El futur de les connexions amb Europa.

Albert Serratosa
DOCTOR ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS.

El paper de terra de pas, de «marca», ha estat reconegut per tothom en referir-se a Catalunya. La nostra terra ha estat descrita com un aiguabarreig cultural. Més encara, aquest fet s'ha considerat factor decisiu en la formació del nostre tarannà específic. Pluralisme, tolerància, convivència, pactisme, flexibilitat mental, curiositat universal,... són alguns dels trets més sobresortints. Si no ho exagerem, almenys comparativament amb els altres pobles peninsulars, es pot considerar acceptable el diagnòstic.

Per contra, és ben curiós l'oblit, i moltes vegades la negació expressa, de la relació entre cultura i mobilitat. És ja una teoria clàssica lligar el desplegament cultural dels països, de les contrades o de les ciutats a les seves possibilitats de comunicació.

I quan diem comunicació, històricament, s'ha d'entendre el contacte social, només mitjançant desplaçaments personals. Per una altra banda, abans de la invenció del motor, tan sols el transport marítim permetia llargues distàncies i encara avui una immensa majoria de grans aglomeracions mundials es troben al costat de ports marítims o de vies fluvials navegables.

Per a distàncies curtes i mitjanes era possible el desplaçament terrestre, però els passos naturals marcats per l'orografia i les situacions estratègiques dels territoris constituïen factors decisius d'espontaneïtat. L'acumulació històrica d'experiències personals d'intercanvi amb territoris centrals o ben comunicats ha permès el desenvolupament cultural de molts pobles, com ara Catalunya. És hora ja de superar oblits i tornar a entendre que mobilitat i cultura tenen molt a veure.

La component tecnològica de les infrastructures del transport en el món d'avui ha distorsionat el raonament que fèiem i arribem a parlar de móns distanciats entre cultura i carretera, i fins i tot de móns contradictoris.

Altres correlacions de la mobilitat

De forma directa o indirecta, la mobilitat es relaciona també amb molts altres aspectes de la vida. La cultura o el simple contacte amb costums, lleis i formes de vida diverses, són el substràtum de la mentalitat d'un poble. Molts desplegaments socials, econòmics, artístics o polítics s'expliquen més fàcilment analitzant els components de la llavor històrica, recollida, conservada, tramesa i vivificada per això que en diem la mentalitat d'un poble.

El desig de llibertat, el fet de considerar la realització personal com un dels objectius de la vida, la tolerància, el gust per la varietat, el respecte als altres o la recerca de més opcions individuals, es troben a la base més profunda del tarannà d'un país. I totes aquestes idees, aquests sentiments, aquestes voluntats són marcats decisivament i de forma directa per la mobilitat, per la possibilitat d'explorar nous territoris, nous ambients culturals, noves maneres d'ésser.

La Teoria General de Sistemes ens ensenya que tot sistema viu (des de la cèl·lula fins a la Commonwealth) és un sistema obert que necessàriament ha d'intercanviar informació, energia i matèria amb l'entorn. L'electrònica permet actualment molt de trasllat informatiu sense desplaçament físic. Els cables o les canonades canalitzen aportacions energètiques sense que hi hagi transport en el sentit tradicional de la paraula. Tanmateix, avui encara els «inputs» i els «outputs» de matèria requereixen mobilitat de masses i per tant infrastructures de transport.

En paral·lel topem amb una evolució d'un altre caire. El marc territorial, la dimensió del sistema, augmenta. La llista de preocupacions ens porta un afany de comunicar-nos amb el cap comarcal (relacions de mercat), la capital regional, la seu del govern central o els centres econòmics d'un entorn habitualment reduït, a un nou territori, a una nova comunitat, que va descobrint la seva identitat i que s'anomena Europa.

Per consideracions econòmiques evidents, però tant o més per motivacions culturals i polítiques, volem anar a Europa, pertànyer a Europa, ser Europa. Per satisfer aquestes aspiracions, no n'hi ha prou de manifestar desigs eteris o signar tractats. Actuacions concretes, situacions de fet són els únics instruments per a consolidar dia a dia les relacions amb els nostres veïns, per fer habitual l'intercanvi, per barrejar sentiments de solidaritat i d'identitat. Una nova dimensió obliga a replantejar-nos temes tan transcendentals com articulació del territori, límits, redistribució, integració. La recerca d'una homogeneïtzació qualitativa canvia d'escala, d'objectius i d'instruments quan, sense sortir del marc català, anem més enllà d'una referència espanyola i ens arrossega a una referència europea occidental.

