



“L'Euroregió existirà més per les necessitats del territori que no pels fets polítics”

Jordi Pujol i Soley (Barcelona 1930), ex-president de la Generalitat de Catalunya, analitza, des de l'experiència política, les oportunitats i les dificultats d'articular l'Euroregió Mediterrània, un eix imprescindible per a la prosperitat dels territoris dels Països Catalans.

Ara com ara, quina possibilitat d'èxit té la vertebració d'un espai com l'Euroregió?

—Poques. Sincerament. I el govern actual de la Generalitat no s'interessa gaire per treballar en aquest espai. A més, el Partit Socialista francès s'interessa molt poc per aquestes qüestions, amb alguna excepció, com l'alcalde de Ceret, Henri Sicre. Fins i tot han estat molt oposats a aquesta idea; de vegades, de manera molt manifesta, com és el cas del president de la regió Llenguadoc-Rosselló, el senyor Frêche. Però també hi estan en contra la majoria de polítics conservadors. S'hi oposen per tics ancestrals i n'hi ha que s'hi oposen perquè no simpatitzen amb Catalunya.

A més, avui, aquest govern, que sempre diu que vol fer gestió, no sembla que vulgui embolicar-se amb això. L'única persona entre els socialistes que s'hi ha interessat —i ho va fer a la seva manera— ha estat Maragall.

A part això, també cal dir que és un àmbit objectivament molt difícil.

—A què atribuïu les dificultats per a vertebrar aquest espai euroregional?

—A recels estatals molt forts, tant de França com d'Espanya. Els únics polítics francesos que d'una manera clara i decidida han fet aquesta aposta són l'ex-president de la regió Llenguadoc-Rosselló, Jacques Blanc, i després l'alcalde de Perpinyà, Jean-Paul Alduy. També hi ha més polítics, com el se-

nador Maler, que havia estat batlle de Prada, o alguns altres alcaldes. I el batlle de Ceret i diputat socialista, Sicre. I en Dominique Baudis, que fou alcalde de Tolosa i president de Migdia-Pirineus.

Però, vaja, aquesta idea sempre ha topat amb molts recels estatals. I una oposició, sobretot dels socialistes, però en general amb molt poca resposta de la classe política francesa.

—Quines accions han emprès els estats contra aquest espai?

—Mai no hi han col·laborat. Cada vegada que es volia fer una cosa que requeria els estats, ha costat molt. Per exemple, a l'època de Jacques Blanc, la Generalitat de Catalunya i la regió Llenguadoc-Rosselló vam acordar de mirar d'obrir més carreteres que fessin més permeable la frontera. Només en vam poder fer una. I va costar anys. Qualsevol cosa d'aquesta mena sempre costava molt. Així i tot es van aconseguir coses...

Un inconvenient que té això és el següent. França, durant molts anys, ha menyspreat Espanya. El món, per als francesos, s'acabava als Pirineus. Fins i tot hi havia llibres de viatges que deien: “Espagne et le Maroc”. Es significatiu, oi? Un altre exemple de la relació Espanya-França, entre Aragó i Catalunya i la regió de Migdia-Pirineus. Dominique Baudis, que n'era el president, m'explicava que fa cinquanta anys la publicitat turística de la seva banda dels

Pirineus era: “Les Pyrénées, montagne sauvage”... Bé, era un bon reclam turístic. Però després la van canviar per: “Les Pyrénées, montagne de l'Europe”. És un canvi positiu, però en general aquesta era la visió.

Val a dir que aquesta tendència la tenen tots els països que són en un racó geogràfic, i que en tenen un altre per veí, encara més arraconat. Per exemple, Espanya té una certa tendència a tancar Portugal, que no pot entrar a Europa si no passa per Espanya. Doncs això mateix li passa a Espanya amb França. En política, la geografia condiciona molt.

