

## INTRODUCCIÓN

Por ISIDRO GONZÁLEZ COSTILLA

*El cometido que el Grupo de Trabajo número 6 del Instituto Español de Estudios Estratégicos del CESEDEN se propuso en su constitución en el año 1992, desarrollar durante el año 1993 el tema La red de transportes ferroviarios españoles. Itinerarios alternativos entre la raya de Portugal y la frontera pirenaica.*

*En este momento inicial pareció un tema interesante por cuanto, por un lado conectaba trabajos anteriores realizados por el Seminario de Transportes sobre Los transportes en la raya de Portugal y Los transportes y la barrera pirenaica (ya publicados en la colección de Cuaderno de Estrategia con los números 7, 40 y 51) y por otro, al analizar los itinerarios alternativos entre ambas fronteras, constituía una aportación documental útil para la defensa, pues el territorio español, conforme el Gobierno propuso en su momento a la Alianza Atlántica, será utilizado en caso necesario, como área de tránsito, apoyo y logística de retaguardia en la defensa de Europa; desde esta perspectiva, el análisis de los posibles caminos de acceso por tierra a Europa desde cualquier punto de la península Ibérica tiene interés.*

*No obstante este propósito, los propios miembros del Grupo de Trabajo en su primera reunión se cuestionaron si en un momento en el que, en pleno proceso de conformación de Europa, se habían producido algunos hechos que daban paso a un nuevo concepto ferroviario y al nacimiento de una red de transporte supranacional, no era posible para un grupo de expertos dejar pasar desapercibida tal circunstancia. Sobre todo, cuando algunas iniciativas tomadas por España o por Inglaterra y Francia habían posibilitado que esta red pudiera llamarse con plena propiedad europea.*

*Fue así como el Grupo de Trabajo decidió titular el estudio a realizar durante, el año 1994 Integración de la red ferroviaria de la península Ibérica en el resto de la red europea, sin renunciar, por otra parte, a hacer dentro de su análisis algunas referencias a los itinerarios, que unen las fronteras españolas con Portugal y Francia o a los pasos que las hacen permeables.*

*Desde la aparición del ferrocarril en Inglaterra en el año 1825 se había asistido al nacimiento, desarrollo y languidecimiento de un modo de transporte que a lo largo de 150 años contribuyó de manera decisiva al progreso de cada nación. Como líneas ferroviarias privadas, inconexas inicialmente o agrupándose más adelante, respondiendo a modelos más o menos liberales o intervencionistas, o constituyéndose en redes nacionales aproximadamente un siglo después de su nacimiento, pero con unas velocidades comerciales muy bajas, en el último tramo del siglo XX el ferrocarril parecía haber agotado sus posibilidades de competencia con una carretera más flexible y de más amplia cobertura y con un transporte aéreo mucho más rápido. Desde hace años su cuota de mercado en el transporte internacional es decreciente, tanto en viajeros como en mercancías, como puede verse en el cuerpo del estudio.*

*A pesar de que su contribución a la cohesión entre los distintos países europeos había sido apreciable y había propiciado obras importantes de comunicación como algunos pasos alpinos y puentes internacionales, sus bajas velocidades comerciales no permitían imaginar horizontes operativos mayores que los nacionales, si bien las redes nacionales integradas en organizaciones supranacionales trataban de actuar, y explotar de manera coordinada o armonizada.*

*En esta situación a primeros de la década de los años ochenta se hacen las primeras experiencias de alta velocidad ferroviaria, que constituyen un éxito y que se manifiestan para el ámbito europeo como una alternativa a tener en cuenta para competir en el tráfico de viajeros con la carretera y el avión, en un momento en el que las infraestructuras de estos dos modos de transporte empiezan a tener problemas de gestión de tráfico.*

*Tan es así, que las Comunidades Europeas sin competencia ni actuación alguna en materia ferroviaria hasta entonces, comienzan en el año 1983 a ocuparse e impulsar los temas ferroviarios. Desde este momento inicial, la actuación integradora de la Comunidad Europea y las decisiones históricas adoptadas por algunos países, como la construcción del túnel bajo el canal de la Mancha por Francia e Inglaterra, y la adopción del ancho internacional de vía por parte de España y Portugal, posibilitan la concepción de una red comunitaria. La colaboración a esta idea de Suiza y Austria y la posterior caída del muro de Berlín hacen que realmente se hable de una red*

*transeuropea. A mayor plazo, incluso se vislumbra al horizonte en el año 2010 una posible red paneuropea derivada de la incorporación a la red transeuropea de las de los países del Este, como ya se ha tratado con cierta profundidad y perspectiva en el Seminario Internacional de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes celebrado en París en el mes de diciembre del año 1990, sobre las relaciones en materia de transporte entre la Europa del Este y la del Oeste.*

*Los trabajos iniciales en este sentido continúan y en el año 1994 la Conferencia Europea de Ministros de Transportes organizará en Creta la Segunda Conferencia Paneuropea sobre los Transportes, en la que cuenta con la cooperación de las Comunidades Europeas y de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.*

*Los esfuerzos de las distintas administraciones ferroviarias, de los Estados europeos y de los organismos internacionales que los agrupan, se dirigen con fe hacia el apoyo de la red europea de alta velocidad hasta el punto de que, como indica en una de sus principales conclusiones el Grupo de Trabajo de alto nivel constituido en las Comunidades Europeas para el desarrollo de una red europea de trenes de alta velocidad, "la gran velocidad constituye realmente un nuevo modo de transporte", que se configura como una alternativa a la carretera y al avión para las distancias europeas, al reducir considerablemente los tiempos de recorrido.*

*La consideración de la alta velocidad como un nuevo modo de transporte nos inclina aparte de otras razones, a considerar como acertada la decisión de adoptar el ancho internacional para las vías de alta velocidad españolas y portuguesas. No parece prudente en los albores del siglo XXI y en camino hacia la unidad europea, quedarse marginado de una de las redes de infraestructura básicas para la unión.*

*Así pues el Grupo de Trabajo ha abordado el desarrollo del tema citado consciente de que la puesta en marcha de una red europea de alta velocidad ferroviaria, contribuirá decisivamente a la vertebración de Europa promoviendo su cohesión social y económica y de que es necesaria la integración en ella de las redes peninsulares ferroviarias.*

EL COORDINADOR DEL GRUPO DE TRABAJO