



SEGUR

Portbou-Cervera, o l'impacte territorial de la frontera

ANNA GALCERAN I ABELLA
JUAN PARRALEJO

De fet, en cap moment, la carena dels Pirineus no ha estat una frontera contínua en geografia humana (...), les comunitats de les valls, els pasturatges a un costat i a l'altre dels ports, els fets lingüístics català i basc, les sobiraniaes paradoxals d'Andorra i la Vall d'Aran, són testimonis en contra la realitat d'una muntanya-frontera (VILAR, P., 1985, 40).

Des de l'any 1659, amb el Tractat dels Pirineus, les comarques catalanes del Rosselló, Conflent, Vallespir, el Capcir i part de la Cerdanya, varen quedar incorporades a l'Estat francès.

De llavors ençà, aquesta barrera meitat natural meitat imaginària, que existeix entre Espanya i la resta d'Europa, ha tingut, al llarg dels segles, una importància indiscutible en la història de l'Estat espanyol i l'Estat francès.

Però aquesta importància ha estat particularment gran en aquelles terres més apropades a la ratlla divisòria. Aquí, la frontera ha pres un gran protagonisme en la vida de molts pobles, en la mesura que la seva evolució seria ben difícilment comprensible sense tenir en compte el fet fronterer.

Després de l'ingrés d'Espanya a les Comunitats Europees, les relacions amb França i la resta del continent han adquirit una altra dinàmica, que arribarà en el seu punt culminant amb la desaparició de les fronteres quan s'apliqui l'Acta Unica Europea. Les incògnites que la nova situació planteja

són moltes. En aquest article en volem afrontar una de molt concreta: Si la fixació de la frontera pirinenca va determinar, al llarg de la línia divisòria, la creació d'uns nuclis urbans amb funcions específicament frontereres, què suposarà, en un futur immediat, la supressió d'aquesta línia per als habitants dels nuclis urbans a una banda i altra de la frontera?. Podrà la desaparició o l'obertura fronterera segar de cop el futur de determinades poblacions, o bé, les deixarà morir de mort natural?. Per tractar de respondre aquestes qüestions ens centrarem en l'estudi dels municipis de Portbou i Cervera (al sud i al nord, respectivament, de la ratlla divisòria) on l'adveniment dels canvis ha donat lloc a iniciatives originals i innovadores.



SEGUR

El creixement urbà de Cervera va lligat a la construcció del ferrocarril

Portbou i Cervera abans de la construcció del ferrocarril

En arribar per primer cop a qualsevol d'aquests dos municipis, tant si és per carretera com per ferrocarril, es fa evident la seva peculiaritat física: les serpentejants carreteres que ressegueixen els seus ports i la quantitat de túnels que foraden les muntanyes, fan palès que ni els accessos per carretera ni per ferrocarril han estat fàcils.

Els últims contraforts dels Pirineus, es capbussen de cop i volta en la Mediterrània per la serra de l'Albera (1263 m) dibuixant una costa prodigiosament retallada.

Es precisament a l'empar de dues petites badies situades a la zona septentrional del cap de Creus, on es troben Portbou i Cervera.

El territori municipal de Portbou (9,30 km²) s'estén pel costat oriental de la serra de l'Albera just en el punt on pren contacte amb el mar, i, és per la banda de tramuntana on s'atansa amb els municipis de Banyuls i Cervera.

Al sud de la punta de Falcó, entre el cap de Portbou i la punta de Claper, es forma una badia protegida i tranquil·la, és la badia de Portbou. Aquí vessa les seves aigües la riera de Portbou, que neix prop del coll dels Empedrats.

Pel costat de migjorn, Portbou s'enllaça amb el municipi de Colera per mitjà d'un estrep de la serra de l'Albera que sorgeix del coll de Taravans fins a la punta de Claper que pren contacte amb la mar.

Però parlar de l'Empordà, del Rosselló, de Portbou i de Cervera, és també parlar de Tramuntana i del Llevant; és conviure amb aquests vents que esmolten o humitegen el relleu i aixequen les onades. Malgrat això, Portbou disfruta d'una orientació geogràfica privilegiada, ja que la badia està protegida pel costat nord per la muntanya, i queda a resguard de la tramuntana. No obstant no l'impideix rebre l'oreig del llevant que quan bufa ben fort penetra entremig de les muntanyes, les quals fan un efecte de pas-sadís que augmenta la seva virulència.

