

# La potència turística dels Països Catalans (o una particular indústria turística)

Manuel Costa-Pau\*

## El turisme en l'economia nacional

### Antecedents

En els inicis de l'estiueig i els viatges de plaer, el Principat (amb Catalunya del Nord), les Illes, el País Valencià i àdhuc l'Alguer van figurar entre els territoris europeus que disposaven de rutes, itineraris, catalogació d'indrets singulars i nuclis d'estiueig en condicions de captar visitants. L'expansió de Barcelona, València i altres ciutats hi aportaren la parròquia que els nodria.

Els primers estiuejants. L'excursionisme científic i la descoberta del paisatge. Retrobament identitari en la geografia, en els monuments i en les restes arqueològiques.

\* Manuel Costa-Pau i Garriga és escriptor i editor. És autor de *Turistes, sirenes i gent del país* (1966), dirigí i redactà part d'*Ulisses: Enciclopèdia de la recerca i la descoberta* (1976-1985), i és director de l'editorial Llibres del Segle.

Els primers forasters (viatgers en cerca d'exotisme o d'aventura; viatgers empesos per motius de recerca diversa o bé atrets per incentius estètics; artistes i teòrics de l'art; viatgers moguts pel pur plaer de viatjar).

## Tour operators i sindicats d'iniciativa

### El turisme de masses

Fenomen iniciat a mitjan segle XX. Amb l'arrencada de la societat del benestar i la generalització de les «vacances pagades», els treballadors de l'Europa occidental prengueren de les classes benestants la pràctica de l'estiuatge, i per tal d'allargar llur capacitat de despesa eludiren els indrets d'atracció inveterats a favor d'altres menys famosos i més assequibles en termes econòmics. I aquests altres indrets queien per excel·lència a l'estranger, és a dir, allà on el nivell de vida era més baix i permetia d'ampliar, per tant, la capacitat de despesa de qui disposava d'una moneda més forta.

Els Països Catalans constituïen alhora un territori de moneda feble i una excel·lent disposició turística. La seva situació en l'arc mediterrani nordoccidental, el cabal de país transitat des de segles, la tirada i variació de la franja marítima, el clima afavorit per l'abundància de dies lluminosos n'eren factors decisius.

Intervenció decisiva del factor humà. La població, que s'ofegava en l'autarquia franquista, va veure d'immediat en el turisme de masses una manera «d'exportar a l'interior». Abans que els operadors de torn acaparessin l'adquisició de terrenys verges, un nombre molt considerable de pagesos, pescadors i negociants convertiren la vinya, l'oliver i l'erm en elemental establiment turístic. En pocs anys, el Principat, les Illes, les terres valencianes —sense exclusió de la Catalunya del Nord— constituïren l'espai més visitat del món. En circumstàncies d'absència de cap política ni ordenació econòmica pròpies, amb un miser funcionament estadístic, hagué d'ésser el geògraf Pierre Deffontaines qui en va difondre —finalment en 1975— la dimensió per la resta d'Europa. Vegeu son llibre *Geografia dels Països Catalans* editat en aquell any per Presses Universitaires de France, París. «Aquesta franja mediterrània catalana», precisa Deffontaines, «és on ha tingut lloc un desenvolupament més ràpid i considerable de la indústria hotelera. És actualment el país més visitat del món.»

### Trets distintius de l'arrencada turística catalana

Precocitat envers la resta de països europeus; intervenció popular en un món submergit en l'autarquia; desplegament d'una indústria d'innegable encuny autòcton, sense independència econòmica ni autonomia política.

## El turisme en l'economia nacional

El turisme en l'actual civilitat del lleure ha esdevingut un factor econòmic de primera importància. L'expansió de les comunicacions internacionals i l'alça del nivell de vida d'Europa i del món desenvolupat han fet de cada individu que hi viu un turista potencial. Considerat durant anys en un segon terme dins l'ordre productiu, el turisme ha arribat a constituir una veritable indústria. Algunes formacions estatals acabades d'ascendir al concert polític mundial dels estats nació han trobat en el turisme una manera de mitigar les carències de llur migrada, per no dir absent, industrialització.

A l'interior mateix de les àrees industrials, amb la crisi de l'agricultura i la ramaderia tradicionals, algunes contrades —entre les «comarques a tancar», que en deia Ernest Lluc— el turisme ha constituït el recurs primordial de subsistència. Hi hem pogut observar una minva rigorosa de l'emigració i la substitució dels antics gèneres de vida per altres de nous i més sostenibles.

### Antecedents

No es pot parlar de turisme abans de l'expansió capitalista. Primer foren els viatges de negoci que no els viatges de plaer. Tanmateix, no es feren esperar gaire. Si els homes d'empresa feien transitables les antigues rutes i en creaven de noves amb objecte de multiplicar la circulació de mercaderies i d'agilitar les relacions comercials, d'altres en disposició de lleure i argent també se'n serviren amb un ànim que tenia poc a veure amb el món dels afers o amb els intercanvis lucratius. Eren turistes *avant la lettre*, puix que encara no n'existia el nom. Però no van trigar, ells tampoc, a tenir emuladors, primerament ben segur homes d'empresa que començaven a saber combinar el viatge amb alguna visita, un tomb a l'atzar o, com diríem avui, «aprofitar-lo per a fer un xic de turisme.» A voltes les idees componien un al·licient principal del viatger. Silvio Pellico, a disset anys, hagué de traslladar-se de Torí a França i emprengué content el viatge pensant que li permetria contactar amb les novetats filosòfiques i literàries de la flamant Revolució Francesa. Crec que mereix d'ésser tingut com a turista avançat. Igualment, hauríem de posar-hi un bon nombre de viatgers per imperatiu aliè; proscrius, desterrats. El mateix Pellico fou endut presoner lluny de la pàtria, i retalls de les seves impressions trobarien espai en les guies turístiques.

