

L'estació de Portbou agafa el tren del centenari

El majestuós edifici, que va entrar en funcionament l'any de l'Exposició Universal de 1929, ha estat testimoni de diferents fets històrics i socials, com ara el pas dels exiliats de la Guerra Civil, els viatges cap a Europa de molts gironins o, més recentment, l'amarg pas de joves immigrants cap a França.

Text i fotos > **JOAQUIM BOHIGAS MOLLERA**, periodista

Les estacions de tren, un dels símbols inequívocs de la revolució industrial, són alguna cosa més que un lloc per començar o acabar un viatge. N'hi ha algunes que, per les característiques arquitectòniques, prenen una signi-

ficació ben especial, que s'arrossega amb el pas del temps malgrat els inevitables canvis. En una carta adreçada a Lilian Hirsch, divulgada mitjançant *Un cor furtiu*, de Xavier Pla, Josep Pla qualifica les estacions de tren com «les millors facultats de filosofia i de meta-

física del món». I ho raona així: «S'hi veu la misèria humana, la fragilitat de la nostra naturalesa, l'absurditat de tot i de tothom. En les estacions es diuen frases buides i altisonants, es fan solemnes promeses, s'hi plora o s'hi riu. Res». Encara que aquest raonament és vàlid avui dia, ho és des d'una altra perspectiva.

A Portbou, on el tren i la connexió internacional van arribar el 1878, la solemne estació, ara poc freqüentada, forma part de la línia del cel del municipi alt-empordanès, juntament amb l'espectacular església de Santa Maria. Aquest temple té un origen també vinculat a aquest mitjà de transport, perquè es va construir per als treballadors de la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França (1875). Les instal·lacions ferroviàries, en les quals destaca l'estació que complirà cent anys l'any 2029, ara ocupen una superfície total de 125.000 metres quadrats, dels quals uns vuitanta mil són vies. Tot plegat no deixa ningú indiferent, entre la monumentalitat i la malenconia de temps passats i millors, si llegim les ressenyes que han deixat els visitants en el portal nord-americà Tripadvisor.

L'ànima de Portbou, municipi enclavat en una costa abrupta, és fonamentalment ferroviària. Ho és i ho serà, si fem cas als projectes que s'hi desenvol-



>> Un rellotge de broques indica l'hora als viatgers que arriben o marxen de l'estació de Portbou.



>> Un tren estacionat a la via 2 sota l'espectacular marquesina d'una sola volta.

lupen. No és arriscat afirmar que el tren i la duana van crear el municipi, que va arribar a ser el segon més important de la comarca després de Figueres, i la seva presència es flaira des de tot arreu. Però les fronteres continuen existint.

La imatge global de la infraestructura de transport des del coll dels Frares causa un gran impacte, i més si la comparem amb la resta del municipi. Des de diferents àmbits, com l'econòmic, el social o l'urbanístic, el municipi no s'entén sense el tren, ni l'estació ni les vies, i es pot dir que també l'ha condicionat en excés perquè, en el seu moment d'auge, l'economia no es va diversificar. Ningú pensava que el benestar pogués anar pel pedregar.

En efecte, les estacions de tren transformen els llocs on s'ubiquen, tot i que essencialment només són llocs de passada i amb una funció molt concreta. La de Portbou, enllaçada amb la de Cervera (França) per un túnel d'un quilòmetre i mig de llargada, ha estat durant molts anys el punt d'inici o final de viatges europeus en tren de molts gironins. Com a destinació, hi destaca-va París.

>> L'arquitectura del ferro és un estil que posa en valor estètic i funcional un material intrínscament relacionat amb la revolució industrial.

Trànsit d'immigrants

Actualment, a més del trànsit diari de trens regionals, l'estació també és testimoni de la presència amarga de desenes d'immigrants joves, majoritàriament homes, sols o en grups molt petits, procedents sobretot del Marroc o Algèria, amb destinació a països europeus. Una experiència que commou i que no sembla que tingui una solució humanitària, ans al contrari, perquè la pressió sobre les fronteres serà, previsiblement, cada vegada més intensa. Malgrat els controls policials —encara hi ha una frontera infranquejable per als qui no tenen la documentació en regla—, hi ha qui prova d'entrar a França en tren; d'altres intenten travessar el túnel, de la mateixa manera que uns tercers es decanten per passar-hi a peu o en cotxe, fet que origina les anomenades «pasteres rodants» pel coll de Belitres, la mateixa ruta que van fer servir els exiliats de la Guerra Civil. El mateix trajecte, tot i que en direcció contrària, que va fer Walter Benjamin per fugir del nazisme.