El municipi de Cervera (7,30 km²) contacta per la seva part meridional amb el de Portbou. El trobem a migjorn de la costa rossellonesa de la Marenda, en contacte amb l'Alt Empordà. El territori de Banyuls envolta el de Cervera pel nord i per l'oest i, entra en contacte amb la Mediterrània per mitjà d'una bella badia natural.

En realitat, poques diferències existeixen entre el medi físic de Portbou i Cervera, però una de les que cal esmentar és l'efecte del vent. L'orientació de la badia de Cervera per una banda, i la menor alçada de la serra per la banda nord, permeten que la Tramuntana hi entri de ple, ocasionant greus problemes a la població que, a la vega-da, ha de suportar, també, els empits del vent de llevant.

L'origen i evolució de Portbou i Cervera és semblant. Tant l'una com l'altra eren dues badies deshabitades arrecerades a una banda i altra del cap de Cervera. Fins el segle XVIII, en tota la contrada compresa des del cap de

Cervera fins a Sant Miquel de Colera no hi va existir cap poblament. Tan sols alguns pescadors s'aventuraven a arribar a aquestes inhòspites raconades, sobretot en dies de tempesta per tal d'aixoplugar-s'hi, ja que per la seva situació quedava a l'empar del vent. D'aquesta manera, aquesta badia es convertí en un port natural de barada de bous en els dies de tramuntana. Possiblement fossin aquests pescadors els que donessin el nom originari de Portbou (Port de bous).

Tal com diu Yvette Barbaza (1988, 126) fou després de 1770 quan l'abat de Besalú concedia, amb la finalitat de poblar-la, la muntanya de Portbou a la família Bullades de Ripoll, ja que no n'hi havia hagut mai -a part d'unes barraques de pescadors-, en aquella clotada desèrtica. Però Portbou restà gairebé buit fins quasi cent anys després.

"El padró molt detallat de 1857 esmenta a Portbou tretze cases, amb només sis d'habitades. Tres són barraques de pescadors habitades ocasionalment; quatre són deshabitades". (BARBAZA, Y, 1988, 126).

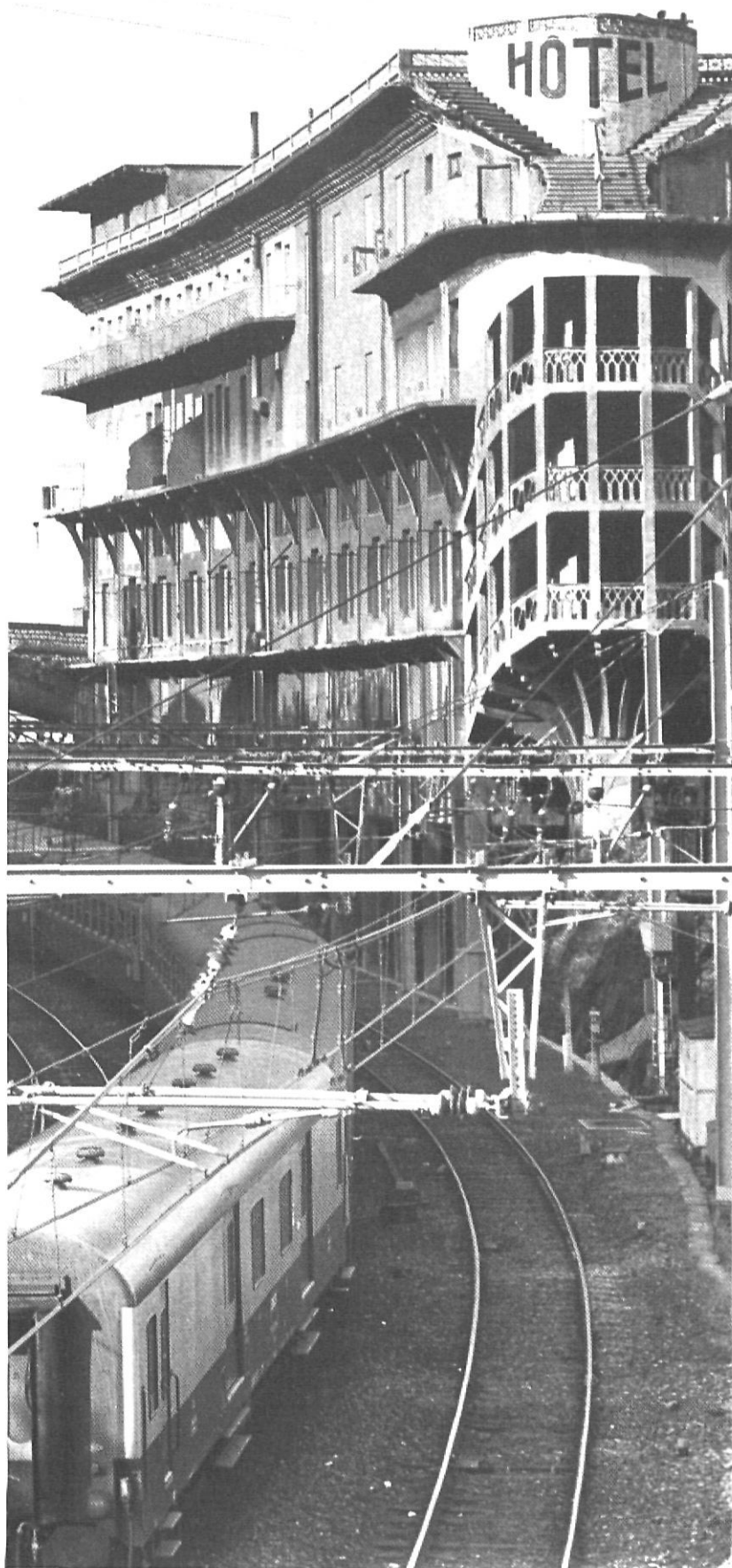
El llogarret de Cervera és anomenat ja pel geògraf Pomponi Mela en el segle I dC (*Cervaria Locus finis Galliae*) com el límit de les Gàl·lies, justificació que va utilitzar el govern francès per delimitar la frontera amb Espanya en el Tractat dels Pirineus.