El terme *turista*, que féu fortuna avançant el segle XIX, ens ve de l'anglès, tot i que els francesos en reclamen l'arrel: *tour*; això és, tomb, volt o volta, que vol dir trasllat o viatge d'anar i tornar, d'una durada relativa. És un manlleu a l'Antic Règim. Viatjar al continent, des del set-cents, era una aventura que tot anglès fill de casa bona havia de realitzar. Aquest

era el gran *tour* dels nobles anglesos. «El terme *turista* s'ha derivat, efectivament», diu Robert Graves, «del gran tomb que els milords solien fer per França, Itàlia i Alemanya, sota responsabilitat d'un tutor, amb objecte d'engrandir llur enteniment.» Com Telèmac acompanyat de Mentor en el viatge de recerca de son pare Ulisses, que trigava moltíssim a tornar de la guerra de Troia, amb l'excepció que l'acompanyant de Telèmac era, sense que ell ho sabés, la dea Atena sota l'aparença de Mentor.

Si hem de creure Jules Verne, es podia fer la volta al món en vuitanta dies i es podia donar que unes vacances duressin dos anys. El francès enregistra el terme *vacancier*, i sempre m'ha recat que els nostres diccionaris se n'empairin i es conformin amb *estiuiejant*. Encara érem molt lluny de les «vacances pagades» —i subjectes a regles escrupoloses— de mitjan segle XX. A diferència del turista mesocràtic o popular d'avui, aquells primers estiuiejants i viatgers per plaer eren, no cal dir, més independents en temps i diners.

## Els alpinistes

Dos britànics, el senyor Windham i el senyor Pococke, van dur a terme en 1741 un viatge als Alps per tal d'explorar la vall de Chamonix, fascinat llur albir per l'altívol Mont Blanc. Eren dos tipus actius i àvids de sensacions fortes, ben diferents dels altres sensibles i comptats forasters que freqüentaven la contrada. El ressò de l'experiència dels dos exploradors, de la qual és de remarcar la data primerenca, féu que molts altres seguissin llurs passos en cerca d'emocions fortes. Windham i Pococke tenen la consideració de precursors de l'alpinisme. Balmat no escalaria el Mont Blanc fins a l'any 1876.

A partir de 1850 els Alps reberen ja contingents considerables de forasters, *vacancers* i muntanyistes. Aparegueren les primeres guies, les revistes i les publicacions d'escalada. Vers el tercer quart del segle dinou, l'alpinisme es va estendre a les grans serralades del món. Whimpel coronà el Chimborazo, dels Andes. El Caucas, els Carpats, les cadenes americanes del nord, l'Himàlaia, el Pirineu i així via conegueren la petjada d'escaladors i estiuiejants.

Restaven perfectament enrere les balbucients sortides a muntanya d'il·lustrats i enciclopedistes o, si es prefereix, havia deixat de sorprendre que un Voltaire, viatger per devoció o per desterrament, exiliat anys a Suïssa, hagués obert els ulls devers les antigues cultures orientals i hagués descrit paisatges i referències de la vida natural que, es miri com es vulgui, fan d'ell un pioner turístic. Rousseau, que havia fet mostra en sa *Nouvelle Héloïse* de la força salutífera del contacte amb la natura, tenia tanmateix, com observa Gai de Montellà, presentiments de dissort en referir-se al Mont Blanc, que ell anomenava *Les Geleres*. Doncs, els alpinistes de 1870-1880 ja sabien substituir aquell presentiment per un olímpic i renovat coratge.

Parlar de muntanyisme i no esmentar el Clup Alpine, de Londres, és una grolleria. Fundat en 1857, dugué a terme exploracions, memòries científiques, confecció de mapes i guies, i estimulà la proliferació de serveis d'atenció al viatger, com la millora i senyalització de carreteres i camins, la construcció de refugis de muntanya, l'augment i dignificació d'albergs i hotels, etc. Vegeu algunes de les primeres societats de turisme muntanyenc i l'any respectiu de fundació, formades tot seguit del club anglès:

1862. Club Alpí austríac, de Viena.

1863. Club Alpí suís, de Bern.

1863. Club Alpí italià, de Torí.

1869. Club Alpí alemany de Baviera, Munic.

1874. Club Alpí francès, de París.

1876. Centre Excursionista de Catalunya, de Barcelona. 1883. Club Alpí belga, de Brussel·les.

1901. Club Alpí rus, de Moscou.

1900-1910. Club Alpí espanyol, de Madrid.

Entre els primers treballs en terres catalanes que poden suggerir-nos la realitat d'un turisme muntanyenc, tenim el signat per Heres de Puig, sortit a la llum en 1846. Són una sèrie d'excursions a «les muntanyes gironines». La denominació geografia fa palès que encara no existia la definició de la Serralada Transversal que faria el geògraf Pierre Deffontaines. Amb el desplegament industrial, prenia peu la descoberta geogràfica i, amb l'aparició de grups amb inquietuds culturals i disponibilitat de lleure, les ganes de gaudir-la. El primer romanticisme esdevingué «renaixença catalana». Van proliferar les institucions de promoció i recerca històrica, artística, folklòrica i científica; les societats i agrupacions de lleure i cultura amb seccions de teatre, de cant i tota mena de belles ocupacions; butlletins i publicacions periòdiques; els centres esportius, els centres excursionistes. L'any 1876, Ramon Arabia publicava una col·lecció de guies del Montseny i del Pirineu que ja poden ésser incloses dins l'excursionisme pròpiament dit. La literatura de l'època abunda en els vincles humans amb la natura; cants apassionats al paisatge, a voltes a un arbre, consideració geohistòrica del territori. Jacint Verdaguer, Teodor Llorente, els poetes mallorquins. El Canigó, la muntanya cantada per Verdaguer —a la banda pirinenca de subjecció francesa—, va esdevenir un símbol nacional.

