

Els Pirineus: geografia de la circulació i política de transports

Rafael Giménez i Capdevila
Institut d'Estudis Territorials
rafael.gimenezicapdevila@ietcat.org

Resum

A través de quatre enfocaments complementaris s'aborden els reptes actuals plantejats a la serralada pirinenca pel sistema de transports. Atesa la seva situació a l'istme que uneix la península Ibèrica amb la resta d'Europa, els Pirineus representen una barrera orogràfica per als fluxos de persones i mercaderies que els han de travessar, així com un obstacle polític per les fronteres que s'hi localitzen, les conseqüències de les quals no són innòcues per a les comunicacions. A la vegada, es tracta d'un territori de muntanya, que esdevé cada cop més atractiu com a seu d'activitats de qualitat i amb valors paisatgístics a preservar, tot plegat incompatible amb els eixos de trànsit intens en què s'han convertit els principals itineraris que el travessen.

Paraules clau: Pirineus, transport, infraestructures, frontera, trànsit, muntanya

Resumen

A través de cuatro enfoques complementarios se abordan los retos actuales planteados en la cordillera pirenaica por el sistema de transportes. Por su situación en el istmo que une la península Ibérica con el resto de Europa, los

Pirineos representan una barrera orogràfica para los flujos de personas y mercancías que los deben atravesar, así como un obstáculo político por las fronteras que se localizan en ellos y cuyas consecuencias no son inocuas para las comunicaciones. Igualmente, se trata de un territorio de montaña, que cada vez resulta más atractivo como sede de actividades de calidad y con valores paisajísticos a preservar, lo que es incompatible con los ejes de tráfico intenso en que se han convertido los principales itinerarios que lo atraviesan.

Palabras clave: Pirineos, transporte, infraestructuras, frontera, tráfico, montaña

Résumé

Les défis actuels posés à la chaîne pyrénéenne par le système des transports sont abordés moyennant quatre approches complémentaires. Étant donnée leur situation dans l'isthme reliant la péninsule Ibérique au reste de l'Europe, les Pyrénées représentent une barrière orographique pour les flux de personnes et de marchandises devant les franchir, ainsi qu'un obstacle politique par les frontières rattachées, dont les conséquences ne sont pas neutres pour les communications. De même, il s'agit d'un territoire de montagne, qui devient de plus en plus attrayant comme siège d'activités de qualité et avec des valeurs paysagères à préserver, le tout incompatible avec les axes de transit intense qui sont devenus les principaux itinéraires le traversant.

Mots-clé: Pyrénées, transport, infrastructures, frontière, trafic, montagne

Abstract

Four complementary approaches serve to address the current challenges that the transportation system poses to the Pyrenees mountain chain. Given its location at the isthmus that connects the Iberian Peninsula with the rest of Europe, the Pyrenees represent an orographical barrier to the flow of people and goods; they also represent an obstacle in political terms, due to the borders existing there, which have dangerous consequences for communication among the different territorial areas involved. Simultaneously, the Pyrenees are becoming more and more attractive for high valued activities, as it has valuable landscape that needs to be preserved. All this is incompatible with the fact of its main crossing itineraries having become heavy traffic axis.

Key words: Pyrenees, transport, infrastructures, borders, traffic, mountain

El títol de l'article, geografia de la circulació i política de transports, pretén situar la finalitat del text que segueix entre l'exposició d'uns fets objectius relacionats amb la configuració territorial i les propostes per millorar l'eficàcia de les comunicacions i superar-ne els inconvenients. Mentre la geografia de la circulació, expressió manllevada a la geografia regional francesa, i que prové de la *Verkehrsgeographie* alemanya, es refereix a la descripció, a la manera com es percep en cada moment la realitat del trànsit de persones i béns, la política de transports té a veure amb la voluntat d'afaiçonar el territori influent en l'ordenament, la potenciació o la limitació dels fluxos generats per aquest trànsit. És evident, però, que l'acció sobre el territori estarà fortament influïda per la manera de copsar-lo.

Per abordar aquest tema necessàriament complex, es proposen quatre enfocaments per agrupar algunes de les idees que diferents autors, col·lectius o institucions han expressat sobre el paper dels Pirineus en relació amb les comunicacions físiques, i que s'exposen tot seguit per l'ordre cronològic de la seva aparició:

- Els Pirineus han rebut qualificacions com ara mur inexpugnable, que ofereix passos exigus... Sovint se'n destaca el paper d'obstacle orogràfic, de barrera física per a les comunicacions.
- Els Pirineus són també frontera política i econòmica, almenys de forma explícita durant els darrers 300 anys, a vegades impermeable o tancada.
- Els Pirineus considerats com una frontissa, com la ròtula que uneix dues parts del territori europeu, que agermana cultures molt properes, i que només representen un sobrecost per a la comunicació quan es contemplen a escala continental. Des d'aquest punt de vista la paraula clau és la permeabilització.
- Els Pirineus com a territori fràgil, abocats al col·lapse (o a l'asfíxia) per l'augment del trànsit que els travessa i penetra, amb la conseqüent contaminació i deteriorament del patrimoni natural. En aquest cas es posa èmfasi en la necessitat de preservació i al rebuig a la implantació de noves infraestructures de transport.

Barrera. Els Pirineus com a obstacle orogràfic

Els geògrafs clàssics coincideixen a destacar l'absència d'eixos naturals per a la circulació en i a través de la serralada pirinenca. El relleu explica el fet.

En extensió, perquè els Pirineus ocupen tot l'istme que uneix la península Ibèrica amb la resta del continent europeu. I això malgrat algunes imatges manipulades que voldrien demostrar l'existència d'algun pas intermediari, cas d'una il·lustració en una publicació sobre el ferrocarril de la Noguera Pallaresa (figura 1), talment l'espasa de Rotllà hagués fet de les seves en aquestes contrades. La línia estructural pirinenca s'orienta d'est a oest amb una longitud d'uns 430 km, i encara continua amb la serralada cantàbrica. Així ho expressa magníficament en vers Jacint Verdaguer a *Canigó* (1885):

Figura 1



Quan la muntanya s'obre perquè hi passi el ferrocarril. Itinerari de la línia Lleida-Tolosa de Llenguadoc per Salau. Font: Nebot, Urgelés i Castro (1995).

