

L'entrada en vigor de l'Acta Única Europea comportarà canvis importants en les zones de la frontera que vivien de la duana i dels tràmits internacionals. A l'Alt Empordà, on històricament l'economia ha estat vinculada a la zona fronterera, la Jonquera i Portbou, els dos pobles que, situats a la ratlla, han crescut, viscut i expansionat gràcies a ella, esperen -amb un cert escepticisme l'un i fent una crida per la supervivència l'altre- la nova situació internacional. Aquella que a partir del 1993 esborrarà les duanes i amb elles totes les infraestructures que anaven alimentant.



PAU LANAO

La mort de la frontera amenança la Jonquera i Portbou

PAU LANAO / MIQUEL TORNOS / CARMEN VINYOLÉS

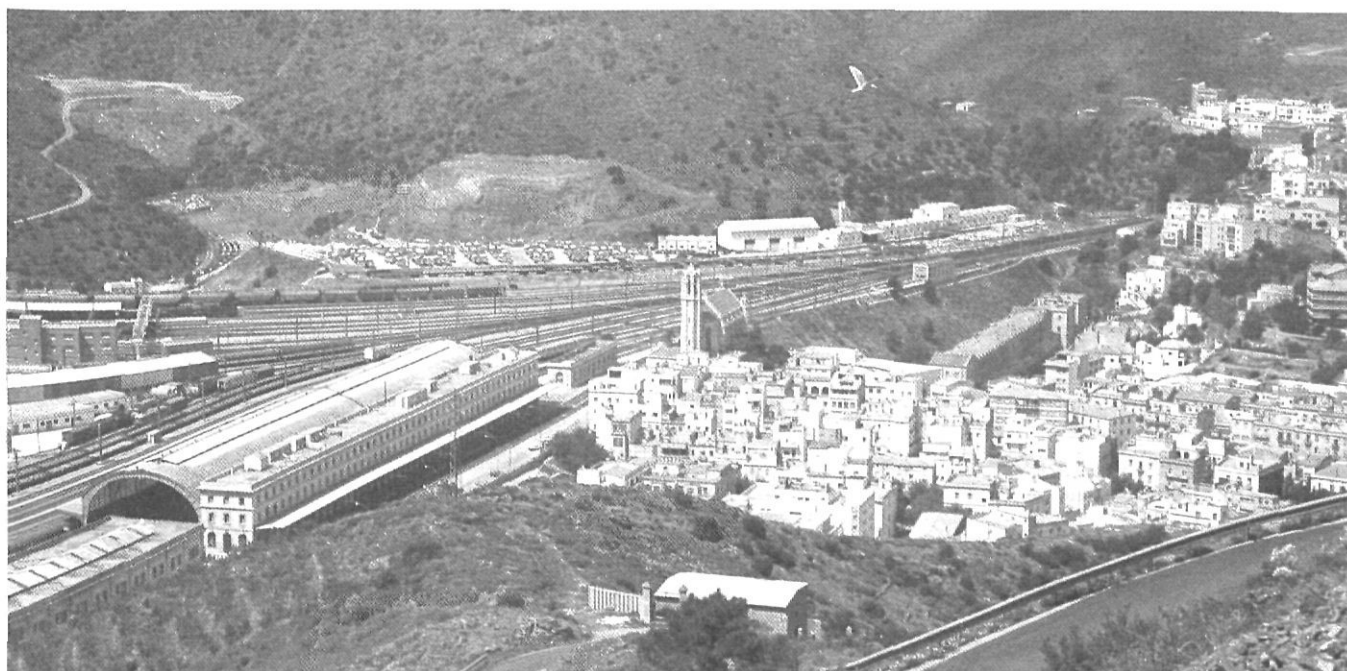
El Tractat dels Pirineus (1659) fou un dels pitjors negocis de la Corona Espanyola. Disposada a renunciar a quasi tot per salvar la indefensible Flandes, la família Hausburg protagonitzà un ridícul històric cedint part de les terres catalanes a la sobirania francesa. El repartiment del botí de conquesta mai no fou acceptat per les Corts Catalanes (que, irades per no haver estat consultades, mig segle després encara continuaven man-

Si la construcció del fort defensiu que s'oposava a Bellaguarda, el de Sant Ferran, comportà l'expansió econòmica i l'augment poblacional de Figueres, la implantació del ferrocarril primer i el transport per carretera més tard, han potenciat l'aparició de pobles que sense altre mitjà de vida que la duana -Portbou i Cervera, el Pertús i la Jonquera- ara miren amb recel l'anunciada Europa Unida i la desaparició de barreres físiques i comercials entre els estats integrants.

gueren de construir des de Vilajuïga.

