el transport de mercaderies. Alguns estudis avalen la possibilitat que per la línia del TAV passin trens de càrrega, però el repte és complicat. Segons el secretari de la Comissió d'Infraestructures i Comunicacions de la Comunitat



ANNA NAVARRO

La poca importància que encara avui molts dirigents demostren cap a l'eix mediterrani s'exemplifica en l'absència de l'alta velocitat entre aquests territoris. Ni els problemes de base, com ara l'ample de via europeu, compleixen els requisits exigibles.

de Treball dels Pirineus, Rafael Giménez Capdevila, "des de Tarragona cap a França, tot fa pensar que els desnivells del TAV permetran fer-hi passar mercaderies; en la resta de la xarxa resta per veure si serà o no possible".

**Les mercaderies van amb camió.**

Actualment el 80% dels intercanvis comercials es fa amb camió i el trànsit ha augmentat un 140% els darrers deu anys, en comparació a l'augment d'un 41% del vaixell i del 32% d'augment del tren.

L'Observatori Hispano-Francès de Trànsit als Pirineus (OTP) destaca que la carretera, amb el 52%, és el mètode dominant per transportar mercaderies, mentre que el transport marítim representa un 43%. Lluny d'aquestes xifres apareix un simbòlic 5% que representa el ferrocarril.

El mateix organisme recull que l'any 2000 van travessar la serralada pirinenca uns 17.000 vehicles dia, uns 6.000 més dels que van transitar entre França i

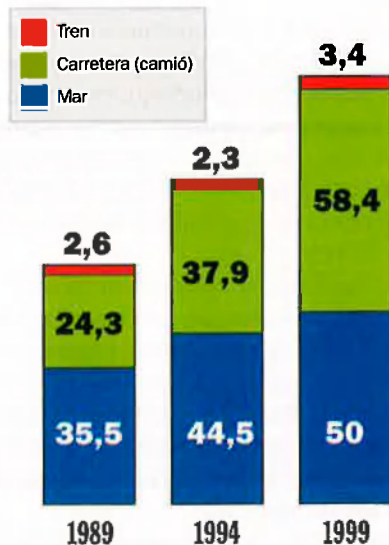
Suïssa cap a Itàlia a través dels Alps. Les regions que generen el major nombre de mercaderies per carretera amb destinació a França són Catalunya i el País Basc, seguides del País Valencià i, a més distància, Andalusia.

En el costat francès, són de les regions pirinenques (Aquitània, Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus) de les quals procedeix la majoria del trànsit de mercaderies per carretera cap a la península Ibèrica. També hi ha nombroses regions europees que generen moviment de mercaderies per carretera cap a aquesta àrea a través de França, com les alemanyes de Renània del Nord - Westfàlia, Baden-Württemberg i Baviera, i les regions del nord d'Itàlia.

Avui els passos més utilitzats són Irún i la Jonquera, que recullen el 90% del trànsit transpirinenc de mercaderies. Segons un estudi presentat fa un parell d'anys per l'Observatori Hispano-Francès, queda clar que cal prendre mesures amb urgència per resoldre el més que

**Mercaderies i forma de transport entre la península Ibèrica i la UE**

Xifres en milers de tones per transport i any



Font: Observatori Hispano-Francès de Trànsit als Pirineus



El pas fronterer de la Jonquera, habitualment saturat de vehicles pesants. Amb Irún, aquestes carreteres veuen passar el 90% de les mercaderies entre l'estat espanyol i el francès.



RICARD CUGAT

probable col·lapse de les comunicacions pirinenques.

Tal i com remarca la Comissió de Treball dels Pirineus, "l'objectiu general a mitjà i llarg termini és obtenir un sistema de transport sostenible. Per aconseguir-lo, cal arribar a una transferència modal significativa, de la carretera cap al ferrocarril, sobretot per al transport de mercaderies a llarga distància que travessa els Pirineus".

El geògraf Rafael Giménez Capdevila afirma que "les connexions de les autopistes actuals són de 1976 i no hi ha hagut cap tipus d'estrangulació de l'economia ibèrica per manca d'infraestructures, però ara això pot canviar en uns anys". Per contra, Giménez assegura que hi ha hagut una estrangulació en el ferrocarril per la ruptura de càrrega, és a dir, per l'ample de via que canvia d'Espanya a França.

El director executiu de l'Eurocongrés 2000, Joan Amorós, atribueix la poca inversió a l'eix mediterrani per part dels estats espanyol i francès a la seva situació geogràfica. Segons Amorós, "els estats centralistes ho trenquen tot, ells [Madrid i París] són els que estan des-

centrats del Mediterrani, no els agrada saber que per aquest eix avui passa un terç del comerç mundial; els fa por".

El transport per carretera amb camions ha generat problemes a la Vall d'Aran, on diàriament passen uns 400 camions. Les administracions locals han demanat que s'hi posi remei, però sembla que en comptes d'anar a menys el corredor aranès pot créixer.

**Més veus en contra.** A la Cerdanya, on el trànsit de camions cada vegada creix més, també s'han aixecat algunes veus crítiques amb la construcció de noves vies que travessin la comarca i la converteixin en una autopista per a mercaderies entre Barcelona i Tolosa de Llenguadoc. De moment sembla que els projectes de construcció de nous eixos viaris necessitaran que els consensuen les diferents administracions, a banda i banda de la frontera, que poden trobar una forta oposició social i ecologista al territori pirinenc.

Una de les grans apostes per a les mercaderies amb tren és la travessia central dels Pirineus. De fet, la majoria de documents recollits sobre el futur de les infra-

estructures a la serralada reclamen o aposten per aquest projecte, que consideren un puntal en la millora del transport de mercaderies per reforçar els passos dels extrems. En aquest sentit, el projecte l'eix Pau-Oloron-Canfranc-Saragossa té tots els números per ser la gran aposta dels governs francesos i espanyols.

Segons dades de l'*Atles transpirinenc de Transport* les comunitats autònomes que fan frontera als Pirineus, sumat el País Valencià, generen el 82% del trànsit ferroviari de l'estat espanyol. En canvi, el transport per tren és gairebé marginal, de fet representà l'any 1999 poc més del 7,6% del total de mercaderies entre França i Espanya; no obstant, entre els territoris pirinencs la xifra és de 0,1 milions de tones. És a dir, pràcticament imperceptible.

De projectes, com és vist, n'hi ha molts de dibuixats damunt dels mapes, ara caldrà veure si es fan realitat o no. Només depèn dels diners que s'hi destinin i del consens de voluntats entre territori i administracions.

Carles Pont