El Centre Excursionista construí refugis en alteroses comes de la serralada. El Club Alpí de Perpinyà, que era en definitiva una branca del club de París, també n'hi construí. Senyors i senyores que patien del fetge o del ronyó, persones que tenien alguna dolença espiritual o altres que volien fruir dels aires d'altura amb companyia escollida acudien a un balneari. Els joves atrets per la muntanya estaven al corrent de les gestes dels alpinistes anglesos i feien colles cap a França i cap a Suïssa.

Balnearis famosos foren els de la Presta, els Banys d'Arles, Montlluís i Font-romeu, Caldes de Boí i Caldes de Malavella, les Escaldes, Banys de la Mercè, del Freser, etc. Hi ha una impressió de l'any 1883 que ens deixà Bosc de Trinxeria sobre els Banys d'Arles: «No hi falta la bona societat, la bona taula i tot el confort. Situat a l'alta vall del Tec, és el centre de les tresques del vertader excursionista.» Hi esmenta el professor de botànica de Montpeller Monsieur Henri Loret, «un amic que es creia malalt i que era tant o més robust que jo; la prova, que em seguia a totes les excursions pels voltants de la famosa vall».

Els camins, sobretot des de la banda d'obediència espanyola, eren pràcticament inexistents. La diligència pujava fins a les viles principals, i després un pagès us acompanyava a destí amb un parell de mules valentes i pacients.

Però això és tema de cua llarga i ens faria parlar de la descomunal migradesa pressupos-  
taria que sofrim, demostrada incorregible durant tres-cents anys de dependència de ponent.

## Els clubs ciclistes

A la darrerria del segle XIX aparegueren el bicicle, la bicicleta i tot seguit la motocicleta i l'automòbil. L'invent del bicicle causà enorme sensació. Afigurem-nos per a l'època aquella màquina extraordinària, autònoma, amb què podia viatjar una persona sense ajut d'animal ni vapor...! Suposava, no es pot negar, una certa habilitat i el seu domini exigia un aprenentatge. Tots devem tenir en ment aquella imatge, que suposem anglesa o parisenca, de ciutadans de copalta i armilla fent equilibris damunt l'alta roda. Els anglesos, actius creadors de clubs, fundaren a Londres, l'any 1878, el Ciclist's Touring Club, que tenia la finalitat de difondre la nova màquina. L'any següent, Mister Lawson hi aplicava el seu invent, la tracció en cadena, i sis anys més endavant J. K. Starley transformava el bicicle en bicicleta, creant la màquina actual de dues rodes de diàmetre idèntic.

Aparegueren multitud d'altres clubs ciclistes: Brussel·les, Berlín, París; així a Holanda, Escòcia i onsevulla. Onsevulla, no cal dir, del món capitalista. En els inicis històrics d'aquestes societats es repeteixen dues constants: les curses i l'afany de mostrar que es podien fer viatges considerables amb bicicleta. Això restà ben demostrat en 1895, que el Touring Club Ciclista de Milà organitzà la famosa caravana Milà-Roma, duta a terme amb èxit total. Aquesta mena d'excursions col·lectives amb bicicleta estigueren de moda durant uns anys. Prevalien els itineraris de bon trescar per zones poc accidentades, però no faltava qui preferia excursions per senders ni que fossin asprius, sense estalvi de costeroses pujades i baixades. Hi hagué, en efecte, la bicicleta de viatge i la bicicleta de competició, aquesta per a obeir la passió per la rapidesa i la velocitat. Es desplegava la febre esportiva després de segles de romandre silenciada o deixada de cantó. A poc a poc, per les ciutats d'Europa, es prodigava el culte al vigor i la presència física.

Les ciutats catalanes de certa importància hagueren d'inaugurar llurs velòdroms, organitzar rondes i reservar circuits en dates determinades per a les demostracions ciclistes. El jovent va aventurar-se amb la màquina per les rutes intransitables de les nostres contrades. La gent dels pobles veia passar aquells nois i noies amb estrident indumentària esportiva, i se n'admirava. Hi havia qui s'escandalitzava de veure que les dones duien a terme una diversió idèntica a la dels homes. Encara quan la bicicleta va fer-se popular, la dona hi era més aviat malvista, com hi era malvist el capellà, malgrat que la indústria s'hagués afanyat a produir bicicletes de barra abaixada que no impedia el caient natural de la faldilla.

A mesura que els clubs ciclistes anaven creixent, es van accentuar dues tendències entre els seus membres. El gust de la velocitat, el domini de la màquina, l'esperit de competició van fer que les curses de bicicletes prenguessin un gran relleu. Els que concebien la màquina com a vehicle i entenien l'esport ciclista no pas com un exercici competitiu se'n queixaven, com és natural. Cada societat solia tenir, certament, un historial turístic, tant pel que fa a l'establiment d'itineraris i descoberta de valors geogràfics i paisatgístics com per la influència beneficiosa exercida prop dels centres oficials per a la millora dels camins, hostaleria, etc. L'any 1892, posem per cas, el senyor Tochtermann, de la Unió General de Velocipedistes d'Alemanya, aconseguí que els ciclistes poguessin creuar la frontera de l'Imperi austrohongarès sense traves.

Hi havia, ben segur, qui veia bé la coexistència de les dues tendències, la turística i l'esportiva, i fins qui estava d'acord a donar entrada a una secció automobilista.

L'ús de la bicicleta ha surat damunt l'onada sorollosa i ben reputada de motocicletes i automòbils. Algú encara duu la bicicleta plegada o agafada a la baca de l'automòbil. En els primers anys del turisme de postguerra no eren pas pocs els ciclistes que en arribar el bon temps emprenien el viatge a la Mediterrània. I encara ara se'n veu arribar algun. Bo, algun i prou. El velocipedisme anà perdent bufera fins a deixar pràcticament de respirar a favor dels autos i les motocicletes. Sols fins ara, però. La saturació actual del trànsit retorna a la bicicleta la funció de simple vehicle, especialment en àmbit urbà.