Continuant amb la gènesi de Portbou, podríem afegir que el 10 de juliol del 1876 s'obrí solemnement la comunicació entre els dos trams ferroviaris dins del túnel internacional que foradava el coll de Belitres, que el 28 d'octubre del 1877 s'inaugurà la línia fèrria Girona-Figueres i que tres mesos més tard, coincidint amb el casament d'Alfons XII amb Maria Mercè d'Orleans, el tren arribà a Portbou.

L'efemèride vingué acompanya-



PAU LANAO

tenint en nòmina les poblacions dels comtats perduts) i reforçà els Pirineus com a gran frontera natural entre els dos Estats.

Avui més de 600 fites, algunes amb voluntat de monument, com la piràmide aixecada per Bofill i inaugurada per Tarradellas a El Pertús, assenyalen el traçat de la divisòria pirinenca. Una ratlla modesta i permeable que des de la seva instauració ha incidit en el desenvolupament de les comarques que ha separat.

Més filla d'una desgràcia tardana de la història, que de l'accidentat terreny, la frontera sorgí del trauma que trencà la integritat catalana, però paral·lelament marcà el desenvolupament econòmic de comarques senceres com la Cerdanya o l'Alt Empordà.

Portbou penjat en un núvol

El procés històric assenjala que abans de la presència del ferrocarril, Portbou no era sinó un barri miserable de Colera habitat per pocs pescadors i un destacament de carrabiners. Un indret mal comunicat i condemnat a desaparèixer si no hagués estat per l'acord hispano-francès signat a Perpinyà l'any 1862 pel qual el punt d'enllaç ferroviari havia de ser el coll de Belitres. La tesi era la defensada per Paris, la qual intentava potenciar Portvendres i apostà clarament pel traçat Perpinyà-Cervera, oposat a l'opinió d'aquesta banda que s'inclinava per Figueres-el Pertús, molt més planer i menys costós, ja que s'estalviaven el seguit de túnels que s'ha-

da pel canvi físic de la vall. Aquesta era tan estreta que per emplaçar-hi l'estació i els serveis derivats de la duana s'hagué de construir una esplanada artificial de més de 22 metres d'altura. La molta feina aviat portà la prosperitat i provocà que entre el terraplè i el mar s'assentés un important nucli poblacional integrat principalment per treballadors del ferrocarril, de la duana, de les agències de transport. L'any 1885 i després d'un procés d'enfrontaments cruentos i cacera de bruixes -l'arxiu municipal fou cremat al mig de la plaça pública- l'antic barri de pescadors va prendre la capitalitat a Colera.

El filó d'or arribat amb el ferrocarril convertí Portbou en ciutat al·luvial, en un dels punts més

Els Límits, un barri artificiosament sorgit com a negoci de carretera



PAU LANAO

pròspers de la geografia catalana. Els constants guanyos de població reflecteixen que les vaques anaven molt grasses i que en els temps d'abundor, quan el transport per carretera encara no era competència, els portbouencs se les prometien la mar de felices veient com les successives generacions tenien el treball assegurat. Portbou visqué penjat en un núvol fins a final dels anys seixanta.

Eren dies en què al poble hi facturaven més de 40 agències duaneres que proveïen més de 400 llocs de treball.

El creixement de la Jonquera

Serà pel fet que la felicitat no sempre és duradera, que a partir d'aquesta data, meitat dels seixanta, un altre punt de contacte entre Espanya i França, la Jonquera, situada a l'extrem d'una carretera ampla i sense corbes que es veïa complementada amb una autopista de primer ordre, anà guanyant en importància, acaparant transport i clients al ferrocarril.

El model de creixement de la Jonquera quasi quasi calcat al de Portbou ens remetria a l'any 1842,

quan la meitat de la població vivia de la indústria surera i l'altra meitat de la vinya i el camp. Temptejant entre les puges i les baixes dels preus dels taps, la Jonquera anà fent la viu viu flagel·lada per la fil·loxera, que la deixà sense vinyes, per la fallida de la indústria surera i sobretot per l'empenta de Portbou que s'havia beneficiat de la línia fèrria.

Estancada com un poble fronterer més dins del territori de l'Estat, i sense un futur massa afalagador, la Jonquera visqué en la indigència més espantosa fins que amb el boom turístic i el creixement del transport per carretera agafà renom internacional.