El nom de Cervera prové de "lloc poblat de cérvols", ja que sembla que eren abundants en aquestes muntanyes cobertes de pins.

Cervera, igual que Portbou, no tenia terme municipal, i els pocs habitants de la cala van estar sempre lligats a Banyuls, municipi del qual depenien les terres del rodal.

Va ser a l'any 981 quan el rei Lotari va concedir al seu amic el duc Gausfred el domini de la vall fins al port de Perafita, el pic Joan i el puig Querroig. Aquest marc de delimitació va ser el que van fer servir posteriorment per establir la separació dels dos municipis, com veurem en l'apartat següent.

Les primeres referències que es tenen de Cervera com a poble, són anteriors al segle XIV. Segons aquests documents, pertanyia a la família Rabós del comtat de Peralada. La família Pau, de Banyuls, n'heretà els drets entrats en el segle XIV, essent



posteriorment transmesos als Rocabertí, que els van conservar fins a la fi del segle XVII, tot i els conflictes franco-espanyols d'aquest període. L'any 1700, Cosme Xetard, antic masover dels Rocabertí, es va fer càrrec d'aquestes possessions, prenent el nom de senyor de les Abelles i de Cervera, fins l'any 1718. Quan començà la Revolució Francesa n'era propietari Dominic Isern de Rigadà.

Portbou-Cervera: dues viles sorgides del ferrocarril (1877-1930)

La situació geogràfica (entre dos Estats) de l'Empordà i el Rosselló ha generat en el seu si, en el curs dels últims segles, un espectre de guerra i destrucció, invasió i èxode. Tal com diu en Josep Pla: "il·lusió de marxar o tristesa de marxar, encant de tornar o dolor de tornar" (PLA, J., 1976, XXX, 340). El cas de Portbou i Cervera és un cas singular, com de fet ho són tots aquells en què es plantegen problemes fronterers. La curta història d'aquests dos municipis i la seva excessiva dependència de la frontera en fan un exemple interessant per a l'estudi a gran escala de la problemàtica general que, en aquestes terres, implica l'existència de la línia divisòria.