## **Els primers automòbils**

L'automòbil ha estat l'eina decisiva a favor del turisme internacional. Un dia de l'any 1896 els barcelonins van presenciar l'espectacle d'un «cotxe sense cavalls» pel carrer. I es movia de debò. Tal com sona: anava tot sol, conduït per un home, sense que ningú l'estirés. Era invenció de Bonet Dalmau, fill de Valls, un tipus famós, artista, mecànic refinat, director d'una acadèmia de cant. Tenia pensat obrir una fàbrica d'autos, però els capitalistes tenien el cap ficat en l'extensió del ferrocarril cap a muntanya. A poc, van arribar altres vehicles d'origen foraster.

Arreu anaven sorgint associacions d'automobilistes. Molts clubs de bicicleta van crear una secció de «cotxes sense cavalls», la qual engolia aviat el mateix club o n'esdevenia l'activitat predominant. Així, el Touring Club Ciclista italià passà dir-se simplement, l'any 1900, Touring club italià. A la Unió General de Velocipedistes d'Alemanya succeí una cosa semblant; va ésser una de les seccions territorials, la de Munic, que se'n segregà, el 1899, per a dir-se Touring Club Alemany. No cal dir que aquestes transformacions comportaven disputes i enrenous. A part de les societats ciclistes que esdevenien automòbil clubs, se'n formaren de nova planta; unes de base ciclista, però purament esportives; unes altres basades en l'automòbil.

Una pregunta s'imposa amb insistència. Per on circulaven aquells venerables automòbils? En la Catalunya sud-pirinenca l'anada fins a la frontera francoespanyola era una aventura. Si havia fet mal temps, hom trobava clots, esllavissaments. Eren exactament camins per a diligències. Un altre problema era la gasolina. Sols en venien els adroguers i algun hostaler civilitzat. És bo de recordar l'Hotel París, de Figueres, que tenia garatge i oferia atenció especial a l'automobilista. El turista que presentava la *Guide Michelin* hi obtenia la custòdia gratuïta del vehicle.

L'any 1907, fou instituït el Registre de vehicles de motor mecànic, i els nostres poquíssims propietaris d'autos van obtenir un número de matrícula. Tinc entès que el número 1 és del dia 3 d'agost d'aquell any i correspon a un Hispano-Suïssa, propietat d'un tal Planes Amorós. A fi d'evitar els trencacolls de les rutes nostrades els automobilistes que volien anar a França des d'Alacant, Tarragona o Girona facturaven el vehicle per ferrocarril fins a Perpinyà. Després ja venien les carreteres més com cal de França.

## El descobriment de la Mediterrània

La inauguració del ferrocarril de Barcelona a Mataró tot arran de costa, l'any 1848, representà una bona empenta per a les poblacions del seu recorregut, que són pràcticament tot el Maresme occidental. Gent i mercaderies amunt i avall, cares noves. Les estacions de la línia foren un formiguer de no parar; cares de viatjants, treballadors, hortolans, escrivents, negociants, parents i amics. Però també cares de persones que visitaven el Maresme pel simple plaer de fer-ho. El tren va estendre la fama de riallera i pròspera que tenia la contrada. Estiu i hivern. I el tren mateix en va ésser un nou component.

El clima temperat —amb aire de bon respirar tot l'any— ja hi atreïa forasters abans del ferrocarril. Els primers romàntics en sabien el camí. Cotxes de cavalls. Les diligències del Maresme. A Caldes d'Estrac, Caldetes, hi ha unes fonts termals, de les quals li ve el nom. Els primers visitants hi acudien a prendre les aigües, sense pensar gaire en el mar. L'afecció al mar no era pas una afecció romàntica; en tot cas, un presentiment. L'aire de mar, sí. Sobretot



es recomanava l'aire de mar. Tal volta algun metge, si tenia pacients afectats de melancolia i no sabia què fer-los, llavors els recomanava banys de mar.

Per als escriptors romàntics el mar era el «pèlag immens». Si voleu, un espectacle. Solament quan el segle declinava, joves deseixits i algun esnob començaren a capbussar-s'hi. La gent de 1890 ja s'havia fet amiga del mar. La Costa d'Atzur va esdevenir una geografia privilegiada per a les ofertes de plaer. El gran món d'Europa feia la seva vida alegre entorn dels casinos de les platges de moda. N'hi ha tot una novel·lística. La primera *Belle Époque* és també la primera època dels banyistes. Fins i tot Victòria de Kent, la reina més important del món, visita la Costa d'Atzur. És l'any 1895: consagració turística d'aquell litoral, com diu Ricardo de la Cierva. Són els temps modernistes. Època daurada dels hereus escampa.

Es va fer la descoberta de Sitges. Va ésser el pintor Roig Soler qui va captar-ne la llum en la seva pintura i que va morir, segons expressió de Ramon Planes, com un Osvald ibsenià. Quan agonitzava en la seva casa sitgetana demanava amb insistència que li obrissin la finestra: «Vull veure el sol, vull veure el sol!»

Després hi van arribar Santiago Rusiñol i els seus confreres modernistes. L'establiment de la línia del tren, com havia succeït a la costa de Llevant, facilità d'un mode decisiu la transformació de Sitges. Abans hi havia una diligència que feia el trajecte des de Barcelona en dotze hores. Les combinacions per terra havien estat secularment dolentes: pertany a una contrada clàssica de país litoral separat de l'interior per una barrera de muntanyes. La línia marítima de Tarragona a Barcelona hi feia escala. Sota una palmera, a l'ombra de les entrades, pels carrers abocats a mar descansaven la vella gent que havien fet fortuna a les Filipines i les Amèriques, aquells homes de presència tan assenyada arreu de la costa. Llurs vestits de fil blanc, els barrets de Cuba. Molts es casaven amb una dona jove i donaven a l'argent guanyat a l'altre cantó del món continuïtat productiva a la pàtria. No oblidéssim que el constructor del ferrocarril Barcelona-Mataró, Miquel Biada, era un mataroní que havia fet els diners a Cuba.