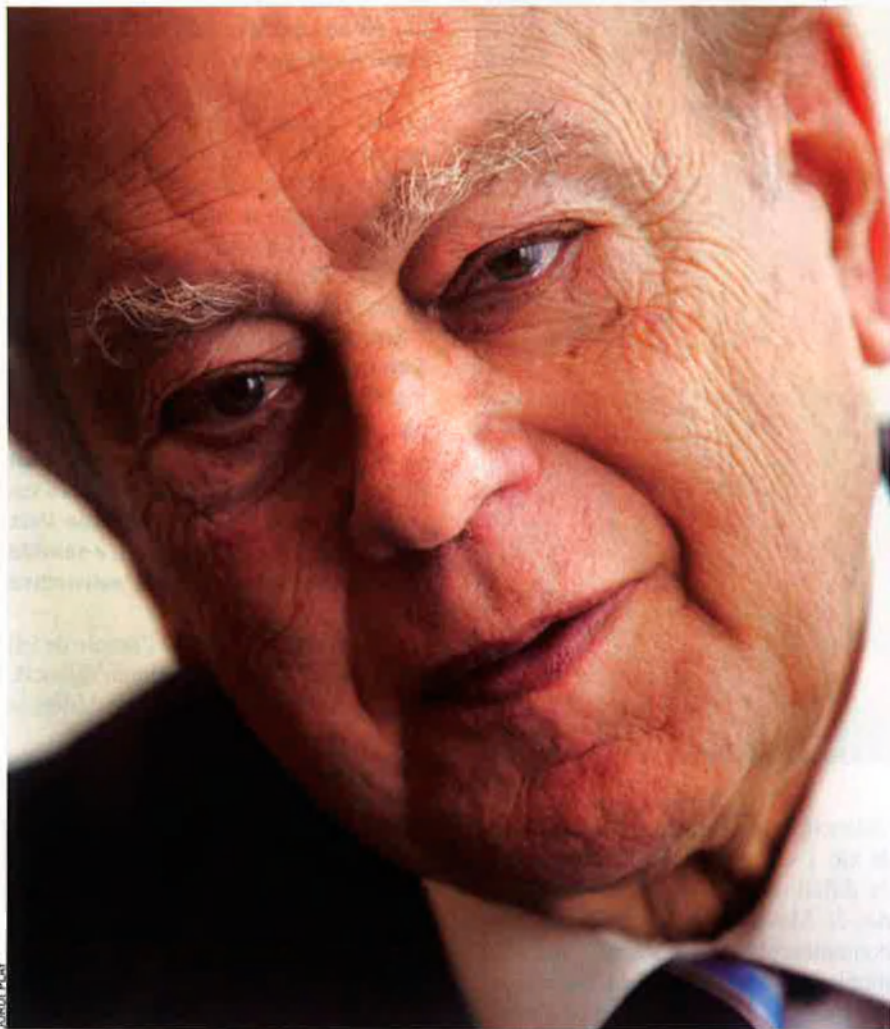
Amb això vull dir que, en aquestes relacions transfrontereres, sempre hi ha hagut grans recels per part francesa. Ara, és cert que la part espanyola també ha frenat.

A més a més, els francesos tenen el sud molt oblidat. I això tampoc no ajuda. Els homes que ja som grans, com jo —ja tinc 76 anys—, podem fer comparacions. Ara fa seixanta anys, o cinquanta, els pobles francesos estaven molt millor que els nostres, els espanyols, els de la Catalunya sud. Ara, no. Ara, els pobles francesos, comparats amb els nostres, estan molt pitjor.

França té molt abandonat el seu sud, sobretot aquest sud d'aquí. Perpinyà té un cert ressò perquè és necessària per a anar a Barcelona, i per a anar a Espanya... Això, per exemple, Alduy ho entén molt bé. Si Perpinyà forma part d'un cul-de-sac, perd capacitat de prosperar. Si, per contra, forma part d'un projecte més potent, se'n sortirà molt millor. I Jacques Blanc també ho veia clar.

—Potser per aquest motiu n'hi ha que s'hi oposen amb tanta força?

—Alguns tenen por que nosaltres algun dia encara reivindicuem Catalunya Nord —cosa que no farem, evidentment. I, en el cas de Frêche, l'únic que li interessa de desenvolupar és Montpeller. La resta no li interessa gens.



Hi ha un problema afegit: tota la zona ha quedat molt estancada. I si tu vols fer un regió de no sé què amb qui sigui, necessites que l'altre tingui vitalitat.

—Però i el fet que el desnivell socio-econòmic s'hagi capgirat una mica...

—S'ha capgirat molt.

—Doncs, precisament, no afavoriria l'interès nord-català a entendre's amb el sud català?