Com es pot veure a les dades de la població de les Taules 1 i 2, els municipis de Portbou i Cervera varen conèixer un procés de creixement molt ràpid de finals de segle passat fins als anys trenta. El 10 de març de 1864, en fer-se públic l'acord entre els governs d'Espanya i França pel qual s'establia el traçat del ferrocarril que enllaçaria ambdós països al coll de Belitres (CLARA, J, 1987, 14), es va iniciar la història de dues poblacions que començarien a créixer per les noves necessitats que comportaria la construc-

ció de l'enllaç ferroviari, pel control duaner, i per les activitats generades pel transvasament de càrrega que originava la diferent amplada de via entre els sistemes ferroviaris espanyol i francès.

"...la creació de l'estació fronterera (inaugurada el 20 de gener de 1878) féu néixer una vila nova que creixé ràpidament, tant que justificà la transferència de la municipalitat de Colera a Portbou el 1885. El 1887, Portbou tenia 1778 habitants (Colera 827). La corba demogràfica de Portbou... va lligada a un estil de vida molt particular i expressa només les variacions de la conjuntura internacional en la mesura en què afecten el tràfic de l'estació. Per això la vila perdé més d'un terç dels seus habitants en el curs de la Guerra Civil. La represa no començà fins el 1950 i és molt lenta". (BARBAZA, Y, 1988, 131)

Una altra dada important que cal observar és la davallada que es produeix a partir de l'any 1975 deguda, sobretot, al descens de tràfic duaner, com veurem més endavant.

A l'igual que Portbou, Cervera va créixer tan ràpidament que també es va poder deslligar del municipi de Banyuls el 28 de juny de 1888. Dels més de 2.000 habitants que tenia Cervera durant la construcció del túnel i l'estació del ferrocarril, en va perdre una part que van retornar al seu lloc d'origen en acabar-se les obres. Altres, però s'hi van establir definitivament arribant a l'any 1901 a 1.252 habitants. A partir d'aquesta data es va produir un constant increment fins l'any 1946, en què a resultes de la II Guerra Mundial, s'hi va experimentar una davallada.

L'any 1962, amb la repatriació dels francesos del nord d'Àfrica, Cervera arribà al seu màxim nivell demogràfic, a partir del qual començà un altre descens fins a l'actualitat, com a conseqüència de l'emigració de la joventut cap a les grans ciutats franceses¹.

TAULA 1. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ DE PORTBOU (1887-1986)

ANY CENSAL	1887	1900	1920	1930	1940	1950	1970	1975	1981	1986
Núm. HABITANTS	2605	2581	3475	3976	2028	2033	2360	2388	2280	2021

(Anys 1887, 1900, 1920 i 1930, amb Colera)

(Els anys 1975 i 1986 corresponen als padrons).

Font: Elaboració pròpia a partir de la GRAN ENCICLOPEDIA COMARCAL DE CATALUNYA, VOL. 4

1.- Dades extretes de l'entrevista amb el Sr. Güello de l'Ajuntament de Cervera al 30.3.1989.

Aquesta evolució demogràfica i econòmica va conferir a aquestes dues viles unes característiques de ciutats vives i comercials, on mercaderies i viatgers es succeïen diàriament, ja sigui a través del ferrocarril o per carretera, creant amb aquesta dinàmica tota una xarxa de funcions específiques,

"El 22 d'octubre de 1922 quedava oberta oficialment la línia fins a Puigcerdà. L'enllaç amb la xarxa francesa a la Tor de Querol va haver d'esperar -per les dificultats que patí França a conseqüència de la I Guerra Mundial- fins el 21 de juliol de 1929". (CLARA, J. 1987, 34).



SEGUR

Portbou,
a recés de
l'Albera

com poden ser: els agents de duanes, empreses de transport, intermediaris, serveis, etc., d'acord amb les necessitats que s'anaven succeint. Fruit d'aquesta època daurada, va ser l'actual estació de Portbou:

"L'estació de Portbou... reformada el 1929, disposa d'un gran edifici amb vies a cada costat i un gran cobert de ferro, similar al de l'estació de França de Barcelona. Pel seu caràcter internacional hi arriben les vies d'amplada europea" (CLARA, J. 1987, 19).

No fou fins molt més tard quan, amb la inauguració de l'enllaç Puigcerdà-Tor de Querol, el monopoli duaner que Portbou-Cervera havia mantingut per un període de 52 anys es va acabar.