És habitual que agents de la Policia Nacional, que ara per ara té la potestat de fer complir la competència d'Estrangeria, accedeixin des de primera hora del matí al tren tot just quan aquest arriba a Portbou, demanin la documentació i impedeixin continuar el viatge a qui no en porta, davant la indiferència de la resta de viatgers. Al cap i a la fi, aquesta operació és el pa de cada dia.

A l'altre costat del túnel i a la part francesa del coll de Belitres, la policia francesa fa la mateixa acció i, teòricament de forma regulada per garantir els seus drets, retorna les persones en situació irregular que han aconseguit travessar la frontera des de l'àrea de Girona i que localitza mitjançant controls aleatoris. La Policia Nacional només entra als trens espanyols; als francesos que acaben la ruta a Portbou, esperen el passatge a la sortida de viatgers, que els presenten el document d'identificació. El nombre de persones identificades per la Policia Nacional el 2024 va vorejar les tres mil.

Tot això, i la por que succeeixi, s'observa amb relativa facilitat a les cares de les persones en situació irregular, i sense res més, que volen continuar el viatge més enllà de Portbou. Quan el tren surt de l'estació de Llançà, amb la major part del passatge que ha anat baixant fins a Figueres, creix una certa inquietud per saber el que passarà, i encara més a Colera, la darrera, malgrat la tranquil·litat que volen aparentar.

El pas pel túnel, que rep el nom de Belitres perquè travessa el coll, es fa de nit perquè és massa estret per passar-hi si hi circula un tren, tot i que no tothom pot controlar la millor hora de pas. L'opció és perillosíssima i de vegades el risc s'acaba pagant amb la vida. A fi de dissuadir aquest tipus de conductes, a la part francesa es van posar filferros, cosa que converteix el trajecte en una trampa.





>> El vestíbul de l'estació amb els bancs d'espera, la pantalla d'anunci de trens, la màquina de validar i el panell amb els horaris.



>> La marquesina translúcida va ser construïda als tallers de Joan Torras i Guardiola.



>> El vestíbul buit, tal com passa en diferents moments del dia.

La presència continuada d'immigrants que arriben a Portbou en tren amb el propòsit de continuar el trajecte cap a França ha despertat la solidaritat de grups de portbouencs i portbouenques, que els ofereixen una ajuda d'emergència per mitjà de Càritas. Aquesta meritòria intervenció permet copsar l'estat precari en què arriben aquestes persones; algunes no és el primer cop que intenten entrar a França amb aquest mètode.

Cap al centenari

L'estació monumental, que va ser una de les més importants de Catalunya, camina cap al centenari amb una funció més discreta que en dècades anteriors, malgrat la voluntat de l'Administració que el tren sigui considerat un servei públic essencial. És un edifici que ara sembla sumptuari i que va substituir una primitiva estació que va entrar en funcionament el 1870, després que es decidís que el tren passaria per Portbou i no per la Jonquera, un pas més natural i històric de comunicació, funció que va recuperar en els anys setanta amb la inauguració de l'AP-7.

Amb el propòsit de superar el posat nostàlgic que ho impregna tot, perquè l'alta velocitat ha arraconat el municipi a favor del coll de Panissars, l'Ajunta-

ment du a terme un projecte de revitalització econòmica en què l'estació en torna a ser l'eix, mitjançant un «concentrador tecnològic» especialitzat en el tren. El primer pas ha estat l'establiment del primer Centre de Competències Digitals de RENFE de Catalunya. L'equipament de prova i eficiència de programari té la finalitat de treballar en els processos de prevenció, verificació i detecció de la qualitat de la tecnologia en el transport ferroviari, com ara les aplicacions per comprar bitllets o consultar horaris. Hi han trobat feina alumnes del Cicle Formatiu de Grau Superior de Desenvolupament d'aplicacions web de l'Institut Cendrassos de Figueres. El projecte s'ha pogut endegar gràcies al Pla de Deslocalització de Recursos del Ministeri de Transport.

També es vol treballar en l'especialització en l'emmagatzematge de mercaderies i la distribució cap a la resta d'Europa en transport ferroviari. D'aquesta manera, el municipi alt-empordanès es convertiria en una localització clau en el procés de descarbonització del transport europeu.