El fet que els empresaris del transport apostessin clarament pels camions de gran tonatge -comparant-lo amb el tren, els productes arribaven amb més rapidesa a la seva destinació i en més bones condicions- canviaren definitivament la sort dels dos pobles i a partir de principi dels setanta l'esplendor de Portbou anà minvant en benefici de la Jonquera.

El definitiu intercanvi de papers comportà la decadència portbouenca i el constant augment poblacional jonquerenc.

Les xifres canten i recullen que abans de la guerra a Portbou hi havien censats quasi quatre mil habitants, que mantingué la població estable des dels anys 40 fins a

Pere Navarro: "Es continuarà treballant"

La desaparició física de la frontera comportarà un canvi important en la infraestructura social i econòmica de comarques senceres com l'Alt Empordà.

En un moment com l'actual que els governs dels estats francès i espanyol ja han iniciat els tràmits per a la desaparició física de la ratlla que els separa, el governador civil de la demarcació de Girona, Pere Navarro, analitza l'impacte que el fet suposarà per a les nostres comarques: "Primer -diu Navarro- hauríem de parlar dels diferents tipus de frontera, la física, o sigui la que

serveix per controlar la circulació de persones, la frontera fiscal pròpiament dita, o sigui les duanes, i després hi ha les fronteres tècniques, que són uns controls sanitaris o de qualitat que també d'alguna manera se'n diuen frontera. Després -continua-, el que cal és diferenciar allò que fa referència al principi de lliure circulació de persones que recull l'Acta Unica Europea i un altre aspecte que referent a la lliure circulació de mercaderies, va per una via diferent.

Lliure circulació de persones és referida a la desaparició del control policial en línia

principi dels setanta i que als vuitanta patí una forta davallada que l'ha deixat extenuat. Per contra a la Jonquera els dígits no han parat d'incrementar-se i si el 1960 s'hi podien comptar 1.578 habitants actualment el municipi ha duplicat la seva població que en un noranta per cent es dedica a la duana.

Els paral·lelismes ens remetrien als dies d'esplendor de Portbou, quan i segons afirmava un veí "les agències de duanes treballaven a dojo i no hi havia ni un sol aturat perquè ja reclamaven els nois tan punt sortien d'escola". Dedicat al monocultiu econòmic, i sense preveure el futur, Portbou o no volgué o no va poder enfrontar-se a l'amenaça que representà per la seva estabilitat l'obertura d'una via ràpida com era l'autopista que esborrava definitivament els Pirineus a la Jonquera.

Oblidant el suro i la fil·loxera, la Jonquera patia una constant i imparable mutació.

Transformada en una macro-àrea de servei, el procés tenia la màxima expressió en terra de ningú al barri conegut com Els Límits.

Compartint la voravia amb el Pertús, Els Límits fou un anacronisme nascut de les mancances i misèries de la frontera i així mentre a l'esquerra els francesos oferien canvi de moneda i cartes verdes, a la dreta, els espanyols satisfien la



Els portbouencs han deixat molt de banda el turisme

gran demanda d'alcohols, sobretot pastis i tabac. Avui quan la voravia de l'esquerra ofereix una imatge totalment desolada poblada de locals tancats, i el volum de negoci de la dreta ha caigut fustigat pel canvi de moneda i la proliferació de grans hipermercats, Els Límits fan pensar en qualsevol ciutat californiana sense nom que no ha pogut sobreposar-se a l'exhauriment de les vetes minerals que l'havien infantat.

fronterera, això comportarà el reforçament de fronteres exteriors comunitàries i a la vegada fa que es pugui circular lliurement entre els països de la comunitat econòmica europea, bàsicament el control policial que fa de línia fronterera es suprimirà".

Tot i que les paraules de Navarro indueixen que la supressió de la línia seria sobtada i quasi traumàtica s'ha de tenir present que els plans marcats passen per la desaparició dels controls policials directes, o sigui creuar la frontera sense ensenyar el passaport o el carnet d'identitat, o haver d'obrir els maleters a la duana, per l'obertura dels camins i carreteres locals, la qual cosa no vol dir que en una primera fase "el control no sigui substituït per controls mòbils i per un control mixt, en el qual treballaran conjuntament les policies espanyoles i franceses de ma-

Els beneficis de la duana

Malgrat tot, el moviment continu que es vivia a la carretera, el flux de persones, mercaderies, i sobretot la popularització del turisme i l'automòbil sellaren definitivament la mort de Portbou.

Paradoxalment, tot i tenir costa i platges foren les masses d'europeus delosos de sol i mar les que convertiren la macro-estació inaugurada l'any 1929 en una relíquia del passat handicapada pel fet que el diferent ample de via feia del tren un mitjà obsolet sense possibilitats de competir en el mercat internacional.