## El turisme de masses

No podem parlar d'un turisme que mereixi a grans trets el qualificatiu de popular fins al període d'entreguerres, i fóra millor dir-ne de classe mitjana. No oferia de cap manera aspectes de multitud. Respecte al fenomen generalment anomenat *turisme de masses* encara calia esperar més. A poc a poc eixirien els ateneus obrers, casals, societats i centres escolars àcrates i republicans que van posar el contacte amb la natura entre activitats dels seus adherits i associats. Si hem de pensar en un turisme popular, valdrà més deixar venir l'etapa republicana, en què existí, certament, voluntat política de fomentar el lleure, l'excursionisme i les vacances entre les classes treballadores. L'arribada del turisme de masses sols es produí a la segona postguerra mundial.

## Els primers forasters de postguerra

L'any 1948, encara submergit el país en l'autarquia franquista, s'observà una represa del trànsit fronterer. París acabava de reobrir la frontera, barrada d'ençà que les Nacions Unides havien condemnat el règim franquista i recomanat que fossin retirats de Madrid els ambai-xadors. D'aquí venia que l'estació de Portbou, pel fet de tocar la ratlla, fos dels pocs indrets on es podia prendre un cafè decent. L'arribada de viatgers, en aquell 1948, no treia que Portbou continués farcit de gent uniformada, militars, carrabiners i tots els gèneres espanyols de policia, sense comptar els duaners i els caps i factors ferroviaris, que hauríeu dit que se'n vantaven. Camins i masies encara eren objecte de rigorosa vigilància, que es va extre-mar a les acaballes de la Guerra Mundial, arran de les primeres penetracions dels maquis, que molts van veure com a preludi d'una invasió aliada, obsessiu temor oficial que encara subsistia en 1948 i feia que es mantinguessin en vigor les mesures que obligaven els maso-vers a apagar els llums i el foc a les deu del vespre, i a retre compte de qualsevol desconegut que veiessin. Les forces d'ordre públic tenien al dia el fitxer de tots els masos del Pirineu oriental en previsió de possibles caus de maquis.

Els habitants de Portbou se sorprenien de veure aquells inesperats viatgers sota la volta opulenta de la nova estació —edificada en 1929— que feien cua o fluctuaven arrossegant l'equipatge, els papers a la mà, enmig de l'eixam de funcionaris, carrabiners i policies. Alguns indicadors econòmics pronosticaven que en els anys següents en vindrien molts més, sense preveure tanmateix l'extremitud amb què augmentarien.

Els primers turistes van poder veure la vida grisa d'unes viles marineres submergides dins l'autarquia franquista en una postguerra que semblava interminable. Ben altrament, ells havien viscut la conversió de la seva més recent postguerra mundial en activa represa. Els primers turistes es ficaven pels pobles mariners, i molta gent dels pobles mariners van be-neir-los. A part, ja se sap, els esperits purs de sempre, que se n'esquinçaven les vestidures.

Cada municipi de marina és el poble i les platges i cales contigües. Els estrangers, doncs, es deixaven veure pels carrers del poble i per les platges i cales veïnes. Feien efecte aquí i allà les ombrel·les de colors, les tendes parades i els autos aturats prop del sorral.

Alguns agafaven el portant l'endemà via avall. Havien sentit dir que trobarien platges desertes, perdudes en qualsevol impensada giragonsa de la ruta. Tindrien tota una platja, potser una cala paradísica per a ells. No anaven pas errats. De l'Albera a Guardamar, tro-baven abundosos paratges sols trepitjats pels pescadors quan feia mal temps i dotats d'aigua, una font, un rajolí de riera. Sols calia deixar una mica les rutes principals i ficar-se per vies i camins pobletans, generalment en mal estat i a voltes infernals. Paraven finalment la tenda en una raconada del coster. Sols hi ensopegaven les algues deixades per l'onada a la sorra, alguna soca esgrogueïda pel salobre i la irradiació solar, la remor del vent i l'onatge, petits peixos nedant en les gorgues del roquer.

Altres no estaven pas per orgues i triaven aviat. Es quedaven a la primera platja on els esqueia de parar la tenda. La mainada dels turistes jugava amb la mainada de l'indret, que sabia, com és natural, racons captivadors, aquells que solament saben descobrir els infants, i s'hi enduien la xicalla forastera, la qual, per la seva part, aportava jocs i ocurrencies prou divertides i que tampoc no eren pas tan dissemblants. Em consta que en fer-se grans bon nombre d'aquella quitxalla han continuat venint i avui tenen una casa o un apartament edificats a tocar o enmig del mateix paratge desert on llurs pares havien estacionat l'automòbil.

Mancaria un apunt en aquest títol, si no diguéssim que en aquells paratges verges els estrangers podien trobar qui els hagués passat al davant. Acampadors indígenes de sempre, ben sovint poc afeccionats a l'estiueig i segurament a bona part d'altres pràctiques establertes.

## Improvisar una indústria

No podem deixar de banda la manca de base estructural per aprofitar d'un altre mode la irrupció del turisme de masses. Els hostals i petits hostals dels pobles per on passaven o per on es perdien no donaven l'abast, ni oferien les condicions que haurien calgut. I per on es deixaven perdre. Per fortuna. Molts turistes poc inclinats a fer de Robinson, miraven de trobar allotjament en cases particulars, sobretot si venien amb família. Ben aviat va haver-hi gent del país que només d'arribar l'estiu es disposaven a dormir a les golfes, en un racó qualsevol, a la platja si molt convenia. Llogaven tot l'espai que podien. Feien més diners en dos o tres mesos que no pas en tot l'any.