Aquest fet no va suposar per a Portbou i Cervera cap perjudici econòmic substancial, ja que l'activitat duanera va continuar en sentit ascendent fins els anys 60.

De l'època daurada fins a la integració a la CEE (1930-1986)

Durant la dècada compresa entre els anys 50-60 el tràfic duaner va assolir la màxima cota. En aquesta època pràcticament totes les agències de duanes tenien representació a Portbou i Cervera. Els Ajuntaments vivien una època econòmicament profitosa, atès que cobraven una taxa de les mercaderies que passaven per la frontera. Els

BIBLIOGRAFIA

BADIA I HOMS, J., (1981) *L'Empordà*. GRAN GEOGRAFIA COMARCAL DE CATALUNYA (Vol. 4). Fundació Enciclopèdia Catalana, Barcelona.

BARBAZA, Y., (1966) *El paisatge humà de la Costa Brava*. Edicions 62 s.a., Barcelona, 1988, (2 vol.).

BECAT, J. et alii, (1985) *El Rosselló i La Fenolleda*. GRAN GEOGRAFIA COMARCAL DE CATALUNYA (Vol. 14). Fundació Enciclopèdia Catalana, Barcelona.

CLARA, J., (1987) *Trens i carrilets*. Quaderns de la revista de Girona, núm. 13, Girona.

DEFFONTAINES, P., (1967) "Parallèle entre les économies de l'Ampourdán et du Roussillon. Le rôle d'une frontière". a *Pyrenes*, núm. 83-86, pp. 69-84, Jaca.

GRANOLLERS, S., (1989) "Fora fites" a *Setmanari de l'Alt Empordà*, 19.04.89.

GUICHONNET, P. i RAFESTIN, C., (1974) *Géographie des frontières*. Presses Universitaires de France, col. SUP. Paris.

TAULA 2. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ DE CERVERA (1901-1982)

ANY CENSAL	1901	1926	1936	1946	1954	1962	1968	1975	1982
Núm. HABITANTS	1252	1970	2188	2044	2245	2438	2064	1940	1641

Font: Elaboració pròpia a partir de la GRAN ENCICLOPÈDIA COMARCAL DE CATALUNYA, VOL. 4

HOFFMANN, Y., (1970) *Le Roussillon au cœur d'un grand ensemble Euro-Méditerranéen*. Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, Comité Départemental d'Expansion Economique.

IGLESIAS, R., (1989) "Portbou i Cervera, unes noces no legislades" a *Setmanari de l'Alt Empordà*, 12.04.89.

PLA, J., (1976) *Obra Completa*. Vol. XXX, Tres Guies. Destino, Barcelona.

RAFFESTIN, C., (1974) "Eléments pour une problématique des régions frontalières", a *L'Espace Géographique*, núm. 1, pp. 12-18.

SAHLINS, P., (1985) "Dues històries de la frontera de la Cerdanya? Del Tractat dels Pirineus (1659) als tractats de Baiona (1866-1868)", a *L'Avenç*, núm. 86, pp. 42-49, octubre.

TULLA, A.F., (1977) "Les deux Cerdagnes. Exemple de transformations économiques asymétriques de part et d'autre de la frontière des Pyrénées" a *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, volum 48, fasc. 4, pp. 409-424, Toulouse.

VILAR, P., (1985) Introducció al Dossier "El Vallespir, el Rosselló i la Cerdanya: problemes de la frontera" a *L'Avenç*, núm. 86, pp. 38-41, octubre.

portbouencs i cerverins no coneixien el pagament d'impostos municipals i els dos municipis varen ser tradicionalment força rics.

El sistema ferroviari s'anava adequant a les noves necessitats i va ser el 31 de maig de 1969 quan el primer tren internacional sense transbord va creuar la frontera -Catalán-Talgo-. En el mateix any es van iniciar els treballs de circulació en via doble (fig. 2) i d'adopció del sistema de blocatge automàtic que van concloure el 1978 (CLARA, J., 1988, 17). Aquesta evolució positiva s'ha vist interrompuda en els darrers anys. Les causes principals cal cercar-les en la creació de duanes interiors, la posterior incorporació d'Espanya a la CEE, els canvis tecnològics i el desplaçament del tràfic rodat.

