

**LOS ORÍGENES DE LA PRIMERA LÍNEA
INTERNACIONAL DEL FERROCARRIL ESPAÑOL DEL
SIGLO XXI : BARCELONA – PERPIGNAN**

**Prof. Dr. Ing. A. López Pita
Catedrático de Ferrocarriles
Universidad Politécnica de Cataluña**

1. INTRODUCCIÓN

La construcción de nuevas infraestructuras de ferrocarril aptas para la circulación a alta velocidad constituye, desde hace cuatro décadas, una de las actividades que más caracterizan, en los últimos años, a este modo de transporte. En la actualidad la denominada nueva red ferroviaria se extiende a lo largo de más de 2500 km, correspondiendo el 50% de esta longitud a Francia.

De forma sintética puede decirse que el nacimiento de esta red se encuentra en dos hechos principales: por un lado, en el desarrollo de la calidad de servicio de los modos concurrentes, es decir, la carretera y el avión; por otra parte, en la capacidad tecnológica del ferrocarril para elevar el nivel de sus prestaciones, especialmente en el ámbito de las velocidades máximas susceptibles de ser alcanzadas en servicios comerciales.

En relación con el primer hecho, la información contenida en el cuadro 1, referida a la evolución tecnológica de los diferentes modos de transporte en Europa, refleja claramente el retraso del ferrocarril en este ámbito.

EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA DE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE EN EUROPA

Cuadro 1

MODO	SITUACIÓN DE BASE	EVOLUCIÓN Y AÑO DE INCORPORACIÓN DEL NUEVO ESCENARIO TECNOLÓGICO
CARRETERA	REDES NACIONALES (1 X 1)	AUTOPISTAS (1935) (2 X 2 ó 3 X 3)
AVIACIÓN	AVIONES A HELICE	AVIONES A REACCIÓN (años 1950/1960) ATERRIZAJE TODO TIEMPO (Década de los 50)
FERROCARRIL	TRAZADOS DEL SIGLO XIX	NUEVAS LÍNEAS (1981)

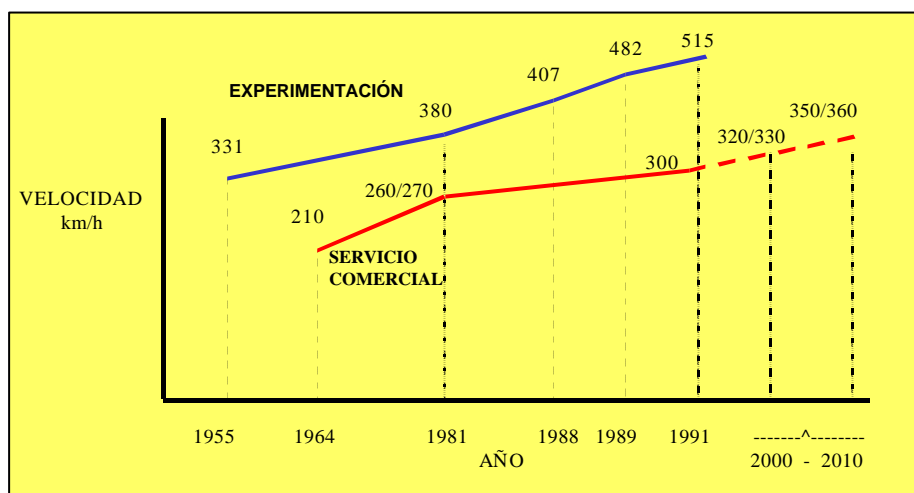
Fuente: A. López Pita (1999)

Se constata, en efecto, como la carretera pasó de una situación de base configurada por la existencia de infraestructuras dotadas de un carril por sentido, a una situación de máximo desarrollo, como son las autopistas, ya en 1935. Por su parte la aviación, evolucionó de la hélice al reactor en la década de los años 50 y 60, incorporando, además, el sistema de aterrizaje bajo mínimas condiciones meteorológicas. Por el contrario, el ferrocarril debió esperar a comienzos de los años 80, para disponer de los primeros kilómetros de nuevas infraestructuras concebidas para las altas prestaciones.

Desde una perspectiva cuantitativa resulta útil comprobar como la red de autopistas, en los países de la Unión Europea, pasó de 16000 km a comienzos de la década de los años 70, hasta los más de 46000 km actualmente existentes.

