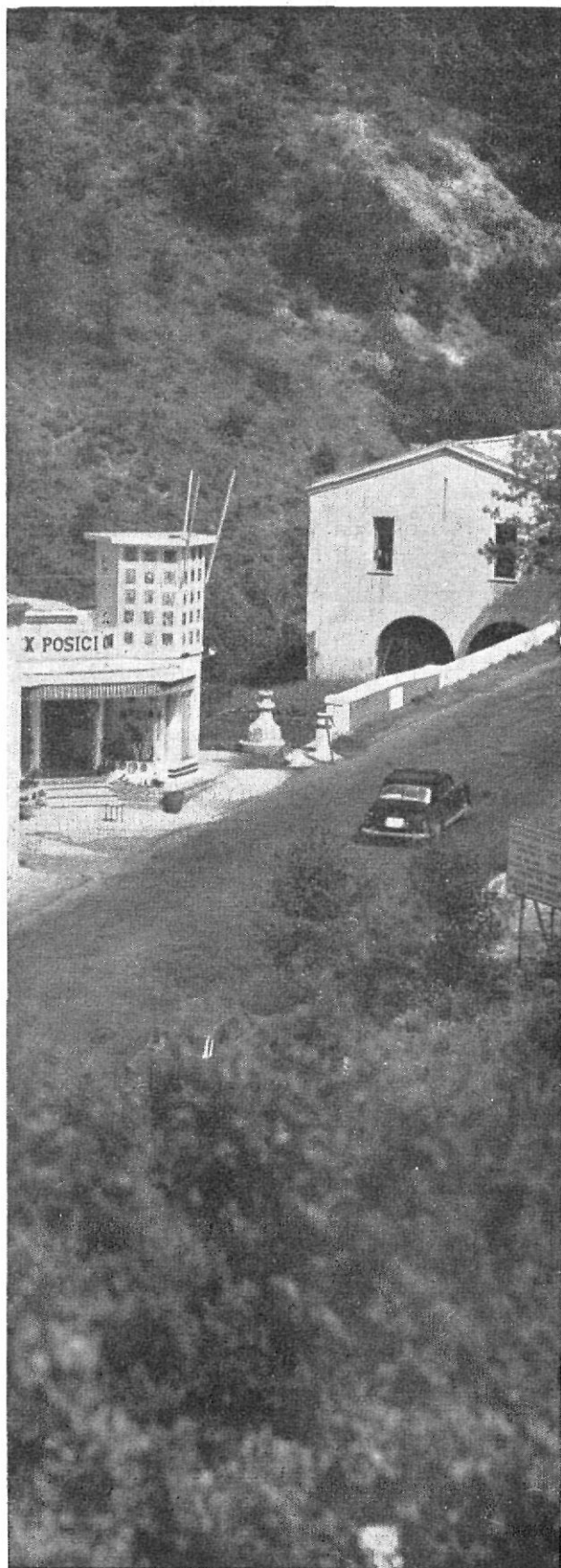


LA JUNQUERA

PUERTA DE ESPAÑA

Por JOSÉ M.º BERNILS



La Aduana de La Junquera ha batido este año todos los récords. Aquella Aduana que en el año 1949 controló el paso de 21.898 coches —según parecía, una cifra muy importante— se ha convertido ahora en el centro de visado de 761.686 vehículos, número de los que la han cruzado este año desde primero de enero hasta mediados de octubre.

Hace unos días, un colega, viendo desde el porche del edificio de la Aduana, este mosaico único de vehículos y fisonomías, me decía:

—Estos funcionarios son magos o parecen serlo. Pese al número abrumador de vehículos, encuentran el modo de despacharlos sin demora ni trámites fatigosos.

Efectivamente, la labor de nuestros aduaneros es enorme. No basta leer las estadísticas, es necesario verlo sobre el mismo escenario. En algunos días de los meses de julio y agosto se llegó a registrar una entrada de hasta quince coches por minuto. En un fin de semana de agosto, la cruzaron 36.000 vehículos, cifra récord en el turismo español.

—A los franceses les hemos ganado por goleada —me confesaba con orgullo un vecino de la localidad—, pues mientras a ellos se les forma una larga cola de vehículos en espera de los trámites, en la Aduana española se despachan en el acto, sin ningún estancamiento.

Hubo días que en el sector francés la cola de coches se alargaba hasta diez kilómetros, llegando incluso a la localidad de Le Boulou.

—Algún turista dio marcha atrás y se fue a la Aduana de Cerbère, ganando así tiempo.

El único embotellamiento en el sector español fue un día de este verano cuando la Campsa retrasó el suministro de combustible durante diecisiete horas, y aquello fue un verdadero problema. Debe considerarse que el promedio de ventas de gasolina es de 25.000 litros diarios.

La Aduana se halla ubicada en la misma población de La Junquera, junto a la carretera, en su calle principal y bajo el amparo de grue-

sos y frondosos plátanos. El edificio es de construcción moderna, pero totalmente insuficiente. Se espera inaugurar para finales de este año la nueva Aduana, junto al desvío de la carretera, lo cual ha de facilitar mucho el servicio. «Aduana Stop» es el letrero indicador, junto con la barrera pintada a franjas blanquencarnadas, del emplazamiento del actual edificio.

