GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

Quins temps aquells del ministre Brousse.

Opinió | 10/01/2008 | 21:58

Admiració per aquest senyor és la seva decidida acció en favor de la construcció de la línia de tren.

França ha tingut i té la tradició democràtica quasi des que Pèricles va concebre aquesta manera de governar a partir del 495 aC. Una definició força fidedigna del polític grec podria ser aquesta: "Pèricles, molt influent pel seu prestigi i per la seva intel·ligència, i manifestament insubornable, dominava la multitud respectant la llibertat i la guiava més que no pas era guiat per ella [...]. En fi, allò era de nom una democràcia, però de fet el govern del primer ciutadà". (Tucídides, II 64, 8-9). Pèricles doncs, va donar nom a tot el segle V aC. Fill d'un estratega militar reconegut i líder del partit democràtic d'Atenes, va aconseguir que la seva ciutat fos líder política i cultural de la zona

Bé, reflexionant seriosament però, i retornant al nostre temps, jo diria que tampoc no és això, ja que l'estat veí n'ha passades de tots colors abans de poder esgrimir allò tan ambigu de les tres divises, per ells, emblemàtiques, representatives i demostratives de la utòpica igualtat, llibertat i fraternitat entre els ciutadans del país de les Gàlies. Això és clar, si aquest supòsit de les tres divises fos una garantia quan entrem a França, aquest utòpic paradís dels homes i dones lliures, ja que vistos els darrers esdeveniments socials –i ja el tracte infrahumà que els responsables francesos van dispensar als refugiats republicans espanyols a les darreries de la Guerra Civil- succeïts als carrers de moltes ciutats de la República Francesa, em costa molt de donar-ho per fet.

Però anem a pams i centrem-nos en un dels personatges més emblemàtics que han ostentat carteres ministerials a França: Emmanuel Brousse. Si passeu per Mont Lluís, petit poble fortificat per Vauban, a la a la Catalunya Nord i en plena Cerdanya francesa, a uns vuitanta quilòmetres d'Andorra, fareu la volta a un punt rodó amb un monument de pedra ben plantat al seu bell mig. Si us hi atureu hi podreu llegir les següents paraules: "Au Ministre mort pauvre, au sauveur de la Cerdagne."

Aquestes paraules per a mi constitueixen un doble motiu de reflexió. No sé si a Espanya cap ministre, en arribar-li el moment de la mort l'ha trobat pobre, cosa que dubto. Potser més aviat el contrari, ja que jo diria que gairebé tots els que han ocupat alguna cartera o altra han deixat el càrrec més benestants que quan en van prendre possessió, per no afirmar que la seva solvència econòmica ha estat, alguna vegada, inversament proporcional als beneficis rebuts pels ciutadans i administrats. Però d'això ja en parlarem un altre dia en un article focalitzat en el tema en concret, i també ho farem del valor de les paraules, del pes de la Virtut, de la Unió i de la Força. Deixem-ho, de moment, per a una altra ocasió doncs.

El segon motiu de reflexió i, diria, d'admiració per aquest senyor és la seva decidida acció en favor de la construcció de la línia de tren que va permetre que la Cerdanya francesa ja no quedés mal comunicada durant l'estiu i gairebé incomunicada durant l'hivern amb la resta de punts de l'estat, cosa digna de reflexionar ara que els temes infraestructurals estan tan candents a l'altra Cerdanya i als territoris de més avall de la frontera francesa.

Emmanuel Brousse va ser aquell ministre de principi del segle passat que es va barallar amb Paris per engegar aquest projecte alhora que va gosar enfrontar-se al totpoderós Clemenceau,

per ajudar els pagesos oprimits per les autoritats i les circumstàncies adverses. Va defensar els més necessitats, va defensr projectes amb valentia, coratge i visió de futur amb tota una lliçó de política altruista. Després de moments de dificultats polítiques, econòmiques i tècniques, per fi es va inaugurar una línia de tren en aquell ja llunyà any 1911. Gairebé fa cent anys.

Per aconseguir aquesta proesa es van perforar dinou túnels, el més llarg de més de tres-cents metres; es van construir catorze viaductes i ponts, dos dels quals són una obra d'enginyeria rellevant: el pont Séjourné i el pont Gisclar, tots dos catalogats monuments històrics, i va arribar fins a l'estació més alta de França.
Le Petit Train Jaune, el Tren Groc, paradoxa d'un tren humil que assoleix superlatius.

Cal recordar que en aquells temps els mitjans tècnics dels quals es disposava eren molt més rudimentaris i limitats que els actuals. Però es va fer, i es va fer en un terreny extremament difícil.

Onze anys més tard, des de la banda espanyola del Pirineu, es va inaugurar un altre ferrocarril, i l'any 1922 les dues línies s'unien. Mentrestant s'havia perforat el túnel del Pimorent, una altra proesa tècnica, ja que es tracta d'un túnel que dibuixa una espiral dins de la muntanya. Barcelona i Tolosa encaixaven les mans.