—Home, vejam... Per al tren de gran velocitat, Jacques Blanch, Alduy i jo havíem fet molta pressió, a tots dos estats. El TGV és molt important per a Perpinyà i per a Barcelona, evidentment. Per a Perpinyà, saber que es troba a molt poc temps de Barcelona és molt important. Però, evidentment, al rerefons de la mentalitat centralista francesa hi ha una certa aprensió precisament a aquesta relació entre Perpinyà i Barcelona. Hi ha gent, com un polític molt important del PP, que diu que cal procurar que València tingui una comunicació molt bona amb Madrid i poca amb Barcelona.

Doncs, bé, això és suïcida. I ho és per a València. Per a nosaltres també, però és fatal per a València, que s'ha de comunicar, no tan sols amb Barcelona, sinó amb França. És aquella mentalitat de voler arraconar Catalunya. De la mateixa manera, a França els fa una certa angúnia que puguem tenir cap pes allà. No els fa por, perquè nosaltres no fem por: la nostra reivindicació és molt modesta. Així com hi ha francesos que tenen por de la qüestió basca, del nostre cas, no. Així i tot, no els agrada.

Ara, l'Euroregió ja existeix, una mica. I amb el temps existirà més per les necessitats del territori que no pels fets polítics. Al capdavall, l'única euroregió que ha funcionat una mica és la que vam crear nosaltres. Perquè, és clar, tot el discurs de Maragall de les set ciutats i tot això... Amb tot, hi ha uns fets objectius que ens poden anar a favor. Per exemple, el desenvolupament de Tolosa. Això sí que és un fet important, perquè repercuteix sobre l'economia

d'Aragó i sobre la de Catalunya. I nosaltres podem col·laborar amb Tolosa. Això és evident. Per tant, hi ha una col·laboració objectiva.

I hi ha més fets que superen la política estricta. És evident que molta gent de Perpinyà va a comprar a Figueres o va als restaurants de la part nord de la Costa Brava.

Per tant, és evident que tenim interessos comuns. Són fets objectius. I el TGV pot ajudar a intensificar molt la relació, també econòmica, entre Barcelona i Perpinyà.

—Hem parlat de la frontera per la part del nord. Si us sembla, parlem també de la part del sud. El PSPV, en un moment determinat, va contraposar a la proposta de l'Euroregió una altra que abastava Múrcia, etc. Quines dificultats creieu que hi ha per a trobar l'encaix amb el País Valencià en aquesta proposta de creació d'un espai euroregional comú?

—És cert que al País Valencià hi ha un recel. Però aquí hi ha dues coses diferents, des de la meua perspectiva. Hi ha dos projectes que no són coincidents. Hi ha l'Euroregió, que per a nosaltres era Llenguadoc-Rosselló, Migdia-Pirineus i Catalunya. Maragall volia fer una Euroregió molt més grossa. I no se n'ha fet res.

Ara, nosaltres, a més a més, proposàvem una altra política, que no era la de l'Euroregió, sinó la de l'Arc de la Mediterrània nord-occidental.

Aquesta era una proposta dins de la visió general europea. Europa ha funcionat i funciona sobre la base d'allò que se'n deia la *banane*, el plàtan. És a dir, què és l'Europa desenvolupada? Doncs és el sud d'Anglaterra, el Benelux, tota la Vall del Rin, un tros de l'Alemanya Occidental, l'est i el nord de França, el nord d'Itàlia, Suïssa i Àustria. Això és el que configura la *banane*. És a dir, tot allò que queda al sud i a l'est de París és subdesenvolupat. Si més no, a escala francesa.

Nosaltres defensàvem l'Arc Mediterrani, que va des de mig Itàlia, seguint la costa mediterrània francesa, Catalunya, València i Múrcia. I si es vol s'hi podria afegir Almeria. Això és l'Arc Mediterrani. I aquest era, és, ha de ser, el segon gran arc europeu. I ho és. Maragall tenia visions, més que jo —i no ho dic en to pejoratiu—, també sobre això. Maragall és



un home que té idees. De vegades en té de brillants, però de vegades és confús. La proposta no li va sortir bé per diverses causes. I, en concret, una proposta d'Euroregió no permet cap confusió en els plantejaments.