¿Què són los Pirineus?: serpent deforme
que, eixint encara de la mar d'Astúries,
per beure l'aigua a on se banya Empúries
atravessa pel mig un continent.
Quan ja a la mar Mediterrànea arriba,
al mirar-la, potser, tan espantable,
amb un colp de sa espasa formidable
en dos lo migpartí l'Omnipotent.

Si es fixa l'atenció en l'amplada dels Pirineus, es fa avinent l'asimetria entre els vessants nord, més dret o costerut, i sud, més suau, però al qual s'afegeix en els Prepirineus. La forma de les valls, d'origen fluvial, en V, perpendiculars a la divisòria d'aigües, amb congostos estrets, no facilita les comunicacions. La inevitable comparació amb els Alps, on les valls glacials en forma d'U penetren fins al cor de la muntanya i permeten afrontar els túnels a una

relativa baixa cota des dels dos vessants, no deixa dubte de l'escassa vocació pirinenca a afavorir la circulació de persones i béns. A més, aquesta disposició nord-sud dificulta enormement qualsevol comunicació transversal, de manera que cal baixar a les planes per assegurar les relacions intrapirinenques. Les conseqüències per als transports s'exemplifiquen amb una experiència personal relatada per Jean Sermet (1907-2003), que fou secretari general de la Comissió internacional dels Pirineus durant més de dues dècades des de la seva represa a partir de 1949 i autor prolífic en la literatura sobre les comunicacions pirinenques:

... l'édifice pyrénéen s'étale plus largement en Espagne qu'en France. Toute une géographie des Pyrénées (...) peut être fondée sur la minceur et l'exiguïté du versant français. Par contre, la traversée de la partie espagnole de la chaîne, même là où elle est la plus simple et la moins large, en Aragon, est une entreprise longue et pénible. Combien plus encore, lorsqu'on s'avise de parcourir les Pyrénées catalanes, notamment la région des Nogueras. Alors les gorges et défilés succèdent aux bassins, interminablement; la route monte et descend et tourne, sans fin. Quel contraste attend le voyageur, qui de Saint-Gaudens veut gagner Lérida, et qui à peine entré dans la montagne a franchi la frontière au Pont du Roy, puis sans longueur excessive atteint au fond du Val d'Aran le faite de la Bonaigua ! Descendant ensuite sur le versant Sud il ne voit jamais s'annoncer le vaste étagement tant désiré des plaines du Sègre et de l'Ebre. Quiconque a, dans les « coches de línea » de la Alsina Graells, effectué ce voyage s'en souvient avec accablement, et réalise pleinement que les Pyrénées s'avancent, oui, profondément en territoire espagnol (Sermet, 1952, p. 10).

Finalment, cal tenir en compte l'alçada de la serralada pirinenca. Com bé destaca Jaume Font i Garolera (1999, p. 49), de Larrau, a Navarra, al coll d'Ares (entre el Ripollès i el Vallespir), amb una distància de 225 km, només hi ha cinc passos més, tots per sobre dels 1550 m, de manera que, com recorda sovint Albert Serratosa, són impracticables a l'hivern perquè la cota de neu se situa al voltant dels 1400 m. Així doncs, i des d'aquest punt de vista, la configuració orogràfica justifica i explica l'escassetat de vies de comunicació que travessen els Pirineus.

Frontera. Els Pirineus com a obstacle polític

La desfavorable, des del punt de vista de les comunicacions, configuració orogràfica dels Pirineus no ha impedit una intensa circulació de caràcter local, reconeguda des de l'època romana amb nombrosos testimonis. Diferents autors consultats (Solé i Sabarís, 1951; Sermet, 1965) admeten que fins a l'arribada dels mitjans de transport moderns, el ferrocarril i més tard l'automòbil, és a

dir fins ben entrat el segle XIX, la frontera política no constituïa un obstacle per a les comunicacions entre els dos vessants.

L'existència d'algunes unitats polítiques transpirinenques des de l'època romana fins al segle XVII (1659) suposa intercanvi i relació. El Principat d'Andorra representa la supervivència d'aquella situació i de la unió pirinenca. Això no obstant, un nou factor influirà decisivament en la conversió dels Pirineus en aïllant: la frontera política entre els Estats espanyol i francès consolidada a partir de finals del segle XVIII, en un ambient de conflictivitat latent, si no explícita.

Les temptatives de millorar la xarxa de camins transpirinenca empresos des de França, primer per l'intendent d'Étigny encara a finals del XVIII, toparen, en paraules de Max Sorre (1933), amb la desconfiança espanyola envers els veïns del nord. Aquesta desconfiança aniria creixent amb els conflictes hispanofrancesos i aquest mateix autor la utilitza com a fonament de la decisió espanyola d'adoptar un ample de via diferent al francès a la xarxa ferroviària. Les conseqüències d'aquesta decisió del 1844, ratificada el 1855, i encara no rectificada, han estat i continuen sent nefastes per a les comunicacions entre la península Ibèrica i la resta d'Europa. Val a dir, això no obstant, que les raons que condueixen a aquesta opció són més complexes i el problema rau més en la insistència posterior en el manteniment de l'ample diferencial que no pas en el seu origen o justificació inicial.