La Junquera, tierra de juncos, según Estrabón, ha sido testigo de grandes hechos históricos. Por ella han corrido las vicisitudes mayores de nuestra Patria. Antigua Deciana romana, por ahí cruzó incluso Aníbal y por ella vinieron las invasiones centroeuropeas y napoleónicas. Pero cuando adquirió realmente importancia fue el 16 de noviembre de 1859, cuando, por el Tratado de los Pirineos, España entregaba a Francia el Rosellón, y La Junquera pasaba a ser la localidad fronteriza.

—Sin este servicio de la Aduana —me concretaba el vecino— La Junquera sería un pueblo sin vida como tantos otros situados en la ladera de los Pirineos.

Pero en donde hay más actividad, nos referimos a movimiento comercial, no es en La Junquera, sino en su barrio de Los Límites. Está situado a cinco kilómetros más arriba. En medio de un paisaje agreste, con matorrales y arbustos, existen los puestos de policía de España y Francia, y en medio de ellos los mojones que señalan los lindes territoriales. Las dos barras blanquirrojas dejan una zona intermedia. A partir de ahí la carretera es francesa, pero a la derecha existe una desviación española que conduce al barrio de Los Límites, prolongado con el barrio francés de Le Perthus. Forman ambos un solo bloque comercial y es un complejo cosmopolitano. A un lado se venden artículos españoles y al otro los franceses; a las tiendas españolas acuden incluso de Perpignan, pues el precio compensa sobradamente el viaje. En Los límites se cruzan gentes de todas las razas, personalidades, celebridades internacionales...

—Pero por la noche pierde todo su interés —nos siguen informando—. Las calles apenas tienen iluminación, los comercios cierran, la gente no circula. Es una lástima que la Aduana española no permanezca abierta todo el día, como la francesa.

En este barrio existe una capilla de Nuestra Señora de Fátima en donde pueden admirarse unas magníficas pinturas murales del pintor figuerense y colaborador de REVISTA DE GERONA, D. Ramón Reig.

En enlace de La Junquera con Figueras se establece por medio de la carretera internacional, la cual va quedando estrecha por momentos. El piso de esta carretera fue definitivamente

solucionado en el período del General Primo de Rivera, con un afirmado de adoquines en algunos tramos y de asfalto en otros.

Es curioso un intento de unión ferroviario de ambas localidades. Corría el año 1907. Los ampurdaneses siempre habían aspirado a un rápido enlace con La Junquera. El 2 de octubre, a las 4.30 de la tarde y precedido de varios automóviles, llegó a Figueras el tren Renard, compuesto de locomóvil (máquina), dos coches para viajeros (1.ª y 2.ª clase) y un furgón de mercancías. La máquina tenía una potencia de 60 caballos y podía desarrollar una velocidad de 20 kilómetros por hora, cosa que no pudo conseguirse por el «lamentable estado de la carretera». El tren Renard llevaba un mecanismo que, actuando desde el motor a todos los coches remolcados, les obligaba a describir las curvas en el mismo lugar del automotor.

Al día siguiente el tren llegó hasta Castelló de Ampurias y regresó a Francia. A los pocos días se esfumó.

Luego vinieron las tartanas y los actuales ómnibus, que ofrecen varios servicios diarios.

Pero volvamos a la Aduana.

El administrador es D. Rafael Mariano Blázquez, hombre siempre amable con la prensa, facilitándonos toda clase de detalles. El segundo jefe es D. Fernando Gutiérrez de la Vega, colega nuestro en sus años más jóvenes, cuando fue director de un diario provinciano español.

El personal de la aduana está formado, además de estos jefes, por siete vistas y cuatro funcionarios administrativos. Hay igualmente dos porteros de los Ministerios civiles y doce mozos arrumbadores.

—Aparte —me concreta el Sr. Mariano— prestan servicio diariamente un Cabo y cinco números de la Guardia Civil, en los servicios de reconocimiento de vehículos.

—¿Cuántas horas de servicio?

—Servicio permanente desde el 15 de abril al 15 de octubre, y de 9 de la mañana a las 12 de la noche los restantes meses del año.

La principal dificultad de la Aduana es, como hemos dicho antes, la insuficiencia del actual edificio. La buena realización del servicio de viajeros se ve dificultada por no existir espacio para la maniobra de vehículos, dada la estrechez de la carretera y la coincidencia en un momento determinado de muchos coches y autocares.

—El tráfico de mercancías adolece de la falta de muelles, lo que obliga a efectuar los trasbordos en el borde de la carretera. Faltan grúas, vagonetas elevadoras de carga y descarga, cintas transportadoras, tinglados para proteger las mercancías de la intemperie; en resumen, ele-

mentos materiales que faliciten las operaciones aduaneras.

Todo ello quedará resuelto con la entrada en funcionamiento de la nueva Aduana.