Efectivament, la creació de duanes interiors (a Barcelona, la Sagrera) va ser la primera desfeta i el primer crit d'atenció que posteriorment podria suposar l'eliminació de barreres aranzelàries. Amb l'entrada d'Espanya a la Comunitat Europea i la imminent aplicació de l'Acta Unica Europea per part dels dotze països membres el 1992, i en la qual hi ha contemplada la supressió de barreres duaneres, fa presagiar un futur no massa esperançador per a Portbou i Cervera a partir de 1993.

A més a més, un altre problema s'hi ha afegit en els darrers temps: els projectes d'adequació de l'amplada de la via fèrria espanyola a la d'Europa, amb la qual cosa els trens passarien per Portbou i Cervera com dues estacions qualsevol. Aquesta adequació podria significar l'eliminació total dels llocs de treball ferroviari i de les poques companyies de transport que encara hi resten.

Amb l'arribada de les màquines de càrrega i descàrrega es van haver d'eliminar ja molts treballadors, que es reduïren novament amb el canvi automàtic dels eixos, que permetien passar vagons sencers sense necessitar de ser descarregats.

D'altra banda, el tràfic duaner per carretera és pràcticament inexistent des que s'inaugurà i potencià el pas de la Jonquera-el Portús que uneix la xarxa d'autopistes espanyoles amb l'europea. La ruta Portbou-Cervera quedava reservada pel turisme que es dirigia a la Costa Brava.

La situació és greu, ja que l'evident lligam entre el desenvolupament de Portbou i Cervera i l'activitat duanera havia fet innecessari recórrer a altres alternatives econòmiques per mantenir-se i fomentar una població estable com van haver de fer altres poblacions veïnes. Avui la situació ha canviat i l'entrada d'Espanya a la CE ha acabat d'agreuja les perspectives de futur d'aquestes dues poblacions.

Davant d'aquesta situació, Portbou i Cervera han plantejat una sèrie d'iniciatives conjuntes per fer front a totes aquestes dificultats i potenciar la supervivència socio-econòmica de les dues comunitats.

Portbou-Cervera: primer municipi europeu?

Malgrat l'assimètrica evolució socio-econòmica d'ambdues regions -la causa de la qual cal cercar-la segons els autors (TULLA, A.F., 1977 i SAHLINS, P., 1985) en els diferents processos històrics que en els tres últims segles han sostingut els dos Estats- Portbou i Cervera han mantingut i conservat unes estretes i cordials relacions de veïnatge, de cooperació i de respecte tal, que hom les ha qualificades familiarment de "ciutats germanes" (GRANOLLERS, S., 1989) segurament per compartir un mateix origen, una mateixa funció i qui sap si un mateix futur.

El projecte que dues viles s'uneixin per cercar camins de sortida a una crisi econòmica no tindria res d'estrany si no fos que ambdues poblacions pertanyen a dos Estats diferents. D'un any ençà, els batlles Jean Martí i Llorenç Novés no han parat d'elaborar idees: des del projecte de la creació d'una emissora de ràdio intermunicipal amb seu a Portbou, fins a compartir l'hospital de traumatologia de Cervera, passant per fer un dia de classe conjunta a les escoles de les dues viles, una nova dinàmica s'ha posat en marxa.

L'estudi dels recursos geogràfics ha posat de manifest les possibilitats turístiques de qualitat de la zona, malgrat que això suposi l'aportació de fortes inversions que, en gran mesura, s'hauran d'impulsar des del marc d'organismes nacionals i internacionals. En aquest sentit, es va formar una comissió intermunicipal encarregada de sol·licitar els

ajuts que la CE destina als municipis afectats per aquests tipus de problemàtica. El comerç seria, en paraula del Sr. Novés, una altra activitat a potenciar en la mesura que, com a ciutats frontereres, podrien afavorir-se del canvi monetari i, si es milloressin les actuals comunicacions entre les dues poblacions, podria assolir un desenvolupament important. Per això, el projecte d'obertura d'un túnel entre Portbou i Cervera esdevé cada dia més necessari.

Queda encara la possibilitat de fomentar el treball manual i artesà, en ple esclat en l'actualitat, ja que si bé ni Portbou ni Cervera en tenen tradició, l'Alt Empordà s'ha distingit, des de sempre, per l'artesanía de les seves gentes.