Por lo que respecta al segundo hecho mencionado con anterioridad, la capacidad tecnológica del ferrocarril, resulta de interés observar el gráfico de la **fig. 1**, relativo a las velocidades máximas susceptibles de ser alcanzadas por este modo en servicio comercial.

POSIBILIDADES DEL FERROCARRIL CONVENCIONAL EN MATERIA DE PRESTACIONES MÁXIMAS DE VELOCIDAD EN EXPLOTACIÓN COMERCIAL



Fuente: A. LÓPEZ PITA (1999)

Fig. 1

Nótese como, prescindiendo del récord logrado en 1955, con 331 km/h, que sólo permitió creer en el futuro, en 1981, el ferrocarril demostró, bajo la óptica de criterios técnicos rigurosos y modernos, que potencialmente era capaz de ofrecer servicios por encima de los 300 km/h de velocidad punta. Se comprueba, por tanto, que las posibilidades del ferrocarril en el campo del material, en general, fueron por delante de las permitidas por las infraestructuras disponibles.

En el estado actual de conocimientos cabe precisar que en junio del 2001, la relación París – Marsella, a través de una nueva línea, verá la introducción, por primera vez en servicio comercial, de ramas que en algunos tramos circularán a 320 km/h, haciendo posible que la distancia de 750 km que separará ambas ciudades se recorra en 3 horas, es decir, logrando una velocidad comercial de 250 km/h.

En este contexto de prestaciones que no será más que la lógica prolongación de las prestaciones ya hoy día alcanzadas: Lille – Lyon (aeropuerto), 657 km a 238 km/h de velocidad comercial, o bien Lille – aeropuerto de Roissy, 203 km a 244 km/h de velocidad comercial, las relaciones internacionales europeas por ferrocarril comienzan a adquirir una nueva dimensión, especialmente para ciudades, como Barcelona, situadas en el entorno de los 150 km de distancia de la frontera francesa.

Con esta nueva realidad ferroviaria, la capital catalana podría quedar, por ferrocarril, a través de la construcción de una nueva línea, a 4h 30 de París, 6 horas de Bruselas ó 6h30 de Frankfurt, una vez que la red de nuevas infraestructuras programadas en el resto de Europa, sea una realidad, lo que debería suceder en un plazo no superior a los 10 a 15 años.

La presente comunicación tiene por objeto, realizar un primer apunte histórico sobre esta nueva línea entre Barcelona y Perpignan, en ancho internacional, que marcará un antes y un después en las relaciones por ferrocarril, no sólo de viajeros, sino también de mercancías como se expondrá posteriormente, entre la península ibérica y el resto de Europa.

2. PROBLEMÁTICA DE LA LÍNEA BARCELONA – PORTBOU

La realización de un enlace internacional por ferrocarril entre España y Francia, por la vertiente mediterránea tuvo lugar en 1878, es decir 30 años después de la inauguración de la primera línea en España, entre Barcelona y Mataró. El diferente ancho de vía a uno y otro lado de los Pirineos fue un problema desde el primer momento, que se iría incrementando con el paso del tiempo. Ello tanto para los viajeros, obligados a cambiar de tren en la frontera, como para las mercancías, que necesitaban del correspondiente transbordo.

Resulta útil recordar que, por lo que concierne al tráfico internacional de mercancías, el Convenio Intergubernamental de 1883 establecía que, las mercancías circulando en sentido S/N debían realizar el transbordo en Cerbere, y en sentido N/S en Portbou. Con tal fin, y por razones de reciprocidad, la vía española se prolongaba de Portbou a Cerbere, y la francesa de Cerbere a Portbou, de tal manera que en el tramo común del túnel de Balitres (1063 m) coexistían las dos vías únicas de diferente ancho.

La creación de la Sociedad Transfesa (1943) y la puesta a punto por ella de vagones de ejes intercambiables, que permitirían reemplazar a la operación de transbordo de las mercancías supuso, sin duda alguna, una importante mejora del tráfico internacional, a partir de 1951 con la instalación del mencionado sistema en la estación de Cerbere.

Sin embargo, el desarrollo del tráfico, por un lado, y las limitaciones del espacio existente en Portbou y Cerbere, por otro, dieron como resultado la necesidad de racionalizar y optimizar el funcionamiento conjunto de ambas estaciones., decidiendo RENFE y SNCF:

- a) Reservar Cerbere para el tráfico Transfesa exclusivamente.
- b) Destinar Portbou a las operaciones de transbordo: contenedores y vagones completos tanto de importación como de exportación.