En cuanto a números, la Aduana ha ofrecido hasta el 17 de octubre, la siguiente estadística: han entrado 390.446 vehículos y han salido 371.240, formando un total de 761.686. En todo el año 1960 cruzaron 451.225, lo que representará haber doblado este año los números. El mes de mayor paso de coches fue julio, con 180.000.

Entraron 3.240 camiones de carga y salieron 12.125, los cuales transportaron 51.000 toneladas de mercancías entradas y 98.000 toneladas de mercancías salidas.

—¿Y la recaudación por aranceles?

—En todo el año 1960, la recaudación media mensual fue de 6.902.554 pesetas. La recaudación media en lo que va transcurrido del año 1961, es de 12.423.349 pesetas, con una recaudación récord para el mes de julio de 18.975.123 pesetas.

Las principales mercancías que entran son productos químicos, primeras materias para perfumería, productos fotográficos, papeles y desperdicios de papel, trapos nuevos, maquinaria, mobiliario y cojinetes, piezas de coche, tractores, maltas cerveceras, harinas de carne, etc. En cambio, de salida abundan las frutas, legumbres y hortalizas, tejidos, hilados, muebles nuevos, calzados, prendas confeccionadas, lencería, cestos, cañas, pescado, objetos de adorno cerámico, etc.

—¿Usted considera que los convenios internacionales han facilitado el paso de turistas y mercancías, o las formalidades son igual rígidas?

—Indudablemente los convenios internacionales facilitan el tráfico turístico. La supresión del documento de importación temporal para la entrada de vehículos extranjeros, ha sido la causa de un notorio incremento en el tráfico turístico y ha permitido que el despacho se realizara con mucha más fluidez y rapidez que en años anteriores.

—¿Y la liberación de mercancías?

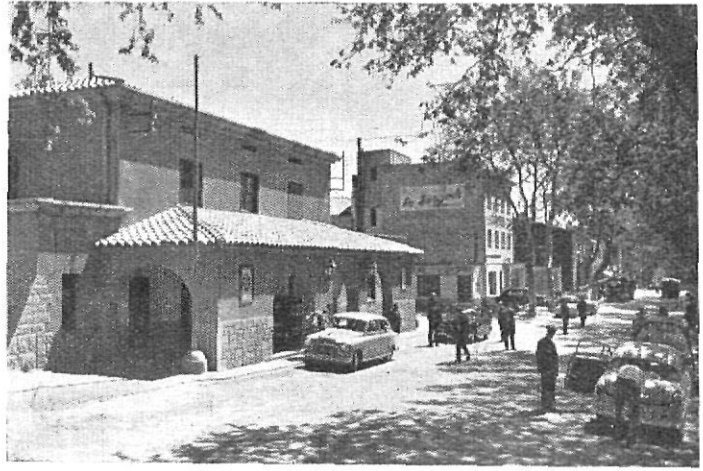
—Esto permite una mayor entrada de productos extranjeros, si bien las formalidades administrativas de despacho son todavía muy grandes debido a la gran cantidad de documentos que es preciso aportar.

—En cuanto a los turistas, ¿qué nacionalidades dan más contingente de entrada?

—Por orden de importancia pertenecen a Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, Bélgica, Holanda, Italia, etc.

—¿Vienen mezclados, o cada nacionalidad tiene predilección por un mes determinado??

—Aunque los turistas vienen mezclados, pueden citarse como épocas de preferencia por na-



cionalidades, las siguientes: franceses, meses de julio y agosto; alemanes, de mayo a octubre; ingleses, todo el año; suizos, meses de julio a septiembre; Países Bajos y Nórdicos, épocas de invierno y mes de junio.

—Y los españoles, ¿qué naciones preferimos?

—Primero, Francia, después, Italia, Suiza, etc.

Un capítulo importante, a menudo publicado en el Boletín Oficial, es el de las aprehensiones por contrabando. Nuestros abuelos nos hablan de unos contrabandistas algo heroicos en el siglo pasado. Ellos cruzaban por la montaña, con el paquete en la espalda, venciendo mil dificultades que les proporcionaban la topografía de los lindes fronterizos. Ahora parece que se han vuelto más comodones y las aprehensiones más importantes se hacen en la misma Aduana o por la carretera.

—¿Qué volumen abarcan?

—Son numerosas las aprehensiones de contrabando practicadas en lo que va de año. El número de actas se eleva a 43, con un importe de multas por un total de unos diez millones de pesetas.

—¿Qué material se pretende pasar?

—Pues, mire usted, entre las mercancías más intervenidas, figuran piezas para coches, material fotográfico, cojinetes, cafeteras, dictáfonos y material para radio, agujas selfactinas, válvulas de expansión termostáticas, tejidos de nylon, confecciones de señora, monturas para gafas, puros toscanos, etc.

El lector habrá podido comprobar la envergadura de la Aduana de La Junquera, verdadera puerta grande de España. Hay aún otros datos complementarios a este volumen. Los más importantes corresponden a la cantidad de pesetas vendidas en la Sucursal del Banco de España en La Junquera. En 1960 fue de 22 millones de pesetas. En 1961, hasta finales de julio, la cifra era de 40 millones, y en la primera semana de agosto se batió otro récord, llegándose a los 16 millones. En esta Aduana todo anda por millones.