A partir d'aquell moment el relleu de la Jonquera es pot qualificar d'espectacular. El negoci ha estat clar. En els últims anys l'Ajuntament ha atorgat més de dues-centes llicències d'obertura de comerços. Les cinc agències de duanes censades als seixanta s'han transformat en més de setanta i les cases que llogaven habitacions s'han convertit en cinc hotels, tres hostals, una pensió i quinze restaurants, que funcionen a ple rendiment a l'actualitat.

Si tot això fos poc s'ha de tenir present que els beneficis portats per la duana a la Jonquera han incidit directament en el pressupost municipal -l'any 1988 es traduí en un catorze per cent del total- i que el volum de tràfec ha estat tal que

nera que el control d'entrada que fan ells del seu país serveixi per controlar la sortida del nostre, i que el control d'entrada al nostre serveixi per controlar la sortida del seu".

A més i segons diu Navarro "durant un temps i encara que no sigui a la línia fronterera es continuarà treballant. Hi ha factors aleatoris que justifiquen la permanència dels cossos policials. La supressió de fronteres -continua- ens està obligant a fer un gran esforç de col·laboració policial, a treballar conjuntament i això incideix en una major eficàcia. Que ningú es pensi -assegura- que la reconversió de la frontera representi donar via lliure al tràfec de drogues. La veritat, és que si tu vols passar droga, tant la passaràs ara com la passaràs més tard. No enganyo a ningú si dic que de les aprensions de frontera molt poques es fan sense informació prèvia i

La Jonquera comença a patir la provisionalitat amb què el poble s'ha desenvolupat



PAU LANAO

ha desplaçat a Irun com a principal punt d'entrades i sortides de tot l'Estat. El pas de dos milions i mig de vehicles anuals i el moviment de mercaderies que forçosament s'han de tramitar a la duana, ha provocat que part de la població arribada en els últims anys siguin funcionaris estatals. Diàriament més d'un miler de camions utilitza la duana com a mitjà de sortida i entrada del país i potser buscant una més gran operativitat els tràmits de pas de mercaderies s'han dividit entre la Jonquera i Vilamalla. Així mentre en el primer poble es realitzen tots els tràmits de mercaderies d'importació i tan sols algunes mercaderies d'exportació, a Vilamalla, es desvien la majoria dels camions que transpor-

ten productes d'exportació.

Conscients que l'esplendor no durarà sempre, els jonquerencs, trasbalsats per la supressió de fronteres donen a la duana un termini de vida de tres anys. Són molts els que pensen que amb ella desapareixerà el principal motor del poble i que si no hi ha una reestructuració a fons de l'economia la garrotada pot ser mortal de necessitat. Amb tot, altres com el mateix alcalde, estan esperançats amb el que pot arribar i així a dos anys i mig de la desaparició física de la frontera puntualitzen que "el problema no serà saber què passarà l'any 1993, sinó l'any 1995 per veure com tot el poble i en especial els sectors turístics i comercials hauran evolucionat".

La lluita per la supervivència

Perdut a l'extrem més oriental del Pirineu, Portbou desprèn la fortor enrardida del condemnat a mort que està pendent de l'última apel·lació. Nascut com a poble de l'interès francès per potenciar Portvendres, des de fa un segle la seva economia a l'igual que la del seu veí de terme que no d'Estat, Cervera de la Marenda, ha estat basada en el ferrocarril.

Situats en el límit perdut de dos estats, el tren significà la vida i l'esplendor per a una zona tradicionalment, més que deprimida, oblidada, la qual ni tan sols els pescadors havien colonitzat.

Portbou i Cervera, fills de la duana i la situació internacional,

que les que es fan sempre depenen de la psicologia dels funcionaris encarregats. Si en el tràfec de drogues es funciona d'aquesta manera, també el cas del terrorisme és semblant.

Es pot dir que de bones a primeres de terroristes a la frontera no n'agafem cap, i que a l'igual que amb els carregaments de drogues quan s'agafen és perquè hi ha una tasca d'informació i seguiment previ.

Els delinqüents passen igual, jo no veig una diferència sensible entre el que hi ha ara i el que pot passar amb la supressió de fronteres, ara el que sí veig, és que pot haver-hi una col·laboració policial molt important per prevenir tant els casos de terrorisme com els de tràfec de droga, però no a nivell de frontera espanyola, sinó a nivell de Comunitat Europea. El que cal és que es treballi en una millora de l'activitat policial".