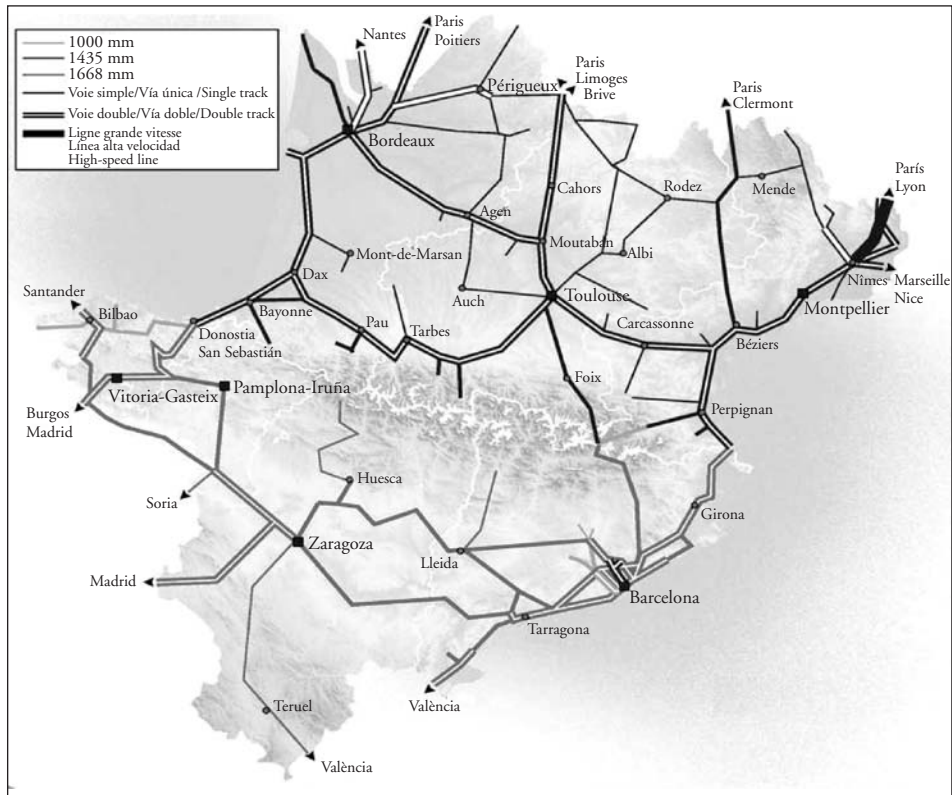
En esdevenir els Pirineus una zona perifèrica dels seus respectius Estats, la configuració de les xarxes modernes de transport respon, amb les limitacions tècniques de cada època, gairebé exclusivament a raons bé de política exterior interestatal (acords o desacords en els interessos colonials, guerres mundials...), bé de política interior (guerres carlines a Espanya, actituds centrifugues de certs territoris, explotacions particulars de recursos naturals...). Són sobretot aquests arguments els que condicionen la construcció dels enllaços transpirinencs.¹ Per això, la xarxa ferroviària actual del territori pirinenc és una bona manera d'exemplificar l'efecte frontera (figura 2).

Al costat de la seva feblesa política, l'espai pirinenc, sobretot al vessant espanyol, esdevé marginal des del punt de vista demogràfic i econòmic, tal com assenyala Jaume Font i Garolera. Per això, l'interès d'estendre-hi ferrocarrils i més tard carreteres resulta limitat. Fins al segle XX, quan la internacionalització del comerç és massa evident per frenar-la, no sorgeixen nous projectes de veritable integració de la circulació transpirinenca, com fou l'intent de Pearson i del port de Barcelona d'arribar a la frontera amb ample normal europeu (figura 3).

A més de les fronteres estatals, cal no oblidar tampoc l'existència dins l'espai pirinenc de fronteres administratives entre comunitats autònomes, regions, províncies, departaments, comarques, cantons, *pays* i evidentment municipis. Cada una d'aquestes unitats politicoadministratives té la seva pròpia visió de

1. Com ho demostra a bastament Ester Vidal a la seva tesi doctoral (1994).

Figura 2



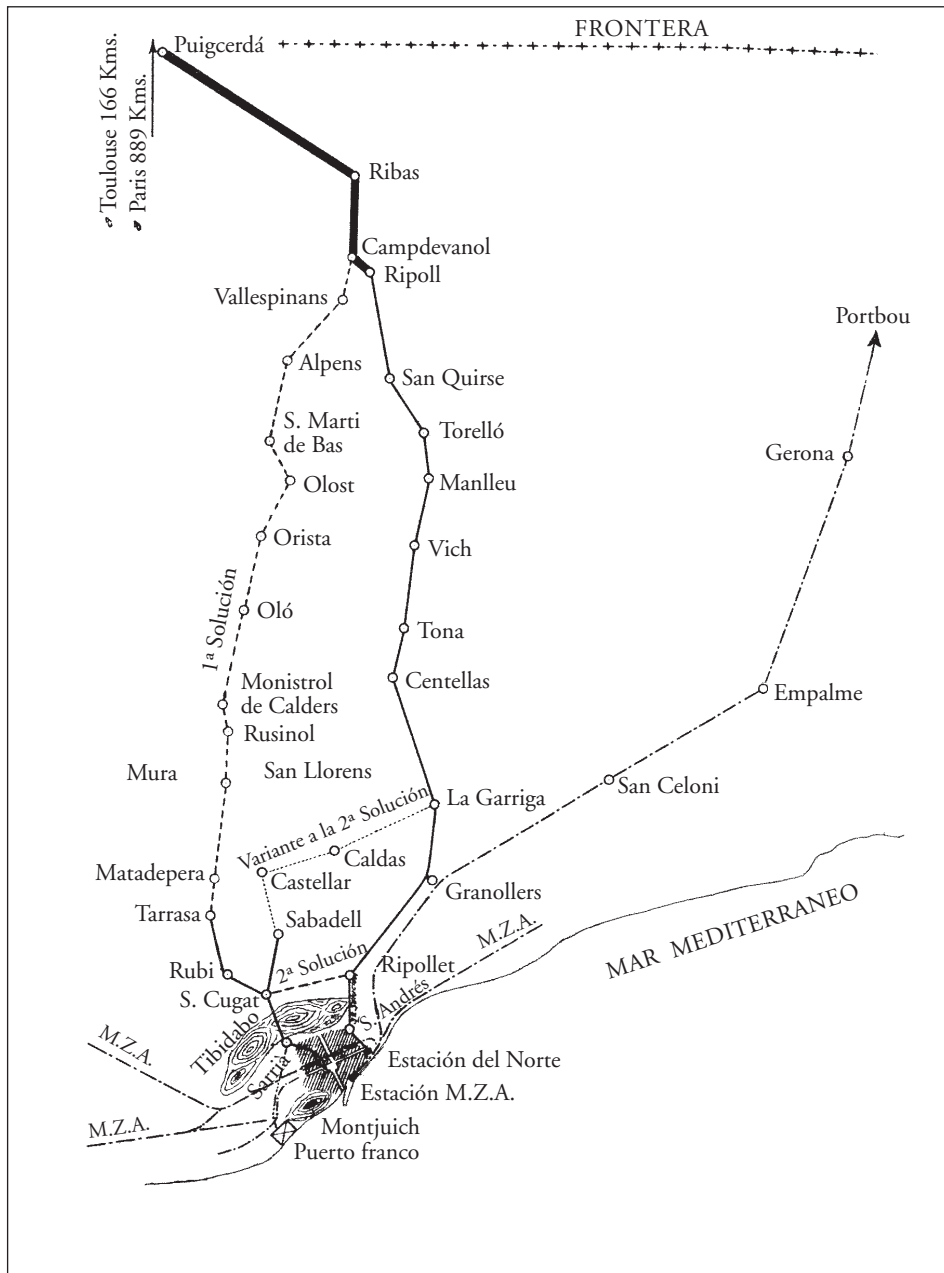
Mapa de la xarxa ferroviària dels territoris pirinencs (2002). Font: *Atlas Transpirinenc de Transports*, 2002.