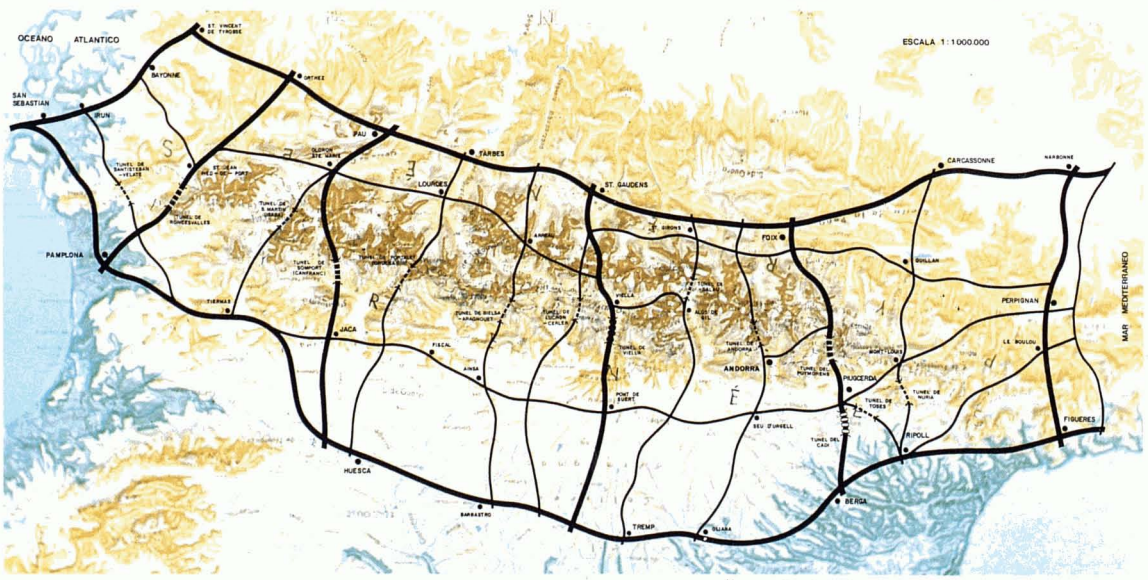
El Pirineu, anomalia d'Europa.

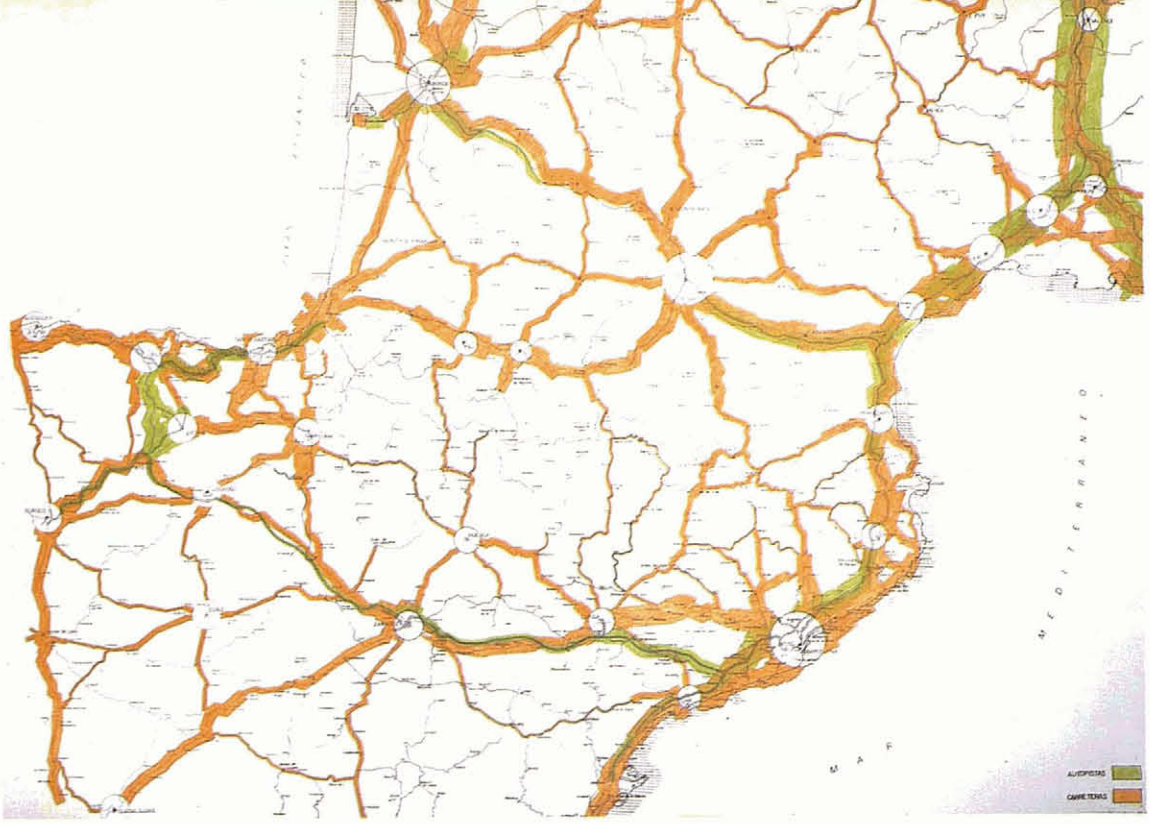
Les fortaleses, els castells o les ciutats emmurallades són exemples històrics prou coneguts per a protegir-se d'invasions no desitjades. L'orografia ha estat emprada