En una primera fase de col·laboració mútua, les policies dels dos estats han treballat conjuntament en la formació de patrulles mòbils encarregades de vigilar la zona limítrofa, seguint curssets i faran activitats enfocades a generar la confiança i col·laboració necessàries per adequar l'esforç a la nova situació internacional a la qual Navarro vol arribar amb el mínim trauma per als pobles afectats: "així com a Coll d'Ares o Puigcerdà, la desaparició de la frontera no representarà cap daltabaix, tenim l'obligació de preveure que amb la lliure circulació de mercaderies i la desaparició de la línia es perdrà el motor econòmic de pobles com la Jonquera on tenim de l'ordre de 160.000 camions l'any que donen feina a cent agències de duanes que ocupen de quatre mil a quatre mil cinc-cents llocs de treball. S'està treballant sobre la hipòtesi que

El mustiment de la duana ha posat en evidència la feblesa de Portbou



PAU LANAO

visqueren grans dies de glòria fins que a final dels anys seixanta el tràfic rodat pel Voló i la Jonquera s'incrementà. La darrera vinguda de Franco a les comarques gironines serví per inaugurar l'autopista i sellar la condemna a mort dels dos pobles. La millora de les comunicacions per carretera suposà la caiguda en picat del tràfic ferroviari i el trencament econòmic de la zona. Ara, que el Mercat Unic Europeu preveu la desaparició física de les fronteres, la situació internacional passa factura a la provisionalitat amb què el poble s'ha desenvolupat. Patint una hemorràgia constant de població i sense cap activitat industrial clara que el pugui rellançar, el mustiment de la duana ha significat primer el tancament

de les nombroses agències que donaven treball i prosperitat. Confiats de què el manà del ferrocarril seria etern, els portbouencs han deixat molt de banda el potenciament del turisme i altres activitats complementàries. Tot i estar situats en un dels litorals més verges i atractius de la Costa Brava, es troben que no tenen ni infraestructura, ni comunicacions per afrontar amb garanties el canvi d'activitat. En un moment com l'actual en què els francesos ja no travessen la ratlla per comprar licors o tabac i al poble es viu un vertader "crack" -tan sols cal fer-hi un vol per veure les carcasses abandonades de nombroses empreses abans florents-, Portbou ha retornat a la condició de terra de

ningú, de ciutat minera a la qual se li han exhaurit les vetes.

Les xifres diuen que els cinc mil habitants de fa vint anys han quedat reduïts a menys de dos mil, dels quals sis-cents són jubilats, que els quatre hotels que hi ha no tenen cap tipus de "glamour" i pateixen d'obsoletisme acusat, i que en les darreres dècades són molts els habitants que han fet les maletes per aterrar a altres punts més pròspers -molts funcionaris de duanes s'han traslladat a la Jonquera i menys complicats d'arribar. Amb la ràbia del condemnat que espera l'advocat de torn perquè li salvi la vida, Portbou ha reaccionat amb contundència als intents de l'administració d'aniquilar els seus recursos econòmics. Al desembre

si per una disposició d'interès nacional desapareix la frontera, les petites zones afectades tenen dret a rebre els ajuts necessaris per reconvertir la seva activitat econòmica i continuar treballant".

En aquest context s'ha de tenir present que la sort de la Jonquera vindrà donada pel fet que ja actualment és l'àrea de serveis més important de l'autopista.

Les previsions indiquen que el volum de circulació no disminuirà i potser per això Navarro creu que l'adequació econòmica del poble passaria per: "la nostra habilitat de captar tot aquest trànsit que canalitzarà i li garanteixi una certa activitat econòmica. Els cotxes no pararan allà per la duana, però serà l'àrea de serveis més important que hi ha a l'autopista, i haurà de jugar aquesta carta complementada amb una oferta de

feines especialitzades que econòmicament la poden estabilitzar". Quan parla de feines especialitzades, Navarro pensa en la recuperació i reconversió del gran centre de transports de Vilamalla: "Es cert que algunes activitats minvaran -assegura-, però també és cert que algunes activitats com els transports continuaran portant un ritme de progressió geomètrica de l'ordre d'un vint per cent. Nosaltres -puntualitzem- anem a crear un zona que serà un gran centre d'atenció al transport internacional. Estic parlant de magatzems, assentadors, serveis al transportista, zones on pots deixar la càrrega en definitiva. Tot un gran mercat dedicat al transport internacional que ens permetria crear els llocs de treball necessaris per absorbir o pal·liar els efectes que poden tenir la desaparició de la frontera a l'Empordà".