les comunicacions pirinenques i del paper que han d'exercir en relació amb el territori que administren.

Les fronteres són les cicatrius d'Europa, deia Robert Schuman, però també els llocs privilegiats de la construcció europea (segons els europeistes actuals). Per això, la cooperació transfronterera es presenta com una de les peces mestres, sovint com un laboratori, de la integració europea. I la facilitat de comunicació n'és l'eina principal. D'aquí el paper rellevant que progressivament adquireixen la Comunitat de Treball dels Pirineus i altres iniciatives d'aquest tipus, com les Euroregions, que impulsen la millora de les xarxes i serveis de transport com a principals objectius.

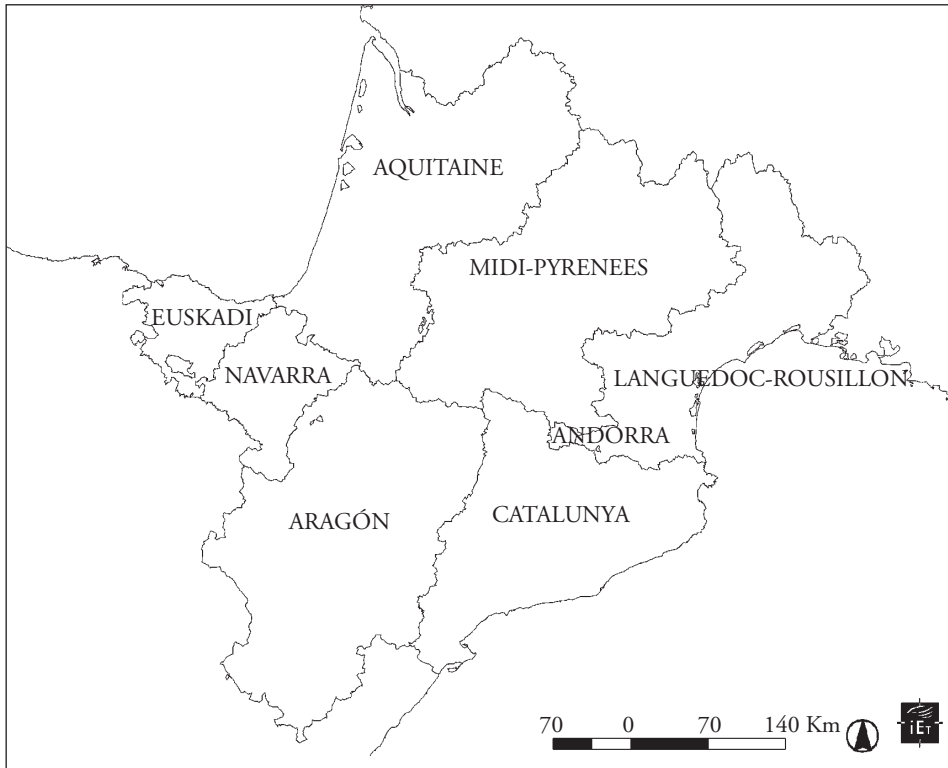
La Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP) és un organisme interregional de cooperació transfronterera, sense poders executius, dedicat a l'intercanvi d'informació, la coordinació i la proposta d'accions. Fou creada el 1983, per impuls del Consell d'Europa en el marc de la preparació de l'entrada d'Espanya a la Comunitat Europea i en són membres tres regions franceses: Aquitània, Migdia-Pirineus i Llenguadoc-Rosselló; quatre comunitats autònomes: País

Figura 3



Mapa línia ferrocarril Pearson. Font: Salmerón, 1988, p. 29.

Projectes d'enllaç dels Ferrocarrils de Catalunya amb la xarxa francesa. Arxiu autor.

Figura 4

El territori de la Comunitat de Treball dels Pirineus.

Basc, Navarra, Aragó i Catalunya, així com el Principat d'Andorra (figura 4). L'abril de 1984 es reuní per primera vegada la Comissió sectorial de Comunicacions, coordinada per Albert Serratosa fins el 1997, per tal d'impulsar un dels principals objectius de la CTP: la permeabilització dels Pirineus.

A poc a poc l'efecte de la frontera política s'afebleix. La mental encara més lentament, però alguns exemples fan pensar que es treballa en la bona direcció. *“Les Pyrénées, frontière sauvage”*, aquest era l'eslògan de la propaganda turística francesa dels anys 80 evocant no només la feréstega natura pirinenca, sinó també l'exotisme i la llunyania del territori a l'altra banda de la serralada. La CTP, en canvi, va proposar com a alternativa: “Els Pirineus, muntanya d'Europa”.