Alguns indígenes exierits compraven una vinya per tal de fer-hi un bar, un hostal, una casa amb habitacions. Per més barata que la compressin, era sempre un preu acceptable per al venedor avesat a les xifres tristes de la terra de conreu. Altres arranjaven una casa vella de poble per obrir-hi una *boîte*, un *dancing* o una cava musical. Persones que tenien una vinya vora el mar esperaven amb candeletes de poder-les vendre a un preu que fos millor, almenys un xic millor, del que vigia. Però d'altres ensumaven que els preus de les vinyes vora el mar pujarien i pujarien, de manera que esperaven i esperaven. Al capdavant, els que tenien més pressa, els més pelats, els que potser només tenien una vinya, eren fàcilment convencibles per les fures compradores que feren arribada.

A tot el seguit de la costa cap poder públic no va aixecar-se a favor dels petits propietaris de terres. Sense anar gaire lluny, quan en 1963 es féu públic el pla d'incorporar el litoral llenguadocià a l'oferta turística francesa, París ja tenia a punt notables mesures correctores en aquest i molts altres respectes. El Llenguadoc és la serralada de les Cevennes i el seu tombant mediterrani, país de ventades i gran sol, de costa brava i d'extensos aiguamolls, d'estius pletòrics de mosquits com a moltes de les nostres marines baixes. Els successius consistoris

municipals de Castelló d'Empúries, per exemple, us dirien què no arriba costar la defensa contra els mosquits. El pla francès —intervenció segons criteris del que es va anomenar *planificació indicativa*— consistia a garantir l'aigua potable, eliminar la insanitat en general, vetllar per uns tipus constructius que tinguessin en compte la disposició arquitectònica pre-existent, fins i tot la direcció de les ventades; a planificar els preus per tal de conformar-los a una gamma àmplia de possibilitats.

«Exactament, es pensava a migdia del Pirineu, allò que a nosaltres ens ha fallat.»

L'arquitecte G. Candilis vingué a Barcelona, on donà una conferència sobre urbanisme i explicà el seu pla Llenguadoc-Rosselló. Candilis, d'origen grec i arrelat a França, connectà de seguida amb els seus oients. «Tant o més que les pures consideracions tècniques i urbanístiques» —comentà aleshores l'arquitecte Oriol Bohigas— «ens en va interessar la manera d'actuar l'Administració francesa per a tallar de soca-rel possibilitats d'especulació que aquí ens ofeguen.»

Del Pirineu a Guardamar i a les Illes, mentre el fenomen prenia arrels, cap de les mesures públiques que hi foren dedicades no valorà mai la personalitat ni els interessos propis de les nostres terres. No és pas que al nord del Pirineu hagués tingut efecte un altre reconeixement del Llenguadoc-Rosselló que no fos el d'una estricta regió francesa. Però en aquesta banda hom n'envejava l'imperi de la higiene republicana. Aquí solament es comptà amb el teixit col·lectiu de treball i comerç, amb l'instint constructiu de la gent. Les nostres zones turístiques no podien sinó constituir un exemple més de l'aplicació inveterada de la iniciativa privada en una conjuntura favorable.

Un ministre espanyol de comerç hagué de reconèixer, amb motiu de la Fira de Mostres de Barcelona de 1959, que la inversió pública havia quedat enrere respecte a la inversió privada. Encara set anys després, Ernest Lluch remarcava: «És ben sabut i repetit que el nivell de les inversions estatals a la Costa Brava ha estat baix. Problemes com les comunicacions telefòniques i el forniment d'aigua, qüestions que semblen millorar lentament com ara els transports no han estat enfocades com hauria estat mitjanament desitjable.» Entre parèntesis, jo afegiria que continua endarrerida en 2007. El març de 1965, hom havia dut el ministre espanyol de turisme Fraga Iribarne a Núria i la Molina, on visità amb tot detall Tossa d'Alp, segons la premsa de l'època, «la única estación de telecabina existente en España», i es veu que confessà sense embuts haver-ne quedat «vivamente impresionado».

## Hostals com bolets

Els hotels pròpiament dits i sobretot els grans hotels, els anomenats *internacionals* i *de luxe*, es podien comptar amb els dits, i solament n'hi havia a Barcelona, València i alguna altra capital. Després de 1950, l'hostaleria va anar prenent un altre caire. A la ciutat de Girona,

en 1954, hi havia, sense comptar les fondes i petites cases de menjar i dormir, quatre hotels classificats oficialment; en canvi, a la resta de poblacions de la demarcació que encapçala n'hi havia noranta. Això dóna notícia de la mena d'enrenou que anava fent el nou tipus de turisme.

La ciutat de Lleida en tenia set, i Tarragona sis. Barcelona, seixanta-tres.

En el conjunt territorial de Barcelona, Lleida i Tarragona —deixant les tres capitals— hi havia noranta-tres establiments hotelers, solament tres més dels que tenia ella sola la demarcació gironina. Érem a l'etapa primerenca, quan encara els turistes no es ficaven país endins. Es quedaven pel nord-est, litoral empordanès, selvatà i tros del Maresme, o arribaven a Barcelona, alguns per a agafar el vaixell de les Illes. El mateix any, a les Balears tenim un centenar d'hoteles. Les línies aèries començaven a funcionar de valent, i moltes persones tocaven directament les Illes, dutes per eficaces companyies internacionals. Les dades evidencien el paper precoç que el nord-est i Mallorca tingueren en la recepció turística de postguerra.