La iniciativa va estar llançada i l'escepticisme amb què va ser acollida al començament per part de les autoritats dels dos països es va anar transformant en una actitud receptiva, com queda demostrat en les paraules de l'eurodiputada Concepció Ferrer:

"és una iniciativa sorprenent, novedosa i d'una gran creativitat política" (IGLESIAS, R., 1989).

i també les del Governador Civil de Girona, Pere Navarro:

"Des del Govern Civil donarem suport als ajuntaments de Cervera i Portbou perquè junts puguin desenvolupar activitats socio-econòmiques, sempre dins del marc legislatiu" (IGLESIAS, R., 1989).

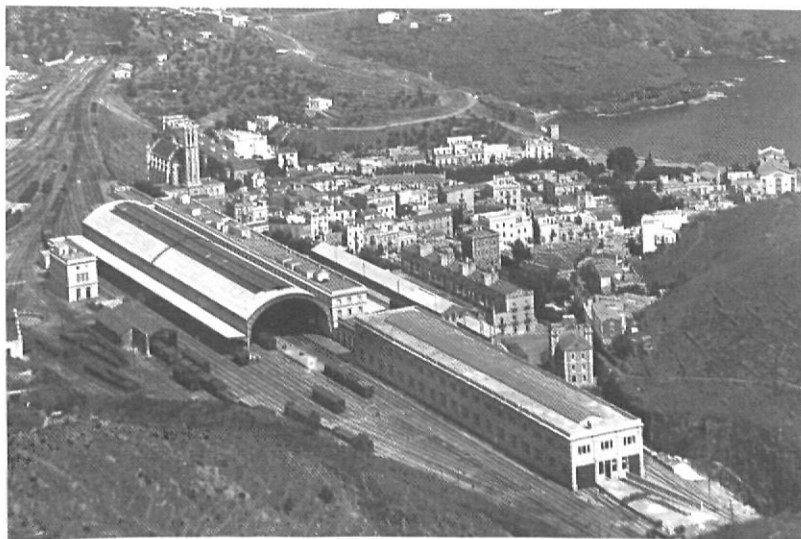
Arribats aquí, tornem a enfil·lar les preguntes de l'inici d'aquest estudi, d'una manera més concreta: què passarà amb Portbou i Cervera en el moment de la desaparició o de l'obertura de la frontera? S'ha previst des del marc legislatiu europeu donar solucions a les problemàtiques semblants que es derivaran del nou plantejament territorial?

Serà bo diferenciar entre duana i frontera. La duana podrà ser eliminada en un moment sota la pressió del poder econòmic dominant a Europa; la frontera és un tema més complex i haurà de ser el poder polític qui s'encarregui de mantenir-la o d'eliminar-la. En aquest punt reprenem la hipòtesi que titula aquest apartat: Portbou-Cervera, primer municipi europeu? Tot i que en aquest moment no es disposa d'un marc legislatiu que contempli transformacions i/o fusions de territoris dividits

per una línia fronterera, creiem que seria un bon moment perquè les decisions que puguin prendre els poders polítics d'Espanya i França siguin suficientment sensibles per respectar i recolzar les iniciatives d'uns pobles que deuen la seva existència a una imposició fronterera, i no es resignen a deixar d'existir en el moment que deixi de ser vàlida la seva funció. No es tracta només doncs de fer servir la goma d'esborrar per suprimir una línia divisòria.

Cal valorar en profunditat les conseqüències que se'n puguin derivar.

No se'ns escapa que el projecte europeu passa per una solució macro-econòmica. Els grans problemes político-econòmics a resoldre de ben segur que són molts, però a les acaballes del segle XX, amb una Europa amb vocació d'unitat, que es revela pel dret a existir en les llibertats -com ho demostren els recents esdeveniments de l'Europa de l'Est-, l'aparell polític europeu, i en aquest cas el d'Espanya i França, hauria de fer possible que la unió europea, sigui quina sigui la fórmula amb què s'apliqui, no suposi con-



AIDG

seqüències humanes ni territorials lamentables.

Caldrà, a parer nostre, fer l'esforç de crear el marc legislatiu comú i adient per facilitar alternatives com les plantejades per Portbou i Cervera. Aquest és el repte; assolir-lo seria un bon pas endavant. 

Anna Galceran i Juan Parralejo
són geògrafs

L'estació internacional de Portbou fou reformada el 1929