Ara bé, potser el problema és un altre i assistirem aviat al desplaçament de la frontera pirinenca. Albert Serratosa canvia aquella dita d'“Àfrica comença als Pirineus”, per la d'“Àfrica comença a Orleans”, fent referència al gran buit de comunicacions que fins fa ben pocs anys hi ha hagut dins del triangle format per Orleans, Hendaia i Narbona, i que tot just ara es comença a trencar amb la consolidació dels eixos nord-sud Tolosa-Llemotges-Orleans i Besiers-Clermont d'Alvèrnia i el transversal Bordeus-Tolosa-Narbona. O bé

passarà el contrari, que la frontera avui pirinenca es desplaçarà cap a l'interior de la península Ibèrica pel fet de l'aparició de noves fronteres tècniques per una incompleta adaptació de la xarxa ferroviària ibèrica a l'ample normal europeu.

La Unió Europea té un discurs favorable a l'afebliment de "l'efecte frontera" en les seves fronteres internes, i els Pirineus n'és una. Ara bé, pel que fa a les comunicacions el balanç és (encara) força modest. Amb fons de desenvolupament regional (FEDER) durant els anys 1980 i primers 1990 les ajudes comunitàries no arriben al 2% del total invertit a la xarxa viària pirinenca, mentre que són encara més escasses les dedicades a la xarxa ferroviària. Amb l'establiment dels programes Interreg, dissenyats especialment per als espais fronterers, semblava que la participació comunitària a la millora de les comunicacions augmentaria, però en realitat, a part d'alguns estudis, fins ara no s'ha finançat cap obra rellevant. Cal citar, això no obstant, que a posteriori s'obtingueren fons d'Interreg per a una nova, per bé que modesta, connexió viària transfronterera, la de Tapis (Alt Empordà) a Costoja, impulsada per la Generalitat de Catalunya i el *Conseil Général des Pyrénées-Orientales*. En canvi, el finançament del túnel viari de Somport, inaugurat a principis del 2003, és un clar exemple d'ajuda comunitària que no té per objectiu principal disminuir l'efecte frontera: mentre a la banda espanyola del túnel s'utilitzen els Fons de Cohesió, que suposen el 85% del cost de l'obra, a la banda francesa la contribució comunitària es limita al 20%.

Per bé que els Estats espanyol i francès realitzen respectivament les línies ferroviàries per a alta velocitat entre Madrid i Valladolid, amb un túnel sota el Guadarrama de 28 km de longitud, i entre París i Estrasburg, tots dos són incapaços d'assumir el tram Figueres-Perpinyà, amb un túnel de 8 km, i l'acaben donant en concessió per tal que s'exploti mitjançant la percepció d'un peatge. Per tant, la frontera ferroviària seguirà existint, perquè el cost de passar per aquest tram interestatal serà més car que per qualsevol altre dins d'un mateix Estat.

Xarnera. Els Pirineus com a espai de connexió

D'acord amb el que afirma el geògraf Josep Vicent Boira,² per abordar les comunicacions transpirinenques cal un canvi d'escala: ni regional ni estatal. S'ha de fer des d'una òptica plenament europea i des de l'associacionisme geopolític interregional. De fet, cada cop té menys importància la distància física que dona l'espai euclidià, perquè el que realment compta és la distància mesurada en temps de l'espai discontinu. En aquest segon espai, els Pirineus molesten, perquè posen dificultats a la connexió entre els diferents

2. A la Jornada Mobilitat i Territori a l'Euroespai Llatí Central, organitzada per l'Institut d'Estudis Territorials en el marc de l'Eurocongrés 2000, a Barcelona, el 26 de febrer de 2003.

nodes de les xarxes globals. Per això alguns representants d'aquestes xarxes globals voldrien “suprimir-los” (textualment, però se suposa que figuradament).

Així, han sorgit iniciatives transpirinenques que cerquen fomentar el desenvolupament econòmic, cultural i fins i tot polític o institucional, com ara la citada CTP, les euroregions, l'Eurocongrés 2000, l'EURAM, les xarxes de ciutats. Una de les conseqüències d'aquestes cooperacions transfrontereres hauria de ser la intensificació dels intercanvis transpirinencs i, per tant, una major utilització de les infraestructures existents.

En aquest cas no s'estalvien els qualificatius per donar un nou paper als Pirineus en relació amb les comunicacions, destacant per exemple la “capacitat d'osmosi pirinenca”, a la vegada que el formatge de Gruyère esdevé un símbol organicista de la permeabilització dels Pirineus.³

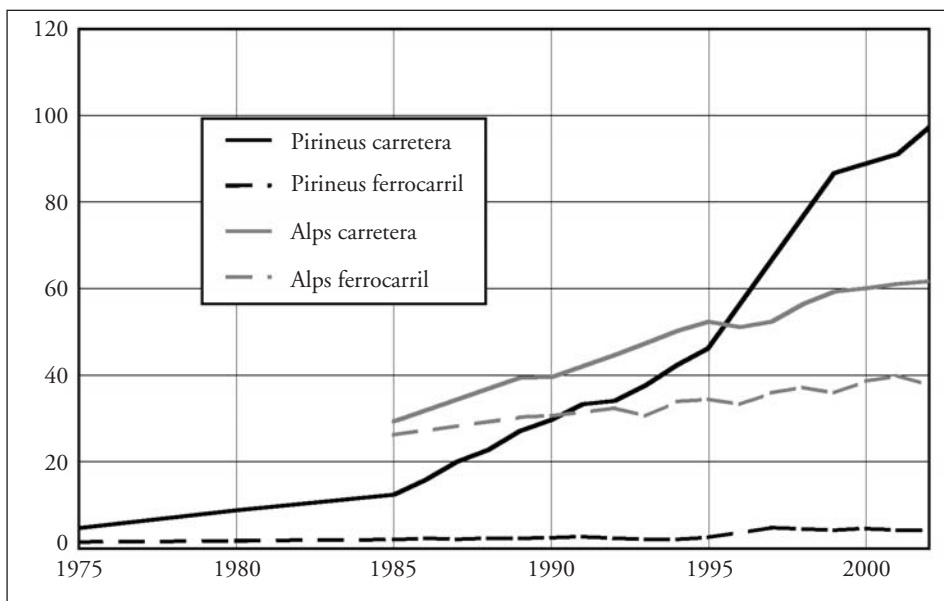
Per què han de ser “permeables” o “porosos” els Pirineus? Atès que la major part del trànsit de mercaderies i una part molt significativa del de viatgers entre la península Ibèrica i la resta d'Europa transita per vies terrestres travessant els Pirineus, per als defensors d'aquest punt de vista la integració real dels països ibèrics al conjunt d'Europa depèn en bona mesura de la facilitat de les comunicacions transpirinenques. Es tracta doncs que els Pirineus no suposin un fre a la integració socioeconòmica dels territoris que l'envolten.