Ara bé, en la línia de reforçar això, hi ha camp per córrer, com per exemple en les polítiques portuàries. El port de Barcelona, el de València, el de Tarragona, des del nostre punt de vista –i els altres ja es preocuparan del port de Gènova o del de Marsella–, han de tenir clar que aquí hi ve a parar Àsia. Ja fa una pila d'anys que sabem que Àsia s'abocaria sobre Europa. I per on arriba Àsia? Doncs per mar, pel canal de Suez. I un cop són a la Mediterrània hem d'evitar que facin tota la volta i que acabin desembarcant a Amsterdam. Això és un fet concret a desenvolupar, més enllà de propostes polítiques, que tenen moltes dificultats de reeixir per l'entrebanc de la diversitat institucional i dels interessos dels estats. Però és clar, enfront d'això trobem una actitud hostil de Madrid, de València, de França –que no té vocació mediterrània.

De tota manera, com deia, així com Tolosa és una realitat objectiva, que no depèn ni de Maragall ni de Pujol, etc., això que comento de la Mediterrània és una altra realitat objectiva. Barcelona i

València també ho són, i tot aquest espai és ric i és potent. Ara, estructurar-ho és difícil. Home, només cal veure que des de Madrid s'ha potenciat una bona comunicació amb València i poca comunicació entre València i Barcelona... Això és fort. És fort que el tren d'ample europeu (no el TGV) s'acabi a Castelló i es reprengui a Tarragona. Això és una mica bèstia. Ara, jo la reflexió que faig als del PP de València és que nosaltres, tard o d'hora arribarem a França, però si ells no s'espavilen, no hi arribaran mai. I el port de Barcelona estarà connectat amb ample europeu per França. No sé quan, perquè van molt a poc a poc, però hi arribarem.

—Creieu que en la lluita per articular aquest espai, a banda l'oposició dels estats, també hi ha hagut frens interns?

—No. Allò que potser a Catalunya és massa fort és la cultura del *no*. I de vegades, nosaltres mateixos frenem coses. Però la cultura del *no* no ha tingut incidència en l'Euroregió. Sí que n'ha tingut en certs projectes, com carreteres, l'aeroport i alguna cosa del port de Barcelona, sobre política energètica. És a dir, sobre aspectes de la quotidianitat que tenen a veure amb aquest espai, però no directament sobre el projecte de l'Euroregió.

—Abans parlàveu de la idea de Maragall de la xarxa de ciutats.

—La idea de Maragall amb les set capitals estava bé. Maragall sempre és municipalista. I és cert que, sobretot a França, aquest llenguatge de les set capitals es pot acceptar més fàcilment. No fa tanta por. Ara bé, tampoc no es va fer res... Però ja ho veieu, que respon a aquest eix mediterrani.

Ara, dins l'estat espanyol, només, l'enfortiment d'aquest eix mediterrani és molt bàsic: la façana mediterrània espanyola.

—Potser és la contradicció més gran de les polítiques d'infraestructures espanyoles: d'una banda és bàsic l'eix mediterrani, però d'altra sembla que es combat amb una estructura radial.

—Això és el més greu. I l'ample de via europeu no agafa Barcelona-València. El que és més greu, no va de València a França!

—I aquests intents de fer passar l'eix cap a França per València i Saragossa?

—No té sentit que no hi hagi una bona carretera entra Saragossa i València. No té sentit. És bo que es faci, però sí que és un contrasentit aquesta voluntat manifestada de deixar Catalunya arraconada.

—Hem parlat de projectes i d'infraestructures, però fins a quin punt l'articulació d'aquest espai euroregional va a favor de reivindicacions més polítiques i culturals del catalanisme?

—Aquí el que hi ha és que des de Catalunya la qüestió identitària s'ha de tractar amb prudència. És evident que entre el País Valencià i Catalunya hi ha moltes, moltes coses en comú. Però sempre cal actuar amb molta prudència. I, a més, la iniciativa no ha de ser catalana. Catalunya pot acompanyar, però la iniciativa ha de ser dels valencians. I qui diu dels valencians diu dels balears. I igualment amb els rossellonesos. Han de ser ells. Nosaltres hi hem d'ajudar, si cal, hem de ser-hi presents, però amb una mentalitat de servei, no de voler remenar les cireres. A casa seva, les cireres les han de remenar ells. Ara, sí que tenim tot el dret de dir-los que, per a ells mateixos, és bo que defensin la pròpia identitat. Que no l'amenaça Catalunya, sinó una idea uniformadora d'Espanya.

Enric Rimbau