Si nos situamos temporalmente en el último tercio del siglo XX, es de interés señalar que las limitaciones derivadas del diferente ancho de vía, comenzaban a considerarse, por parte de los agentes e Instituciones sociales y económicas de Cataluña, como inaceptables “*en un mundo en plena expansión económica y demográfica*”, de acuerdo con las manifestaciones escritas de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona (1968).

En efecto, en el citado año, la mencionada Cámara, presentaba a la reunión que conjuntamente tenía con las existentes en la zona catalana – balear y levante, una ponencia bajo el título: “*El problema del ancho ferroviario*”.

Dicha ponencia se hacía eco de la información publicada por el diario económico francés “Les Echos”, el cual afirmaba:

“ Toda mercancía que entra o sale de España por vía férrea, debe sufrir un transbordo obligado en la frontera, con la consiguiente doble pérdida de tiempo y de dinero. Las exportaciones agrícolas y en particular las de agrios, son las más afectadas. A causa de la lentitud del transbordo se hacen a menudo por carretera, mientras que si la ruptura de carga no existiese, las naranjas valencianas podrían alcanzar París, por ferrocarril, en 24 horas y Copenhague en 48 horas”.

La Cámara de Comercio de Barcelona, valoraba los costes del transbordo en el intervalo de los 200 a 400 MPTA/año (1968), que incidían negativamente en el precio internacional de los agrios españoles. A tales cifras se llegaba mediante la siguiente consideración: “*se trata de un tráfico de unos dos millones de toneladas de agrios, que corresponden aproximadamente a doscientos mil vagones. Transbordar el contenido de uno sólo cuesta alrededor de mil pesetas, o bien el doble, cuando se utilizan los vagones de ejes intercambiables*”.

La Cámara de Comercio de Barcelona llamaba también la atención sobre el hecho de que a causa del diferente ancho de vía, la actividad internacional de los puertos españoles era prácticamente inexistente. Añadía, que con esta situación se estaba obligado a renunciar a los beneficios derivados de las mercancías en tránsito, a las que debían su prosperidad puertos como Amberes y Rotterdam.

En consecuencia, solicitaban la introducción del ancho internacional en el ferrocarril español, que en una primera etapa afectase a los siguientes itinerarios:

- Algeciras – Portbou
- Madrid – Irún por Burgos
- Barcelona – Puigcerdá
- Zaragoza – Canfranc

Se concluía recomendando que “*se dejasen de lado, olvidándolas, las falsas soluciones aplicadas al material móvil, con las que nunca se logrará nada práctico y se perderá lastimosamente un tiempo precioso*”.

Estimamos de interés recoger aquí que en 1991, un estudio realizado por la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, sobre el coste del transbordo de las mercancías que utilizaban el ferrocarril, situaba en 2000 MPTA, la repercusión económica derivada del diferente ancho de vía.

En cuanto a la importancia de los ejes de ancho variable en el paso de las mercancías por la frontera de Portbou – Cerbere, cabe recordar que su evolución ha sido la indicada

en el cuadro 2, para el período 1971 – 1999. La disminución porcentual de esta técnica ha sido compensada por el incremento del tráfico combinado.

IMPORTANCIA DE LOS EJES DE ANCHO VARIABLE EN EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL EN PORTBOU – CERBERE (1971 – 1999)

Cuadro 2

AÑO	1971	1979	1983	1990	1995	1999
%	73	68	59	47	34	44

Fuente: Elaboración propia con datos SNCF

Finalmente, y en el ámbito del transporte de viajeros, la necesidad de cambio de tren en la frontera excepto para las composiciones Talgo con destino inicial a Ginebra o París y posteriormente, a Milán y Zurich, suponía una notable penalización en la potencialidad de atracción de este modo de transporte. Dos ejemplos numéricos permiten apreciar este hecho.