El fort creixement dels intercanvis a través dels Pirineus, esdevingut especialment des de la integració d'Espanya i Portugal a l'aleshores Comunitat Econòmica Europea el 1986, confirma la importància del paper connector de la serralada. Durant la dècada dels anys 1990 el volum de trànsit terrestre pràcticament s'ha triplicat, passant dels 33 als 95 milions de tones (figura 5). El nombre de camions que travessen la frontera pirinenca s'ha més que quadruplicat entre l'any anterior a l'entrada dels Estats de la península Ibèrica a la CEE (1985) i el 2001: d'uns 4 000 camions/dia a 18 000, repartits ara força equitativament entre l'itinerari atlàntic i el mediterrani. Gairebé tot l'increment del trànsit de mercaderies ha estat absorbit per la carretera.

Aquest increment dels fluxos s'ha produït amb una dotació infraestructural que no ha variat substancialment en el darrer quart de segle, de manera que l'ús intens dels itineraris als dos extrems de la serralada imposa cada cop més les seves conseqüències sobre la congestió i la seguretat viària. Ara bé, el trànsit a través dels passos interiors muntanyencs també registra increments relatius significatius, que fan elevar el nivell de preocupació dels habitants i les autoritats locals. També cal notar una dada rellevant, amb conseqüències directes sobre les polítiques de transport i en concret l'actitud de l'Estat francès: la meitat del trànsit terrestre transfronterer de mercaderies correspon a intercanvis entre la península Ibèrica i França. L'altra meitat travessa França i té com a origen o destinació la resta d'Europa. Amb l'ampliació de la Unió

3. Aquesta expressió fou emprada per Andreu Claret durant el Congrés Mundial de Carreteres de 1962. Informació facilitada per Albert Serratosa.

Figura 5



Evolució dels intercanvis terrestres de mercaderies per modes de transport, 1975-2002. Comparació Pirineus-Alps. Font: elaboració pròpia amb dades de la Comissió Europea i de l'Observatori francoespanyol del trànsit a través dels Pirineus.

Europea cap a l'Est, és de suposar que aquests fluxos de llarg recorregut s'incrementaran encara més.

Per això s'han elaborat diferents propostes per materialitzar la permeabilitat dels Pirineus. D'entre les més recents, destaquen els Esquemes d'infraestructures de transports de la CTP (aprovats el 1988 i actualitzats el 2000), que es fonamenten en la proposta de xarxa mínima per a Europa elaborada per Albert Serratosa el 1982 i que preconitza un repartiment homogeni de les infraestructures per tot el territori, com una materialització del que ell anomena els "drets mínims del territori" (figures 6, 7 i 8).

Així mateix, les comunicacions transpirinenques entren a l'agenda europea. La Comissió Europea comença a tenir en compte la permeabilitat dels Pirineus a partir de mitjan dels anys 1990, quan adopta una llista de 14 projectes prioritaris d'infraestructura de transports, dels quals un correspon a les noves línies ferroviàries per a l'alta velocitat i ample estàndard que han de comunicar sense entrebancs la península Ibèrica amb la resta d'Europa, a través de dues branques, una per cada extrem de la serralada. Aquesta voluntat de les institucions comunitàries queda més explícita al Llibre Blanc de la Comissió sobre transports publicat el 2001, on la paraula permeabilitat hi és utilitzada i s'abona la idea d'un tercer pas transpirinenc apte per als grans fluxos de mercaderies.

L'interès per la permeabilitat pirinenca s'expressa a tres escales: continental, regional i local.

Figura 6

Proposta de xarxa viària mínima per a Europa elaborada per Albert Serratos (1982).

A escala continental l'objectiu és facilitar la comunicació entre la península Ibèrica (i més enllà, el Magrib) i la resta d'Europa. Compta amb el suport de l'Estat espanyol, totes les Comunitats autònomes i Regions frontereres i, més recentment, de la Unió Europea. L'Estat francès no hi demostra gaire entusiasme perquè la millora de les comunicacions amb la península Ibèrica no és prioritària enfront d'altres orientacions, com ara vers Alemanya i Itàlia.

El túnel viari de Somport aporta un exemple gràfic de la discrepància entre els Estats francès i espanyol, expressada en la diferent monumentalitat de les boques nord i sud (figura 9). Mentre des del vessant sud es tracta d'una porta a Europa, capaç de contribuir a la millora de la competitivitat de l'economia ibèrica, des del nord aquest itinerari es percep com una modesta via de comunicació interregional.

El projecte de travessia ferroviària mitjançant un túnel de base s'insereix en aquesta lògica continental. Es tracta d'un intent de canviar la "geografia" dels fluxos. Si ara el trànsit de pas es dona sobretot a través dels extrems dels Pirineus, amb aquesta nova infraestructura es voldria que una part significativa passés pel centre dels Pirineus, a través d'Aragó.