Un dels casos dignes d'esment és el poble de Lloret de Mar. Bo, no és que hagués estat població d'un sol hostel. Tots sabem que és indret il·lustre i antic en matèria d'estiueig i turisme. L'any 1950, en tenia més, és clar. Tenia nou hotels. I sabeu quants n'arribà comptar en 1964? Doncs, dos centenars; sí, dos-cents hotels!

«Neixen com bolets», record que un conegut lloretenc, Fàbregues Barri, em digué en una ocasió. Naturalment, en un país on els hotels neixen com els bolets hi han d'haver passat o hi passen coses grosses. Tot va anar una mica com Déu va voler. Molts es pensaven que fer d'hoteler és una feina qualsevol. Més remarcable encara; molts que entraven a l'ofici comptaven que tindrien una feina que no és cap feina. Una manera de guanyar-se la vida amb l'esquena dreta. Anys de suar la cansalada anant a bosc, cavant i fangant, fent paret, anat a mar, ferrant animals, collint olives o fent moure la premsa i rodar el trull havien fet creure que no és pas treball allò que no fan la força i les mans. Anant al gra, la realitat és que molts homes i dones dedicats al negoci turístic van fer proeses.

En pocs anys, la capacitat hotelera guanyà totes les curses. Més de la meitat de l'oferta hotelera de l'Estat espanyol es concentrà en el triangle Empordà - les Illes - Alacant. Un altre triangle més reduït, Empordà - les Illes - Barcelona, representa gairebé la meitat del total esmentat. Com a dada singular, solament les demarcacions de Girona i les Balears assoliren una capacitat superior o equivalent a la d'estats de «tradició turística», posem per cas, Turquia i Portugal plegats. Un fet a destacar és la diferència entre capacitat hotelera —que enregistren les estadístiques— i capacitat d'allotjament total. Les estadístiques ignoren les nombroses cambres particulars que hom llogava als turistes. Hauríem d'afegir-hi les residències, col·legis i convents que albergaven gent durant l'estiu, i les mil maneres que hom trobava de fincar-se onsevuella.

Malgrat aquesta diferència, el coeficient de densitat turística dels Països Catalans es manté elevadíssim. Els entesos defineixen aquest coeficient segons la quantitat de «llits d'ho-

tel per mil habitants». Ací no hi compten càmpings ni apartaments. Ja en 1964 el coeficient català excedia els d'Àustria i Suïssa, i deixava bon tros enrere els de França, Alemanya, Itàlia, Gran Bretanya, Estats Units, Canadà, etc. Per donar xifres concretes, el coeficient austríac era de 46; el de Suïssa, 41; el francès, 23; el d'Itàlia, 18; etc.

El nostre coeficient ha de fer meditar qualsevol. Si afegíem a les places hoteleres la resta de places —sense comptar les que ignoren les estadístiques— el coeficient donaria un número esparverador: unes seixanta places per mil habitants.

## Entre les divises i la contaminació estrangera

L'any 1950, que és una data prou significativa, les classes associades al poder van advertir en el turisme una aportació com qui diu definitiva per a llur afermament, després d'anys d'isolament internacional. El mateix turisme afaiçonà tanmateix una altra gent amb idees diferents sobre l'Estat i la manera de conduir un país. L'any 1950, aquest comunicant, tot i que encara un xiquet, recorda perfectament que una actitud molt general i sorollosa entre els anomenats *addictes al règim* consistia a contrapesar els avantatges econòmics, millor financers, del tot just petit fenomen als inconvenients d'ordre mental i moral que implicava: introducció d'idees massa europees, relaxació dels bons costums i del sentiment nacional espanyol, aprenentatge de la crítica pública, benvolença envers la irreligiositat. En les trones de les esglésies se solia resumir així: «El dimoni campa lliurement per les nostres platges.» Encara eren en embrió les fornades de joves vicaris renovadors. Intentant pal·liar la manca de color dels inconvenients davant dels avantatges, l'establiment accentuà els mecanismes de manteniment de la moral i la dignitat ciutadanes. Per exemple, els estrangers va poder veure, atònits, la Guàrdia Civil espanyola recorrent la platja a la pesca d'estrangeres en biquini.

Va caldre arribar a 1965 perquè un bisbe, monsenyor Juvany, de Girona, contradigués les ofensives de moral desfermades a principis de cada temporada: «Quina postura cal prendre com a cristians respecte al turisme? En primer lloc ésser realistes. Fer descoberta dels actors positius, dels avantatges que ens proporciona, que van des d'un desenvolupament econòmic important fins a l'intercanvi de maneres de pensar, de fer, de cultures, que són enriquiment dels nostres coneixements de l'home i del món...»

La veritat és que estrangers i gent del país van lligar caps aviat. Aquells turistes eren gent planera. Es podien comptar amb els dits de la mà els que tenien una base històrica o artística suficient per a poder apreciar allò que els agents turístics els ensenyaven. En això eren com els d'aquí, excepte que a l'indígena ningú no li ensenyava res. I tretes les diferències polítiques i la capacitat adquisitiva, prou sabudes per endavant, poca cosa més els distancïava. El turista de masses, com diu Robert Graves, és empès a les sales d'exposició sempre

en ramat, com gentada de partit de futbol; els guies usen altaveus, i no fan sinó esquivar l'individu culte, el turista individual.

Per ací entraríem en un altre capítol, com seria rompre els límits del turisme massiu de temporada i comptar de mode prioritari amb un «turista de qualitat», un turisme de tot l'any i de bona carter. Durant anys fou el desideràtum proclamat tothora. I avui es pot dir que en aquest terreny es trepitja ferm. Dimarts 27 del mes passat Catalunya Ràdio, comentant les dades turístiques del 2006, ho confirmava respecte al Principat. El locutor era Joan Barril —podia haver estat un altre— i no afegí cap altra dada referida a la realitat turística de l'àmbit propi de l'emissora, fent perfecte abstracció, com deu estar manat, de la potència turística catalana; es limità a donar xifres dels estats francès, espanyol, etc. Bo, només voltant un xic a qualsevol època de l'any per Girona o Barcelona, posem per cas, es veu a l'acte que el turisme receptiu és altra cosa més que purament temporer i massiu.