El primero, corresponde a la distribución del tráfico de viajeros por la frontera de Portbou – Cerbere, entre los trenes directos sin transbordo y los que necesitan de esta operación. Los datos del cuadro 3, son ilustrativos por si mismos.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS EN LA FRONTERA DE PORTBOU – CERBERE (1979- 1984)

Cuadro 3

AÑO	TRÁFICO TOTAL	TRÁFICO EN LOS TRENES	
		BARCELONA TALGO	CATALÁN TALGO
1979	1.282.681	60.140	50.074
1984	1.139.170	67.450	123.048

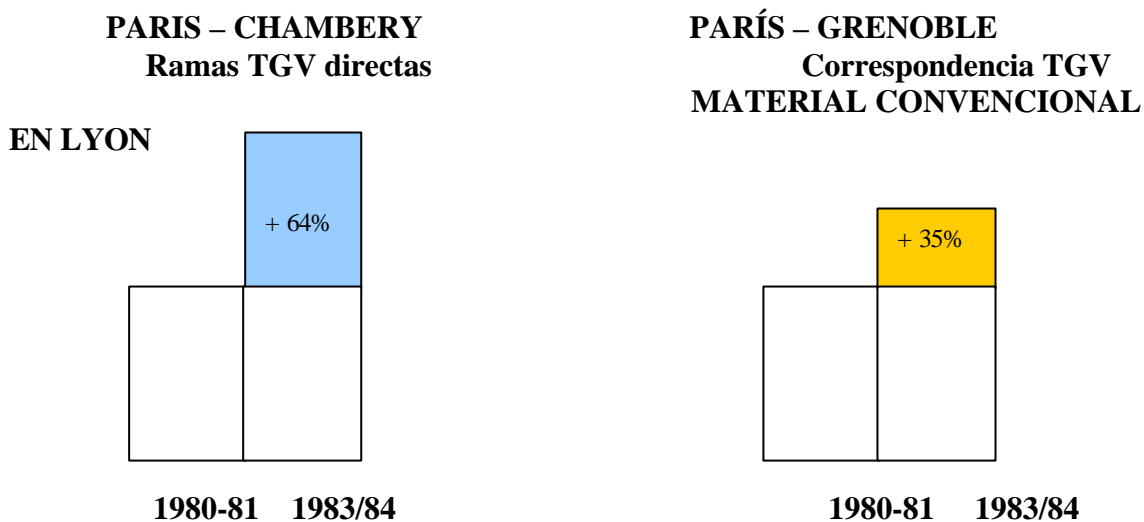
Fuente: Elaboración propia con datos SNCF

Se comprueba que mientras el tráfico total permaneció estancado en el período temporal considerado (perdiendo casi 150.000 viajeros), los trenes Talgo incrementaron su tráfico en un 12% (servicios nocturnos) y en un 83% (servicios diurnos).

El segundo hecho que permite apreciar el efecto del cambio de tren, corresponde a la experiencia francesa con ocasión de la prolongación de los servicios de alta velocidad entre París y Lyon, a ciudades como Chambéry y Grenoble.

Nótese (**fig. 2**) como para ambas poblaciones, que disponían de un tiempo de viaje análogo desde París, el hecho de disponer de servicios TGV directos entre la capital francesa y Chambéry, mientras que en la conexión con Grenoble se necesitaba de un cambio de tren, anden – anden, en Lyon, se tradujo que en el primer caso, para el período de tiempo comprendido entre 1980/81 y 1983/84, el aumento de tráfico fue del 64%, frente al 35% del tráfico París - Grenoble.

EFFECTO DE LA RUPTURA DE CARGA EN LOS SERVICIOS DE ALTA VELOCIDAD



PERÍODO OCTUBRE A MAYO
Nº DE VIAJEROS (AMBOS SENTIDOS)

Fig. 2

Fuente: SNCF

3. PRIMERAS REFLEXIONES SOBRE LA NECESIDAD DE UNA NUEVA LÍNEA DE FERROCARRIL ENTRE BARCELONA Y LA FRONTERA FRANCESA.

La posibilidad de construir una nueva línea de ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa, fue considerada de forma rigurosa, en los estudios llevados a cabo por RENFE y SNCF, a comienzos de los años 70, en el marco de los trabajos preparatorios para la redacción del Plan Director Europeo de Infraestructura, auspiciado por la UIC.

Un grupo de trabajo, formado por expertos de ambas Administraciones ferroviarias, analizó durante el período temporal 1971 – 1973, las necesidades de equipamiento del Eje Barcelona – Narbona en el horizonte de 1985. El estudio de previsiones del tráfico de viajeros que cabría esperar en el mencionado horizonte, fue realizado considerando 5 hipótesis, correspondiendo dos de las cuales a la construcción de una nueva línea de ancho internacional entre Barcelona y Portbou.