A escala regional es persegueix augmentar la capacitat global, però també el nombre de passos i per tant repartir més els fluxos en el territori, per tal de fer

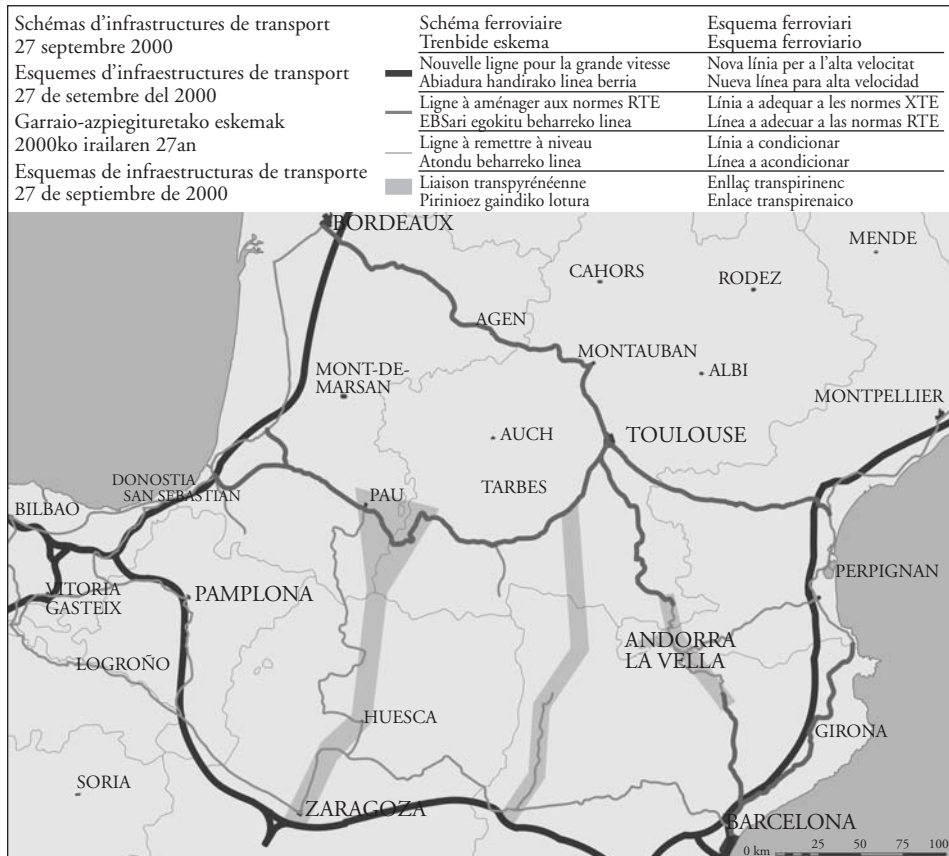
Figura 7



Esquema viari de la Comunitat de Treball dels Pirineus (2000).

front a la creixent congestió als extrems de la serralada pirinenca. És la posició de la CTP, que l'Estat espanyol també abona pel que fa a la xarxa viària amb els successius plans d'infraestructures. La CTP proposa quatre passos viaris més, de qualitat i capacitat semblant als dels extrems, així com la rehabilitació dels dos passos ferroviaris interiors existents, que serien substituïts a llarg termini per túnels de base.

A escala local l'objectiu principal és la millora de la connectivitat transfronterera de proximitat. La CTP proposa un pas cada 50 km com a mínim. Els exemples més emblemàtics són els projectes de túnels viaris de Salau i Benasc-Luchon, o el ja realitzat d'Aragnouet-Bielsa (1976), per cert sufragat en un 60% per aquests dos ajuntaments, que fins fa ben poc encara pagaven els deutes. L'argument habitual és deixar de ser un cul de sac per integrar-se en corrents turístics que permetin revifar una economia malmesa i capgirar el consegüent despoblament (cas del Couserans en relació amb Salau o, més recentment, del Ripollès en relació amb Toses).

Figura 8

Esquema ferroviari de la Comunitat de Treball dels Pirineus (2000).

Reserva. Els Pirineus com a patrimoni natural

Des del punt de vista ambientalista, es tendeix a destacar els costos externs que provoquen els transports (sobretot els que empen la carretera) a les zones de muntanya. Per costos externs s'entén tots aquells efectes el cost dels quals l'usuari del transport no assumeix directament. André Etchélecou, des de la Universitat de Pau, és un dels pioners en la realització d'estudis d'aquest tipus aplicats als Pirineus. També l'Agència Europea del Medi Ambient va emetre un informe sobre el tema l'any 2001. En resum, es ressalten dues qüestions: el soroll, agreujat a la muntanya per l'estretor de les valls, que en dificulden la dissipació, i la inversió tèrmica, que provoca la concentració de la contaminació atmosfèrica al fons de les valls, la zona ocupada per les poblacions.

Per tant, apareix la contradicció entre la voluntat de permeabilització i la necessitat de conservar el patrimoni natural i cultural dels Pirineus, fins i tot com a font de riquesa dels habitants de la muntanya.

Figura 9
Nord



Sud



Les dues boques del túnel viari de Somport, inaugurat el 2003. Fotos: Rafael Giménez i Capdevila.

D'aquesta manera, les comunicacions transpirinenques han irromput al primer pla de l'actualitat, seguint l'estela d'allò que està passant als Alps, amb el protagonisme, més al vessant nord encara que al sud, de moviments contraris a la inserció o ampliació d'infraestructures de transport i a l'increment del trànsit pesat en els itineraris pròpiament de muntanya.

Els casos de la vall d'Aspe i del Couserans, tots dos al vessant nord dels Pirineus, són exemples de la lluita entre dues visions del territori. Mentre les elits locals, amb la major part de representants polítics al capdavant, veuen en una (nova o millorada segons el cas) via transfronterera una esperança de "*desenclavement*" i de connexió amb la globalització, els propietaris de segones residències o les persones que han escollit aquests indrets com a lloc de retir, pretenen continuar "aïllats", preservant així la font de la seva principal riquesa, la tranquil·litat.

