

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### Presidente:

D. José Antonio Torroja Cavanillas

### Vocales:

Miguel Aguiló Alonso

Luis Berga Casafont

Íñigo Losada Rodríguez

Julio Martínez Calzón

Juan Manuel Morón García (†)

Edelmiro Rúa Álvarez

Clemente Saenz Ridruejo

Florentino Santos García

Benjamín Suárez Arroyo

### Director:

Juan Antonio Becerril Bustamante

## COMISIÓN DE EXPERTOS

Federico Bonet Zapater

Javier Botella Atienza

Gerardo Cruz Jimena

Javier Díez González

José Luis Gómez Ordoñez

Santiago Hernández Fernández

Antonio Huerta Cerezuela

Ernesto Hontoria García

Javier Manterola Armisén

Manuel Melis Maynar

Felipe Mendaña Saavedra

Eugenio Oñate Ibáñez de Navarra

Carlos Oteo Mazo

Mariano Palancar Penella

Santiago Pérez-Fadón Martínez

Ángel Pérez Jamar

José Polimón López

José Rubio Bosch

Javier Rui-Wamba Martija

Fernando Sáenz Ridruejo

Andrés Sahuquillo Herraiz

Francisco Javier Samper Calvete

Vicente Sánchez Gálvez

Antonio Soriano Peña

Pedro Suárez Bores

Ignacio Tejero Monzón

Javier Torres Ruiz

Santiago Uriel Romero

Eugenio Vallarino y

Cánovas del Castillo

## COMITÉ EDITORIAL

Francisco Javier Asencio Marchante

Antonio de las Casas Gómez

Mónica Baeza Ochoa de Ocariz

Juan Antonio Becerril Bustamante

Francisco Esteban Rodríguez-Sedano

Rafael Izquierdo de Bartolomé

Juan Rodríguez de la Rúa

## La línea férrea Figueres-Perpiñán

Con las obras en marcha, especialmente las correspondientes al Túnel del Pertús, se hace realidad un nuevo paso fronterizo entre España y Francia, resultado de la política de ampliar las comunicaciones entre los dos países y cuyo otro exponente es el Túnel de Somport.

Varias veces hemos comentado en estas páginas que nuestro aislamiento del resto de Europa –tópico muy usado en el siglo pasado y afortunadamente hoy superado– se debía fundamentalmente bien a la dificultosa orografía de la región pirenaica, bien a los cauces fluviales de la frontera portuguesa, bien a la circunstancia de ser el país europeo con mayor longitud de costas.

Así, los enlaces con el exterior debían resolverse con tres clases de infraestructuras: túneles, puentes y puertos. Y esta política afrontada ya hace años, está empezando a dar sus frutos, habiéndose construido puentes que nos enlazan mejor con Portugal; túneles que mejorarán los intercambios con Francia; y múltiples obras de mejora de nuestros puertos, que van a dar así origen a las autopistas del mar.

Estas ideas, tan simples como difíciles de llevar a cabo, tienen desde hace un año un nuevo y destacado ejemplo: superados ya los trámites diplomáticos y administrativos, se firmó en febrero de 2004 el contrato de concesión de la línea Figueres – Perpiñán, tramo decisivo en la red europea de la Alta Velocidad. Se trata de la segunda ocasión en Europa, tras el Túnel de La Mancha, en que dos Estados otorgan una obra binacional en régimen de concesión a un consorcio privado.

El tramo internacional que está en construcción, tiene una longitud de 44,4 kilómetros y permitirá, en 2009, realizar el trayecto Barcelona – París en 5h 30m. En este tramo la pieza clave de la Línea es el túnel del Pertús, cuya realización ya está avanzada y que con sus 8,3 kilómetros dará plazo a la obra de manera que pueda cumplir el plazo señalado.

El importe total de la inversión asciende a 1.096,7 millones de euros, de los que el 57% será financiado por los gobiernos de España y Francia así como por la Unión Europea, mientras que el resto lo será por el concesionario .

Se trata, pues, de una de las obras de mayor importancia de las que se desarrollan en la actualidad y forma parte de un contexto que, cada vez más, tiende a incorporarnos, como debía ser, al resto de la UE. Ojalá esto se hubiese producido hace ya muchos años. No pudo ser por razones que aquí no procede citar, pero sí debemos hacer votos porque esta política de acercamiento a lo que, de verdad es nuestro mundo, siga progresando y no existan nuevas situaciones que supongan pasos en otra dirección. ♦