Los resultados obtenidos oscilaban entre 1,7 millones de viajeros, en la hipótesis de mantener los mismos tiempos de viaje entre Barcelona y Portbou, en 1985 utilizando la línea existente, que los vigentes en 1969, hasta los 3,9 millones de viajeros que corresponderían a la hipótesis de construir una nueva línea en ancho internacional de Barcelona a Portbou y de lograrse en el resto de las principales relaciones las sensibles reducciones de tiempo de viaje por ferrocarril previstas en el documento de la UIC “Liaisons rapides intervalles”.

Las conclusiones del estudio RENFE – SNCF indicaban:

- a) No se considera justificada, como obra aislada, la construcción de una nueva línea de ancho internacional a alta velocidad entre Barcelona y Portbou.
- b) Se recomienda el estudio de dicha posibilidad conjuntamente con el de una nueva línea Madrid – Barcelona.
- c) Las mejoras de tiempo previstas para 1985 en la red europea, son decisivas para el mantenimiento e incluso aumento de la participación del ferrocarril en el tráfico del eje.

Se estima de interés recordar que en 1970, momento en que se realizó el estudio precedente, el tráfico de viajeros internacionales por la frontera de Portbou – Cerbere, fue de 1.388.000 viajeros. Es decir, se preveía que en situación de “*statu quo*” el tráfico ferroviario pasaría de 1,38 millones en 1970 a 1,69 millones en 1985 (hipótesis alta) o bien a 1,50 millones (hipótesis baja). La realidad puso de manifiesto que en 1984, el tráfico internacional de viajeros por ferrocarril, en la frontera mediterránea, se situó en 1,14 millones de viajeros.

La recomendación del grupo de trabajo RENFE-SNCF, indicada precedentemente, es decir el análisis del interés de una nueva línea de ancho internacional entre Madrid, Barcelona y la frontera francesa de Portbou, fue incluida en el Plan de Empresa de RENFE, correspondiente al período 1972 – 75. El estudio fue llevado a cabo, concluyendo que el ferrocarril proyectado representaba una alternativa de transporte válida frente a los modos concurrentes.

Con posterioridad, a mediados de la década de los años 80, la Cámara de Comercio e Industria de Girona, con ocasión de una Jornada celebrada sobre el tema “*El transporte de productos hortofrutícolas españoles al resto de Europa*” y en base a las reflexiones también efectuadas por Víctor Ferreras (1985), proponía la construcción de un nuevo trazado ferroviario en ancho internacional, que en una primera fase se limitaría al trayecto Portbou – Vilamalla (en las proximidades de Figueres) y representaría una inversión situada en el entorno de 30.000 MPTA. De esta forma, se estimaba factible crear en Vilamalla un centro de intercambio modal similar al existente en la zona de Le Boulou.

4. LOS ESTUDIOS DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA

El año 1985 será, sin duda alguna, una referencia siempre obligada en la historia de la construcción de una nueva línea de ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa. En ese período temporal y de forma más precisa, en el otoño de ese año, la Generalitat de Cataluña decidía llevar a cabo un Estudio de factibilidad para determinar del conjunto de diferentes soluciones teóricamente posibles, la alternativa técnico-económica más conveniente para la mejora de las relaciones por ferrocarril con el resto de Europa.

Durante un año, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y Ferrocarriles de la Generalitat, elaboraron el citado Estudio de Factibilidad, cuya conclusión más

relevante fue que sólo la construcción de una nueva línea entre Barcelona y la frontera francesa, permitiría dar la respuesta técnica, comercial y económica a la necesaria integración del ferrocarril español en la red europea que comenzaba a implementarse con la puesta en servicio comercial de la primera línea de alta velocidad entre París y Lyon.

De la memoria del citado Estudio, recogemos algunos párrafos que figuran en la presentación realizada por el Conseller de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña (octubre 1986).

“La integración de España en la Comunidad Económica Europea, plenamente lograda en el plano político, constituye para el ferrocarril una antigua aspiración no alcanzada todavía.

.... La modernización y europeización de nuestra relación ferroviaria con Francia y, por tanto, con el resto de los países europeos, se configura como una actuación de incuestionable progreso y necesidad. Esta necesidad se deriva de la importancia y trascendencia que tiene el acceder rápidamente a los centros de actividad económica y de decisión europeos, sino queremos ver incrementar día a día las diferencias ya existentes entre el Norte y el Sur de Europa.