En aquells llunyans anys vint ja es va poder connectar aquestes dues ciutats, i polítics i tècnics van portar a terme un xarxa ferroviària complexa, atrevida, que evitava aquella Andorra enclotada entre muntanyes i no la tenia en compte. Persones molt decidides van fer grans obres per portar el tren i desenclavar zones molt apartades. Però els andorrans van perdre el tren i potser l'única oportunitat de tenir-lo. Prop de cent anys més tard, Andorra continua tossudament al marge d'aquest procés i continua ignorant el tren. Diuen els andorrans que els faran un aeroport potser a la Seu d'Urgell i un altre a Andorra, pistes doncs tot just situades a una dotzena de quilòmetres l'una de l'altra. Ja veurem què passa, però l'oportunitat era aquella de fa gairebé un segle i no cap altra.

La meva reflexió però, es situa a Barcelona i en aquestes inacabables obres de les grans infraestructures ferroviàries i de l'alta velocitat de l'estat espanyol . Resulta doncs que fa cent anys Tolosa i Barcelona ja es van unir mitjançant el tren, però que, paradoxalment, un segle després la capital catalana encara continua "desconnectada" ferroviàriament amb mitjans dignes de la capital de l'estat. Potser els actuals governants haurien d'haver pres exemple de les decisions d'aquell valent ministre francès que va lluitar contra el centralisme francès per vertebrar tot l'estat a través del tren, i que a més va considerar necessari que les dues bandes del Pirineu estiguessin interconnectades. Aleshores l'amor propi i els bemolls de Brousse van vèncer, però sembla ser que ara les coses, malgrat l'Europa de Shenguen, van per altres derroters. Els governants de Madrid han retardat aquesta obra fins a la sacietat, i han prioritzat les línies interiors d'alta velocitat que van des de Madrid a Màlaga, des de Madrid a Toledo i a Valladolid, i des dels temps del Govern González que ja existeix la línia de l'AVE de Madrid a Sevilla. Això pel que fa a l'estat espanyol. Pel que fa al francès, encara no se sap quan trigarà a condicionar la línia Perpinyà. Felicitats doncs als ciutadans d'aquells indrets on l'AVE ja funciona plenament, però aquesta eventualitat, si es mira fredament, va contra el fet natural de la Unió Europea, i malgrat les promeses de Zapatero, que assegura que d'aquí a uns anys Espanya serà el país europeu amb més quilòmetres d'alta velocitat, resulta que a l'estat espanyol es continuen construint les cases pel terrat. Està molt bé que tothom tingui trens ràpids i d'ample europeu, però personalment crec que hagués estat més interessant, econòmicament i operativa, la construcció de la línia que pròximament unirà Madrid i Barcelona, i més tard enllaçarà amb el TGV francès, això sí, amb permís de Sarkozy que sembla ser que tampoc no ho prioritza al territori on ell comanda. Sincerament, no sé per què serveixen tants acords internacionals signats

entre els dos estats veïns, que no sigui per treballar plegats en la lluita contra el terrorisme. I potser la col·laboració interestatal antiterrorista si que és important, però tant com per no treballar en altres camps com el de les comunicacions viàries? Segurament quan aquesta infraestructura estigui acabada molts diran, per fi! I respiraran tranquils perquè podran sortir de Madrid i baixar a Hamburg, Lió, Viena, Amsterdam o Londres sense necessitat de gaires esforços més que el de pujar al tren al punt de partida. L'alta velocitat és l'alternativa als avions que tenen el problema de les arribades i les sortides i els dels desplaçaments als respectius aeroports. Els ferrocarrils moderns són la solució als col·lapses de les carreteres i a les llargues esperes prèvies i post dels aeroports, ja de per si carregats. Però els governants han de poder fer possible que aquesta connexió internacional europea sigui una realitat, malgrat que des d'alguns sectors se'ls pugui criticar per invertir en unes infraestructures tan necessàries per tots, i operatives en el terreny d'agilitar els tràmits d'aquest tipus de desplaçaments, malgrat que siguin en una comunitat autònoma com Catalunya que sembla que hagi de ser privilegiada en aquests fets per la seva situació geogràfica de territori fronterer amb l'estat veí. Potser sí que si els governs anteriors l'haguessin agilitat a la resta de l'estat s'hagués criticat molt que "encara haguessin invertit més a Catalunya en el TGV", ja que aquesta és la percepció que molts ciutadans d'altres comunitats espanyoles tenen de Catalunya, encara que res més lluny de la realitat, i als fets recents succeïts al Principat em remeto. Però el cert és que si aquest fet s'hagués donat, hi hagués hagut un més gran avantatge per a molts dels viatgers de Madrid, que, en aquest suposat, segurament ja faria anys que es desplaçarien fins a les principals capitals europees a través d'aquest modern ferrocarril. I a banda d'això, i potser per aquest mateix motiu, els francesos, que sempre fan ostentació d'aquesta cultura democràtica de què parlàvem al principi de l'article, s'haguessin vist obligats a fer l'enllaç fins a la frontera espanyola ràpidament per raons òbvies, i també per demòcrates es clar.

Autor: Santi_C
Santi_C

https://gironanoticies.com/noticia/4908-quins-temps-aquells-del-ministre-brousse.htm