## Els beneficis del turisme

Clua Viladric, fill d'hotelers i hotelier ell mateix, alcalde de Lloret de Mar entre 1964 i 1976, solia explicar: «El turisme ha esdevingut l'únic mitjà de vida i proporciona un benestar general a la vila. Però falten disposicions estatals amb agilitat que s'adaptin a un fenomen com és el turisme, puix que l'Estat és el beneficiari directe de tots els impostos que graven la riquesa que produeix, i creiem que hauríem de rebre'n una proporció adequada per tal d'atendre les necessitats que l'afluència turística ocasiona i que ens preocupa satisfer.»

Vet aquí plantejada un cop més la qüestió de la dependència pressupostària de les nostres terres. Sense autonomia fiscal, mal es pot parlar de gestió autòctona de plans turístics ni de qualsevol altra mena.

En vigílies del decenni desenrotllista de 1960-1970, el turisme ja constituïa una partida positiva cabdal de la balança comercial espanyola. En l'espai català, molts esperaven que el turisme ajudés a sortir de la migradesa moral i econòmica. Esperaven que els beneficis del turisme permetessin l'endegament d'obres públiques necessàries com el pa de cada dia. Observadors i agents de la vida econòmica confiaven que la dinàmica del nou fenomen impulsaria la construcció de l'autopista Alacant-Perpinyà i l'adopció de l'ample ferroviari europeu, imprescindible si volíem sortir de la via morta on persones i mercaderies malvivíem. Un corrent discursiu considerà la possibilitat que el turisme sanegés la indústria autòctona alatrencada i frenada per entrebancs heretats i entrebancs creats de nova planta.

El que no pogué eludir l'Administració pública davant del creixement turístic progressiu és anar posant pedaços en les infraestructures. Tanmateix, en defugí tothora l'acció decidida damunt els errors i vicis. Un dels més grossos, l'ample de via. Les mil veus que en feien i en fan reclamació continuen clamant en el desert. El tren espanyol no pot anar més amunt

de Cervera i el tren francès més avall de Portbou, i així els viatgers que vénen del nord han de canviar de tren a Portbou i els que vénen del sud, a Cervera. Als *enarques* que es vanten d'haver esborrat les fronteres els hauria de caure la cara de vergonya.

Una altra cosa que propiciaren els beneficis del turisme és una millora dels camins transversals del Pirineu. No és que se n'obris cap de nou, ni que remotament es tornés a parlar de ferrocarrils de muntanya. Ben al contrari, Madrid àdhuc maldava per escurçar-hi vies. Petits corredors entre Occitània i les terres catalanes, camins dolents, antics com la nostra història i fets perdre i trets del mapa per la frontera francoespanyola. La indústria, que va créixer a l'empara dels aranzels, per la part que li tocava féu ben poc per a recuperar-los; els deixà ofegar. El turisme podia fer-los ressuscitar, independitzant-los una mica del corredor principal Alacant-Perpinyà. Únicament, com diem, empenyé a fer-los més transitables.

I quan a la darrerria del segle XX la defecció proteccionista va permetre a les mercaderies autòctones de fer forat a l'exterior, no hi ha hagut mitjans idonis ni suficients per a transportar-les. És cert que en 1965 es posà en funcionament el tren Ter directe Cervera-Alacant. No n'hi havia prou. Després va venir l'autopista Perpinyà-Alacant, una vella recomanació del Banc Mundial. Tampoc no n'hi hagué prou. I en aquestes estem. Avui Madrid retarda l'estesa d'un TGV Alacant-Perpinyà tant com pot, o tant com imposen les preferències de la seva xarxa radial, valga'm Déu, una xarxa interminable i d'un preu faraònic. A manca d'un tren de fesomia europea que pugui anar de la fàbrica o l'horta al mercat, és a dir, un tren de debò, els grans camions omplen l'asfalt. Les noves tecnologies, és clar, no alliberen de tragar fardells amunt i avall. El viatger en rep directament els efectes. I no parlem de ports i aeroports dotats de qualsevol cosa que no sigui autonomia.

## El sostre turístic

Durant els anys d'arrelament del turisme de masses es congria una expressió destinada a fer córrer molta tinta: *el sostre turístic*. Arribar-hi volia dir veure acabar una etapa de vaques grasses; la pèrdua del ritme progressiu de visites. També podia arribar una aparença de sostre, tal volta un breu estancament. I en tal cas, ja vindria una revifalla... Però, ben mirat, la revifalla tampoc no duraria sempre. Algun guru afirmava que, simplement, després del ritme progressiu vindria la regressió. «La tan temuda regressió», en va dir l'economista Jané Solà.

Però no alcéssim el crit al cel ni ens piquéssim amb una pedra les dents.

L'experiència ha mostrat que és possible entendre el sostre turístic com la normalització d'un sector que ha adquirit fesomia visible, inconfusible, en la societat i, per tant, en l'economia. Tot i les carències en infraestructures i en política autòctona, no hem tocat el sostre temut o, si es prefereix, no ens ha colpit encara aquesta espasa de Dàmocles.



El 31 de gener de 2007, Fitur, de Madrid, deia que el turisme és el nostre motor, vaja, «nuestro motor». I no sembla que faci senyals d'aturar-se. Passem l'ús del possessiu per alt. Ja hi estem acostumats, que no vol pas dir conformes. Els enarques del minotaure, com denuncia Raimon, ens neguen la història, tot dient que la nostra és la d'ells.