Paralelamente a esta situación asistimos a una verdadera revolución ferroviaria, el nacimiento del ferrocarril de alta velocidad que, en los últimos años, se consolida como la tecnología imprescindible en los albores del siglo veintiuno, sustituyendo a la aparecida en el primer tercio del pasado siglo”.

Las positivas conclusiones obtenidas en el referido Estudio de Factibilidad, sobre la necesidad e idoneidad de construir una nueva línea entre Barcelona y la frontera francesa, dio lugar a una sucesión de estudios por parte de la Generalitat de Cataluña, tal como se sintetiza en el cuadro 4.

SÍNTESIS DE LOS ESTUDIOS TÉCNICOS Y ACTUACIONES REALIZADAS POR LA GENERALITAT DE CATALUÑA EN RELACIÓN CON LA NUEVA LÍNEA BARCELONA – FRONTERA FRANCESA (PERPIGNAN)

Cuadro 4

PERIODO TEMPORAL	ESTUDIO REALIZADO
1985/86	Estudio de factibilidad
1987	Estudio de interés comunitario
1988/89	Anteproyecto (1:5000)
1989/91	Proyecto constructivo de trazado (1:1000)
1992/93	Proyecto constructivo de la vía
PERÍODO TEMPORAL	ACTUACIÓN
1991	Aprobación Plan Especial de Infraestructura
1991	Aprobación oficial de la declaración de Impacto Ambiental

Fuente: Elaboración propia

Del conjunto de estudios realizados cabe destacar dos aspectos: primero, que la conexión con Francia no se efectuaría por Portbou, sino por La Junquera, siguiendo el trazado establecido para la autopista; segundo, que los análisis concernían también al establecimiento de una conexión ferroviaria al Puerto de Barcelona en ancho internacional. Respecto a este enlace cabe mencionar los estudios emprendidos por CEAM para el Puerto, a mediados de los años 80.

5. LAS DECISIONES DE LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA Y FRANCIA

La conclusión del Proyecto constructivo de la que podría ser la primera línea internacional por ferrocarril entre Francia y España, en el siglo XXI, por parte de la Generalitat de Cataluña, que sería presentado a la Administración Central a comienzos de 1991, significó, sin duda, un punto de inflexión en el ritmo de avance hacia la materialización práctica de esta conexión internacional.

En efecto, la cumbre hispano-francesa celebrada en Albí (Francia) en noviembre de 1992 dio paso a la creación de una estructura de coordinación entre ambos Estados, las redes ferroviarias y las colectividades locales afectadas por el Proyecto. Sería el comienzo de un proceso de trabajo que con el tiempo iría produciendo pasos significativos en hacer factible un día este nuevo enlace por ferrocarril.

Así, la cumbre de Toledo de 1993, permitió lanzar los estudios APS (anteproyecto) de la sección Montpellier-frontera. En la cumbre de Foix (1994), se decidió la creación de la Agrupación Europea de Interés Económico. “Sur Europa Mediterráneo”, entre RENFE y SNCF, para preparar los estudios técnicos, comerciales y económicos necesarios. En 1995, con ocasión de la cumbre de Madrid se firmó un Acuerdo internacional ente los gobiernos de España y Francia, para la realización de la sección internacional; Acuerdo que sería ratificado por los Parlamentos de ambos países entre 1996 y 1997, haciendo factible la publicación del Acuerdo en el B.O.E. y en el J.O.F, en el primer trimestre de 1998.

Finalmente, a finales de ese mismo año, con ocasión de la cumbre de la Rochelle, los Ministros de Transportes de ambos países decidirían la puesta en marcha de la prevista Comisión Intergubernamental, formada por representantes de diferentes Ministerios de ambos países, con el fin de preparar el Informe que recoja las principales sugerencias, técnicas, medio-ambientales, comerciales, económicas y jurídicas, para la realización de la nueva línea internacional. En el estado actual de avance de los trabajos de la citada Comisión, se estima que en el transcurso del primer trimestre del año 2001, podría estar elaborado el referido Informe. El cuadro 5 sintetiza el proceso indicado en este apartado.

