

¿A FRANCIA SIN PASAPORTE?

A primeras horas del pasado día 1.º de julio, empezó la avalancha de turistas. Las rutas nacionales se vieron de pronto saturadas de coches conteniendo empleados, técnicos, comerciantes, tenderos y funcionarios, convertidos de la noche a la mañana, y por obra y gracia de las vacaciones, en turistas. El mayor porcentaje entrado por la Junquera, corresponde, como siempre, a ciudadanos franceses, dispuestos a pasar quince días de vacaciones completas y económicas en la Costa Brava.

Estos turistas franceses, para entrar en nuestro país, no necesitan más que su tarjeta de identidad. La exhiben a petición de las autoridades fronterizas, y penetran en España. Este trato, tan cordial por nuestra parte, rige desde hace unos dos años y, naturalmente, les proporciona una agradable comodidad al no necesitar ningún pasaporte ni visado especial.

Sin embargo, no ocurre lo mismo con los españoles que desean trasladarse a Francia. En cualquier caso necesitan pasaporte, para lo cual deben solicitar un certificado de antecedentes penales, hacerse unas fotografías, firmar, abonar unos de-

rechos, rellenar unos impresos, comprar unas pólizas, renovarlo a los dos años, y a los cuatro años proveerse de un pasaporte nuevo, siguiendo otra vez todo este trámite. A las muchachas solteras se les exige además haber cumplido el servicio Social, y a los muchachos en edad de quintas, permiso militar.

Hace unos días el Embajador de Francia en España fue preguntado acerca de los motivos de que los españoles no tuviésemos el mismo trato para entrar en su país, como el que reciben sus conciudadanos que vienen aquí. El diplomático francés indicó que por parte de su Gobierno no existía ningún inconveniente en ofrecer la reciprocidad lógica en este caso, y que no se había llevado a cabo debido a una cláusula del Convenio Hispano-francés sobre dicha cuestión por la que el Gobierno español se reservaba poner en vigor esta medida, para cuando creyese oportuno.

Por tanto, hay que pensar que la decisión debe llevarse a cabo aquí, en nuestro país, y es bueno que esto se sepa, porque más de una vez hemos oído comentarios despectivos indicando que los fran-

ceses nos concedían un trato desigual. Ahora sabemos que no es así, pero lo que no comprendemos es como, a pesar del tiempo transcurrido, no se ha establecido esta reciprocidad.

Para cualquier español que desee trasladarse a Francia, el pasaporte representa un problema. Más aún para los naturales de zonas como la nuestra, tan cercanas a la frontera, y con tantos puntos de contacto con la vecina Francia: negocios, turismo, familia, estudios, etc. La vigencia del pasaporte, el tenerlo dispuesto en cualquier momento, el poderse trasladar con familiares sujetos al Servicio Militar, o Social, con ancianos que es difícil someter a todos los trámites burocráticos; todo representa una situación enojosa, tanto más si se considera que el pasaporte no dice más de lo que consta en el Documento Nacional de Identidad, que hoy por hoy poseen ya la mayoría de personas en el país.

Se hace, pues, necesario llegar a esta reciprocidad para poder trasladarse a Francia con la comodidad con que sus habitantes llegan hasta nosotros.

un tema candente: el ancho de vía

La Cámara de Industria y Comercio de Barcelona, ha vuelto a la carga sobre un tema que para nuestra región y para toda España, va adquiriendo cada día una mayor actualidad. Nos referimos, concretamente, a la necesidad de modificar el actual ancho de vía de la RENFE, para adaptarlo al que rige en todos los países de Europa occidental. Anteriormente, la Cámara de Comercio de Gerona, había formulado idéntica petición y asimismo, desde múltiples periódicos de Barcelona, habían surgido las mismas ideas fundamentales. Sin embargo todo va cayendo en la mayor de las indiferencias, pues RENFE, desde su alto pedestal, se niega a toda consideración de orden práctico y se limita a mantener su irreductible postura, o sea el de limitarse a instaurar los ejes cambiables y se acabó el asunto.