La Val d'Aran aporta un bon exemple d'identitat de projecte al voltant de la valorització d'un patrimoni paisatgístic, que es percep amenaçat amb la intenció del govern central espanyol de fer-hi una via d'alta capacitat, expressada en els darrers documents de planificació d'infraestructures i concretada ja en un projecte de variant de Vielha. La contradicció entre els efectes negatius del trànsit de pas (especialment de camions), que es veuria significativament incrementat, i la preservació de l'entorn de qualitat per atreure turisme no massificat, han portat el Conselh Generau a elaborar la seva pròpia proposta (amb la participació de l'Institut d'Estudis Territorials) d'implantació d'una nova carretera respectuosa amb els interessos paisatgístics i econòmics de l'Aran i a defensar-la davant les autoritats estatals.

Aquests exemples demostren que el debat sobre la implantació d'infraestructures coneix també a les zones de muntanya pirinenques una puixança inusitada. Per això els actors locals reclamen una millor informació sobre els projectes i exigeixen més participació en les decisions que els afecten. Ara bé, no sempre el joc és net: en una campanya de comunicació confusionista es va arribar a publicar que al Somport maten óssos per construir-hi un túnel! (Buchou, 2000).

Conclusions

Per la seva situació a l'istme que uneix la península Ibèrica i la resta d'Europa, la serralada pirinenca representa una dificultat per als fluxos de persones i mercaderies que l'han de travessar. A la vegada, es tracta d'un territori de muntanya, que esdevé cada cop més atractiu com a seu d'activitats de qualitat i amb valors paisatgístics a preservar, tot plegat incompatible amb els eixos de trànsit intenses.

La voluntat de permeabilització per a la comunicació entre territoris adjacents i llunyans es contraposa amb la de preservació i potenciació del patrimoni natural i cultural de la serralada. Permeabilització i preservació són dos

objectius en principi contradictoris, que fins ara no havien tingut topades d'envergadura als Pirineus. Tanmateix, els conflictes són latents i esclataran a mesura que els fluxos transpirinencs es desbordin cap a itineraris de l'interior, per als quals ja s'estan proposant solucions infraestructurals de gran impacte territorial.

Així doncs, els reptes de futur per a les comunicacions pirinenques es poden resumir amb tres interrogants:

- Com garantir el manteniment de les activitats als Pirineus (turisme, petita i mitjana indústria, agricultura, ramaderia...) dotant-los de l'accessibilitat necessària?
- Com dotar els Pirineus d'accessibilitat forània tot preservant els seus valors paisatgístics i el patrimoni natural?
- Com impulsar la permeabilitat fronterera sense malmetre les condicions de vida dels pirinencs?

Les respostes a aquestes qüestions hauran de partir d'una nova governança del sistema de transport i mobilitat pirinenc, que ha d'integrar totes les institucions i col·lectius legítimament representats i trobar les solucions més adequades, posant més èmfasi en la planificació a llarg termini, per treure-la del debat polític quotidià, per al qual quedaria la programació, l'ordre amb què s'han d'implantar les peces proposades pels esquemes i plans.

Caldrà trobar un compromís entre el trànsit de pas, l'accessibilitat dels territoris de muntanya i la preservació dels espais i dels modes de vida amb valor patrimonial. Per això s'ha de deixar ben clar quina porció del territori cal "sacrificar" per a la funció de circulació, sabent que aquesta també reporta beneficis per a la qualitat de vida. Aquest arbitratge és difícil de fer en un territori delicat com els Pirineus. Per tant és necessària una concertació interinstitucional i amb la societat civil molt profunda, d'àmbit transfronterer, per tal de prendre les decisions amb la maduració i el consens suficients que en garanteixin l'acceptació generalitzada.

Bibliografia

- BUCHOU, Hubert (2000). *L'ours et le tunnel: la bataille du Somport*. Biarritz: Atlantica.
- COMISIÓN EUROPEA (2001). *Libro Blanco La política europea de transportes en el horizonte 2010: la hora de la verdad*. Luxemburg: Office des publications officielles des Communautés Européennes.
- COMUNITAT DE TREBALL DELS PIRINEUS (2001). *Infraestructures i transport, un repte per als Pirineus*. Barcelona: Institut d'Estudis Territorials.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2001). *Road freight transport and the environment in mountainous areas. Case studies in the Alpine region and the Pyrenees*.
- ETCHÉLÉCOU, André [coord.] (1997), *Transports internationaux de montagne. Sortir de l'impasse*. Pau: Fédération des Clubs Alpains Français.

- FONT i GAROLERA, Jaume (1999). *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Vilassar de Mar: Oikos-tau.
- HOURCADE, Jean (1999). *La travesía de los Pirineos: un caso singular en Europa*. Madrid: Revista de Obras Públicas.
- NEBOT, Antoni; URGELÉS, Òscar; CASTRO, Joan (1995): *El tren de la Pobla*. Lleida: Ribera & Rius.
- SALMERÓN i BOSCH, Carles (1988). *El tren del Vallès. Història dels ferrocarrils de Barcelona a Sabadell i Terrassa*. Barcelona: Terminus.
- SERMET, Jean (1952). *Les Pyrénées chaîne hispanique*. Saragossa: Primer Congreso Internacional del Pirineo del Instituto de Estudios Pirenaicos.
- SERMET, Jean (1965). *Les routes transpyrénéennes*. Tolosa [França]: Société d'Histoire des Communications dans le Midi de la France.
- SOLÉ SABARÍS, Lluís (1951): *Los Pirineos. El medio y el hombre*. Barcelona: Alberto Martín.
- SORRE, Max (1949): *Los Pirineos*. Barcelona: Juventud [traducció castellana de l'edició francesa de 1933].
- VIDAL RAICH, Ester (1994). *La distorsión política de las redes de transporte: el caso de los ferrocarriles transpirenaicos, 1844-1928*. Tesi doctoral. Universitat de Barcelona. Publicada parcialment (1999): *Fronteras y ferrocarriles: Génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*. Lleida: Universitat de Lleida (col. Espai/Temps 39).
- VIERS, Georges (1973). *Los Pirineos*. Vilassar de Mar: Oikos-tau.