Mapa que recull les autopistes existents a Europa l'any 1984.

Proposta de vies i interconnexions per superar la barrera natural dels Pirineus mitjançant carreteres i autopistes.





Mapa de les Intensitats Mitjanes Diàries de trànsit per carretera, corresponents a la zona del Pirineu segons dades de 1980.

a bastament amb finalitats de defensa i així, estar envoltat de muntanyes ha constituït durant segles un avantatge remarcable. L'evolució biològica demostra els perills inherents a posar un èmfasi excessiu en algun dels objectius contradictoris de la vida. La llibertat de l'insecte encarada amb la seguretat de la tortuga, és un exemple evident d'una mala solució, incapaç de resistir el pas del temps.

Aquest és el cas del Pirineu. Durant molts segles, i fins i tot això és dubtós, el massís pirinenc ha estat un element de defensa (i aquí és obligada la qüestió: contra qui?). Econòmicament, la muntanya, refugi del poder polític, aplegava activitats complementàries (agricultura en el pla, ramaderia als pendents), fins que la mecanització del transport va trencar aquestes complementarietats històriques i els llaços econòmics i culturals cercaren el suport d'uns altres instruments.

La Cerdanya i el Berguedà s'allunyen, Catalunya i Occitània arriben a oblidar-se. Certament hi ha factors polítics (centralismes estatals), però una mirada a l'Europa intercomunicada ens permet de veure que els Estats nacionals, almenys els darrers anys, no han estat obstacles prou forts per separar contrades germanes per la història. El Pirineu ha constituït, i constitueix encara, una barrera real a la comunicació habitual i quotidiana que és la que compta. Catalunya, més encara l'Aragó, Espanya sencera, la Península Ibèrica i, esgotant el raonament, el nord d'Àfrica, han patit l'amputació real i efectiva d'Europa.

És l'hora de trencar barreres i de garantir la connexió amb la resta d'Europa. L'Aragó i també Navarra necessiten una més bona permeabilitat en els més de 200 kms que separen l'eix Tolosa de Llenguadoc-Lleida de l'autopista d'Irun-Hendaia. Per a Catalunya el tema és també prioritari. No n'hi ha prou amb l'autopista de la Jonquera. La resta de 200 kms de Pirineu Català ha d'ésser vençuda. L'Alt Empordà, la Garrotxa, el Ripollès, el Berguedà i les comarques lleidatanes d'alta muntanya han de millorar les seves relacions amb el litoral català, però per a sortir de la marginació, per a integrar-se en un procés de creixement europeu solidari són imprescindibles connexions amb França i Andorra, i naturalment entre si mitjançant eixos transversals. Les persones, els recursos i els productes manufacturats han de poder entrar i sortir en igualtat de condicions amb els altres territoris d'Europa i això exigeix uns esforços complementaris per a compensar els desavantatges orogràfics inicials. El mapa núm. 1 mostra les intensitats mitjanes diàries de tràfic al sud de França i al nord d'Espanya. Podem veure-hi com les relacions «es tanquen» dintre cada Estat i les connexions es limiten als extrems del Pirineu, que en 450 km continua essent un obstacle insalvable. El mapa núm. 2 recull les autopistes en servei a Europa el 1984, amb els grans buits del centre de França i de la Península Ibèrica. El mapa núm. 3 és la proposta posada al dia (1986) d'una xarxa viària bàsica europea que vol una accessibilitat homogènia per a totes les regions d'Europa, per tal que la solidaritat i la integració no siguin simples mots sense eficàcia pràctica.

Barrejant pensaments polítics i frases publicitàries, podem avançar, de cara als pessimistes, que cada il·lusió té el seu finançament i això permet canviar il·lusions per solucions.

A.S. □