Cuando España está llamando tan fuerte, para conseguir el ingreso en el Mercado Común, es inconcebible que la RENFE y también el Gobierno, puedan mantenerse en la postura actual, pues de las razones comerciales, que son las que pesan y que son además, las que privan en este asunto, hay otras razones vitales para nuestro turismo. Al que le interese conocer este asunto, le recomendamos que se persone en la estación fronteriza de Port-Bou y que vea lo que acontece en los días-punta de los meses veraniegos, cuando llega el turismo masivo de Francia y de otros países de Europa. El guirigay que allí se organiza, salpicado del calor que cae sobre aquellos andenes, provoca un espectáculo digno de cualquier película al estilo italiano. Maletas por un lado, gritos por el otro, nerviosismo en todas partes, rayano en verdadero paroxismo. Y al final del verano, vuelta a empezar. Y nada digamos, cuando hay las peregrinaciones a Lourdes, con enfermos o sin ellos, con el espectáculo que allí se produce, que sólo puede superarse, gracias al estoicismo religioso de los sufridos viajeros. ¿Y qué diremos de las mercancías? Lo que acontece es algo similar, aunque algo mitigado, por el uso de los vagones con ejes cambiables, que pueden seguir de tal guisa, hacia su destino.

Pretender entrar en el Mercado Común, con el ancho de vía actual, es una pura quimera. Basta pensar, que al socaire de la anulación de los aranceles que gravan los productos industriales, se establecerá un cambio tan intenso de mercancías, que serán necesarios trenes y más trenes, para poderlo atender con la rapidez y la seguridad que las circunstancias demanden. No bastará el tráfico marítimo, siempre

caro y engorroso, y tendrá que ser a base de trenes inacabables, al estilo europeo y a los reducidos costes que rigen en toda Europa. Hay que pensar además en que a la corta o la larga, el tráfico con los países africanos, que poco a poco irán desarrollándose, deberá efectuarse a través de toda España. Por todo ello, es absolutamente necesario, la adopción del ancho de vía europeo.

Cierto, que el coste de estas nuevas instalaciones es muy importante, pero cuando uno lee que para establecer las carreteras de acceso a Madrid, van a gastarse en cinco años, nada menos que 30.000 millones de pesetas, creemos que por el Ministerio de Obras Públicas, ya directamente o bien a través de la RENFE, podría destinar idénticas sumas, al menos para instalar el tercer raíl —que sería la forma más práctica— entre Algeciras y la Estación de Port-Bou. Una línea férrea del Levante español, que serviría a las mil maravillas, en los momentos álgidos de la exportación de naranjas y también al intenso tráfico comercial que impone la urbe barcelonesa. La instalación del tercer raíl y el uso del nuevo material rodante —máquinas y vagones— podría establecerse a base de distintas etapas, para así obtener una mayor efectividad en el servicio. Y eso se lograría dentro de cinco años que coincidirán con los que parece que nos señalarán los del Mercado Común, para adaptarnos a la nueva concepción económica europea. En este breve espacio de tiempo, nuestro país podría incorporarse plenamente a Europa y beneficiarse de los magníficos servicios ferroviarios, tanto de mercancías como de viajeros, que ya están implantados en todos los países del Occidente europeo.

Y como último toque de atención, acabamos de leer que por el Ministerio de Obras Públicas, se está estudiando la puesta en marcha del ferrocarril Madrid a Burgos —que tiene el ancho europeo— con vistas a hacerlo llegar a los Pirineos y así enlazar directamente París, con la capital de España. Nos gusta la idea, pero estimamos que las necesidades industriales de nuestro país, exigen el establecimiento del tercer raíl en el Levante mediterráneo, con mayor premura que la prolongación del Madrid-Burgos, que necesitará un buen número de años, antes de que pueda ser puesto en servicio. Basta citar, que ya se llevan cuarenta años en su instalación y aún no está inaugurado. La solución está en Port-Bou y en el tercer raíl. La más rápida, la más eficaz y la más barata.

MANUEL BONMATI