A més, es va presentar una proposta per rebatejar-la com a Estació Internacional de Portbou Àngels Santos Torroella (1911-2013), en record de la pintora nascuda al municipi. A *Un món* (1928),

que forma part de la col·lecció permanent del Museu Reina Sofia de Madrid, l'artista va representar diferents espais vitals, entre els quals figura l'estació de Portbou.

Queda clar que el futur del municipi demana relligar aquesta infraestructura i encarar-la cap al futur del transport. Una vegada més, el tren es converteix en l'element dinamitzador.

L'alcalde de Portbou, Gael Rodríguez, nascut el 2004, diu: «Avui a l'Estat espanyol el transport de mercaderies per ferrocarril no arriba al 4 % i el 2030 s'hauria de situar en el 10 %. Sembla una fita difícil d'assolir, però és obvi que aquests percentatges hauran d'anar en augment». En tot cas, si volem entendre el present i projectar-nos cap al futur, hem de viatjar al passat. Els espais de frontera, amb pas continuat de persones, són receptors d'idees noves. El periodista Ramon Iglesias defensa, a *Cròniques des del centre de l'univers* (Llibres del Segle, 2020), que el restaurant de l'estació alt-empordanesa va ser clau en el desenvolupament posterior de la cuina catalana moderna. Pere Granollers i Garriga (Llançà, 1897 - Portbou, 1956) va guanyar el concurs d'adjudicació del restaurant el 1933. Va convertir El Bufet de l'Estació en un dels millors de les comarques gironines. Allà va en-



>> Dos trens de mercaderies en una de les vies laterals.

trar a treballar Josep Mercader Brugués (Cadaqués, 1926-1979), fundador del Motel Empordà de Figueres el 1961, revisor de la cuina catalana seguint el corrent de la *nouvelle cuisine* francesa. La portada del llibre de Ramon Iglesias és, precisament, una fotografia de l'elegant menjador de l'establiment de l'estació.

L'estació de França

Cent cinquanta quilòmetres més al sud hi ha un cas semblant. L'estació de França de Barcelona, de característiques arquitectòniques semblants a la de Portbou, també inaugurada el 1929, recorda un temps millor adaptant l'edifici a usos nous, com ara la celebració d'esdeveniments o els rodatges publicitaris, sense perdre la seva funció original, ara centrada en els viatges de distància mitjana. Aquí, els trens arriben i surten sense presses, però l'atmosfera pren una pàtina més cultural. Situada al districte de Ciutat Vella, a prop del barri de la Barceloneta i del parc de la Ciutadella, va tancar el 1988 a fi de ser remodelada amb motiu dels jocs olímpics celebrats quatre anys més tard. Les dues estacions estan unides des de l'establiment de la línia entre Barcelona, Granollers i la frontera francesa. Tanmateix, actualment no n'hi ha cap que les enllaci directament. Cal fer un

transbord. Si es vol viatjar de Barcelona a Portbou, o viceversa, el viatge, en un tren de la modalitat de mitjana distància o regional, té una durada d'entre dues hores i quart a quasi tres hores.

L'Exposició Universal

Deixant de banda que faran cent anys el 1929, quines són les semblances en-

tre l'estació de Portbou i la de França de Barcelona? Ambdues són propietat d'Adif, l'empresa estatal que gestiona les infraestructures ferroviàries, i es consideren singulars en el sistema català. Les instal·lacions presenten unes característiques d'estil que responen a un moment determinat. D'entrada, s'hi preveia una gran afluència de persones i estan dissenyades al gust burgès de final dels anys vint. Van entrar en funcionament coincidint amb l'Exposició Universal de Barcelona, celebrada a la muntanya de Montjuïc entre el 20 de maig de 1929 i el 15 de gener de 1930 per donar a conèixer els darrers avenços tecnològics de la revolució elèctrica. La ciutat com a espai d'innovació i moviment. Barcelona, alhora que es transformava urbanísticament, mostrava tot el seu potencial al món. Així doncs, hi havia un objectiu manifest de dissenyar una infraestructura moderna i elegant perquè era el punt d'unió amb França i la resta d'Europa. París era una de les referències i la destinació demanava magnificència.

