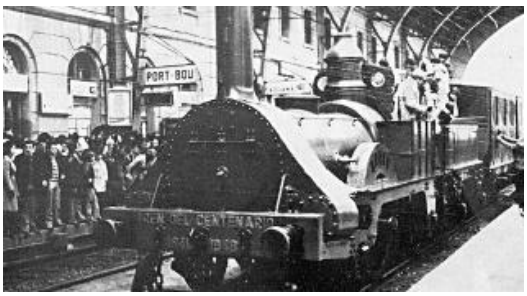
De l´esplendor ferroviària a la incertesa

Portbou, ara amb 1.214 veïns, va arribar a ser el segon municipi més poblat de l'Alt Empordà



Rèplica del primer tren que va circular entre Barcelona i Mataró l´any 1848, fotografiat durant el centenari de l´estació · DdG

Des del seu naixement l´any 1802, el poble fronterer ha evolucionat en companyia de les circumstàncies. El 1857 es va signar un acord hispanofrancès que dictaminava el pas del ferrocarril pel municipi, una mesura que va fer créixer enormement l´aleshores llogaret fins que va arribar la Guerra Civil. Per recuperar-se de l´episodi bèl·lic, Portbou va apostar pel turisme, una opció que ara es planteja fermament per tal de pal·liar la constant pèrdua poblacional.

JORDI NIERGA | GIRONA

No fa tant Portbou era el segon municipi més poblat de l'Alt Empordà. Per trobar aquesta distinció demogràfica cal recular fins a l'any 1930, quan la localitat, aleshores agregada a Colera i a l'extint terme de Molinàs, s'enfilava fins als 3.976 veïns censats, només per sota de Figueres. Poc després, el 1936 i quan ja s'havia produït dos anys abans la segregació dels tres nuclis, va arribar als 3.092 residents, una xifra molt distant dels 1.214 habitants que l'Institut d'Estadística de Catalunya –Idescat– va registrar el 2014.

La davallada poblacional que la localitat pateix gradualment des de les acaballes dels setanta es deu a diverses circumstàncies: des d'acords polítics com els Tractats de Roma, Schengen o Maastricht, que va donar carta blanca al lliure comerç de mercaderies i persones, fins a l'aparició del camió de gran tonatge com a substitut dels ferrocarrils, la qual cosa va suposar que la duana de Portbou perdés pes envers l'administració de la Jonquera i, fins i tot, de La Sagrera barcelonina, on es van reubicar molts dels treballadors del municipi empordanès.

L'èxode constant de portbouencs és tal que durant el període comprès entre els anys 2001 i 2011, el darrer interval amb què l'Idescat ha calculat el creixement intercensal dels municipis catalans, el poble costaner va registrar la tercera evolució demogràfica més minsa de la demarcació, amb un valor negatiu de -9,88 només superat per llogarets d'alta muntanya com les Llosses (-14,58) i Gombrèn (-12,09). Aquest barem, basat en l'addició del moviment natural (naixements i defuncions) i el creixement migratori, presenta notòries disminucions al Ripollès, comarca on a part de les Llosses i Gombrèn també hi ha hagut pèrdues poblacionals significatives a Queralbs (-7,49), Ribes de Freser (-6,29), Sant Joan de les Abadesses (-2,98) i Ogassa (-1,88). A l'Alt Empordà els principals descensos es van deixar notar, a més de a Portbou, a la Vajol (-6,31) i a Mollet de Peralada (-3,22), mentre que Colomers (-0,27) i Foixà (-0,26) al Baix Empordà i les Planes d'Hostoles (-2,09), a la Gar rotxa, són els altres indrets de la província amb decreixements.

El precedent de la Guerra Civil

Portbou ja havia viscut una situació similar fa uns quants anys, quan l'arribada de la Guerra Civil es va traduir en un bombardeig fallit a les vies però precís en moltes cases, prop de tres-centes, que van quedar totalment o parcialment destruïdes. «A partir del 1938 l'economia va quedar a zero: es va tancar la duana, la comunicació ferroviària era inexistent i la gent va haver de marxar del poble», explica el cronista oficial i exprimer tinent d'alcalde, Joan Gubert.

El bel·licisme va aturar un creixement constant sustentat pel treball a la duana i pel sector ferroviari. Portbou s'havia convertit aleshores en un poble amb tots els serveis d'una gran ciutat, des d'estar representada diplomàticament per cònsols alemanys i francesos fins a tenir un projecte educatiu heterogeni (escola municipal, laica, francesa o religiosa) o una oferta lúdica composta per un casino, les millors orquestres de les contrades durant la festa Major o dues sales de cinema. «El cinema Congesta de Portbou va projectar estrenes abans que Barcelona, perquè les pel·lícules arribaven per la frontera i el ministre de Duanes moltes vegades decidia posposar el seu trajecte i mostrar-les primer aquí», destaca Gubert.

Recuperar aquell engrandiment després de la guerra va ser difícil. Més enllà de la reobertura fronterera el que va propulsar el poble a partir dels anys cinquanta va ser el turisme, sobretot el britànic, que va ser acollit amb hotels i hostals edificats per a l'ocasió i amb molts comerços.

L'esperança turística

Tot i que al voltant del 50% de la població encara viu del ferrocarril, tal com detalla l'alcalde Josep Lluís Sales, un dels principals motius d'esperança a dia d'avui és, precisament, el turisme. «A l'estiu hi ha molta activitat, però només són dos mesos», diu el batlle, abans de recordar que el «boom» turístic de fa uns anys va quedar frenat per la impossibilitat d'edificar-hi, ja que aquella era considerada zona duanera.

Aquesta manca de massificació ha derivat en un municipi singular amb fesomia dels seixanta, un perfil que condiciona una evolució turística molt genuïna. «La gent admira aquest espai tan net que ens rodeja, és la Costa Brava més verge», assenyala Sales. «L'única solució és apostar per un turisme diferent, tenim certes peculiaritats que es poden explotar i acabar de polir», ressalta Gubert a l'hora de referir-se a les particularitats locals.

La diferenciació es justifica, entre d'altres factors, pel patrimoni cultural que hi sobresurt. Així ho indica la responsable de l'Oficina de Turisme, Teresa Puig, qui divideix els perfils turístics en funció de la temporada: «A l'estiu hi ha famílies, molts caminants i també persones de pas, mentre que a l'hivern el turisme és cultural, amb visitants que arriben sabent el que busquen, ja sigui el llegat de Walter Benjamin o els valors arquitectònics de Portbou».

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/alt-emporda/2015/03/16/lesplendor-ferroviaria-incertesa/714738.html?utm_source=rss