L'Exposició va tenir l'objectiu de presentar Barcelona com un lloc on conflueixen les idees de modernitat i progrés. Per això s'entén que totes dues s'emmarquin dins l'arquitectura del ferro, resultat d'una època en què s'opta per construir infraestructures, com ara mercats o ponts, amb aquest material que identifica la revolució industrial.



>> La marquesina de ferro i vidre cobreix les andanes i l'edifici administratiu i d'atenció al públic.



>> Dos viatgers busquen el seu tren a l'estació de França.

Vestíbuls i marquesines

El silenci, en consonància amb el poble, s'ha anat apoderant de tot el recinte de Portbou. Només és interromput per l'arribada o la sortida d'algun tren, i la consegüent presència de viatgers de la xarxa de regionals espanyols o francesos, o de treballadors ferroviaris. L'estació de Portbou és la terminal dels trens de la Societat Nacional dels Ferrocarrils Francesos i és operada conjuntament amb l'estació de Cervera de la Marenda. Aquesta, alhora, és terminal dels trens espanyols. Les dues estacions estan connectades per les vies amb dos amples, l'estàndard i l'ibèric.

L'estació de passatgers gironina, amb una planta baixa que acull, entre altres serveis, el vestíbul i dos pisos pensats per situar els espais administratius i de serveis, encara manté la capacitat d'atracció pel seu aspecte senyorial, malgrat que d'un to rebaixat. Les característiques arquitectòniques i els materials usats reforcen la idea del pas enrere en el temps i el record de milers d'històries que, encara ara, passen per les vies de la catedralícia instal·lació.

Sens dubte, l'element que crida més l'atenció és la marquesina de ferro i vidre translúcid d'una sola volta que cobreix les andanes, obra de l'arquitecte Joan Torras i Guardiola (Sant Andreu

de Palomar, 1827 - Barcelona, 1920), conegut com l'Eiffel català. En el cas de l'estació de França, la marquesina, signada pels arquitectes Pedro Muguruza i Raimundo Durán i l'enginyer Fernando Gallego Herrera, forma dues voltes. Tota la instal·lació també destaca, en gran part, pel vestíbul noucentista amb tres grans cúpules que incrementa la sensació d'amplitud de l'edifici, que està reforçat per materials nobles com el marbre o el bronze. Tant la de Portbou com la de Barcelona són les úniques estacions amb marquesina de ferro sobre les andanes de Catalunya.

Economia real

A la segona meitat del segle XIX es van construir a Catalunya més de mil quilòmetres de via fèrria. Aquesta «gesta constructiva», en paraules de Jaume Gras en el volum *El ferrocarril a Catalunya: Del carril de Mataró a l'alta velocitat*, va ser bàsica per al desenvolupament industrial de Catalunya i, a més d'això, va posar la base per a un canvi molt rellevant en la mobilitat. Va ser impulsada pels «sectors més dinàmics de la societat», grups industrials i financers, i va tenir «el suport passiu de l'Estat i la burocràcia administrativa del moment». La línia Barcelona-Mataró, que va entrar en funcionament el 1848, va ser la primera a Catalunya i a la res-

ta de la Península. El traçat no era gens casual, sinó «més en funció de les necessitats de l'economia real que no pels interessos exclusivament polítics». Els promotors buscaven un accés al mercat de Barcelona i, després, «on més lluny millor».

Aquesta efervescència va ser la porta d'entrada per desenvolupar plantejaments arquitectònics nous, com l'aplicació del ferro esmentada abans, amb un clar propòsit de vincular la funcionalitat que se li demana amb l'estètica.

Inspiració literària

Les estacions de tren també són un motiu d'inspiració en l'àmbit cultural. N'hi ha molts exemples, com ara *Via morta*. Amb una referència clara a l'estació alt-empordanesa, és la primera novel·la de l'escriptora Assumpta Montellà. La trama desenvolupa un relat criminal arran de la coincidència de diversos personatges a Portbou. La portada del llibre mostra un dels rellotges que indica l'hora als viatgers. L'estació és un personatge més de *Nocturn de Portbou*, de Jaume Benavente, autor amb molta habilitat per crear ambients misteriosos i decadents. I Maria Mercè Roca, nascuda a Portbou i filla d'un factor ferroviari, parla de l'estació del municipi i dels pisos dels treballadors a *La casa gran* (1992).



>> El vestíbul de l'estació de França de Barcelona destaca per unes formes arrodonides que li donen volum i magnificència.