**PRINCIPALES MOMENTOS TEMPORALES DE DESARROLLO DE LA
NUEVA LÍNEA DE FERROCARRIL
BARCELONA-PERPIGNAN-MONTPELLIER**

Cuadro 5

FECHA	ÁMBITO	DECISIÓN ADOPTADA
19 y 20 noviembre 1992	Cumbre Franco-española de ALBI	Creación de una estructura de coordinación, integrando ambos estados, las redes ferroviarias y las colectividades territoriales, con el objeto de analizar las soluciones y el esquema financiero que se derivan de los trabajos del Grupo franco-español.
19 y 20 noviembre 1993	Cumbre Hispano-francesa De TOLEDO	<ul style="list-style-type: none"> - Confirmar la voluntad de realizar la línea de alta velocidad entre Barcelona y Montpellier. - Lanzar los estudios APS de la sección Montpellier-frontera. - Preparar un acuerdo internacional para la realización del tramo binacional.
24 y 25 junio 1994	Cumbre europea de CORFOU	<ul style="list-style-type: none"> - Incluir el proyecto de línea de alta velocidad entre Madrid y Montpellier entre los proyectos prioritarios de Libro Blanco.
9 y 10 octubre 1994	Cumbre De ESSEN	<ul style="list-style-type: none"> - Decisión de crear un instrumento de financiación nuevo para los proyectos de nuevas infraestructuras.
20 y 21 octubre 1994	Cumbre Franco-española De FOIX	<ul style="list-style-type: none"> • Creación del GEIE “SEM”. • Anuncio de adopción de un tramo binacional que iría de Barcelona a Narbona • Institución de una misión de redacción de un Proyecto de Tratado.
27 junio 1995	Cumbre europea de CANNES	Selección de los proyectos de nuevas líneas susceptibles de conocer un impulso definitivo.

6 julio 1995	Reunión RENFE y SNCF	Constitución del Grupo Europeo de Interés Económico "SEM" entre ambas administraciones ferroviarias.
9 y 10 octubre 1995	Cumbre Hispano-francesa MADRID	<ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo para la realización de un túnel de poco más de 8 km en el tramo Figueres-Perpignan. • Acuerdo internacional entre ambos gobiernos para la realización de la sección internacional Figueres-Perpignan.
17 julio 1996	Parlamento Español	Aprobación del Acuerdo firmado entre ambos países.
4 y 5 noviembre 1996	Cumbre franco-española de MARSELLA	Relanzamiento del proyecto
6 noviembre 1996	Consejo de Ministros francés	Proyecto de ley autorizando la aprobación del Acuerdo franco-español de Madrid.
29 enero 1997	Asamblea Nacional De la República francesa	Votación del Proyecto de Ley autorizando la aprobación del Acuerdo.
14 octubre 1997	Senado De la República francesa	Votación del Proyecto de Ley autorizando la aprobación del Acuerdo
21 octubre 1997	Promulgación de la ley nº 97-968 en Francia	Ley autorizando la aprobación del Acuerdo entre los gobiernos de Francia y España, relativo a la construcción de la sección internacional.
11 diciembre 1997	Entrada en vigor del Acuerdo del 10 de octubre de 1995	Conforme al artículo 11 del Acuerdo, éste entraría en vigor en la fecha de la última notificación bajo forma de nota verbal.

16 enero 1998	Acta del Ministerio de Asuntos Exteriores español, sobre la publicación del Acuerdo en el B.O.E.	Publicación del Acuerdo en el B.O.E. Del 29 de enero de 1998.
16 febrero 1998	Decreto del Presidente De la República francesa sobre la publicación del Acuerdo	Publicación del Acuerdo en el “ Journal Officiel français” del 21 de febrero De 1998.
20 y 21 noviembre 1998	Cumbre franco española de LA ROCHELLE	<ul style="list-style-type: none"> • Fijar la 1ª reunión de la Comisión Intergubernamental para el 9 de diciembre de 1998. • Presidencia de la Comisión Intergubernamental durante el primer año para España. • Reafirmar la voluntad de mantener los plazos previstos (2004) para la sección internacional Figueres.Perpignan.
9 diciembre 1998	Primera reunión de la Comisión Intergubernamental	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de 4 Grupos de Expertos de ayuda a la C.I.G. • Iniciar el análisis de los estudios realizados por el A.E.I.E “SEM”

Fuente: AEIE “SEM” y elaboración propia

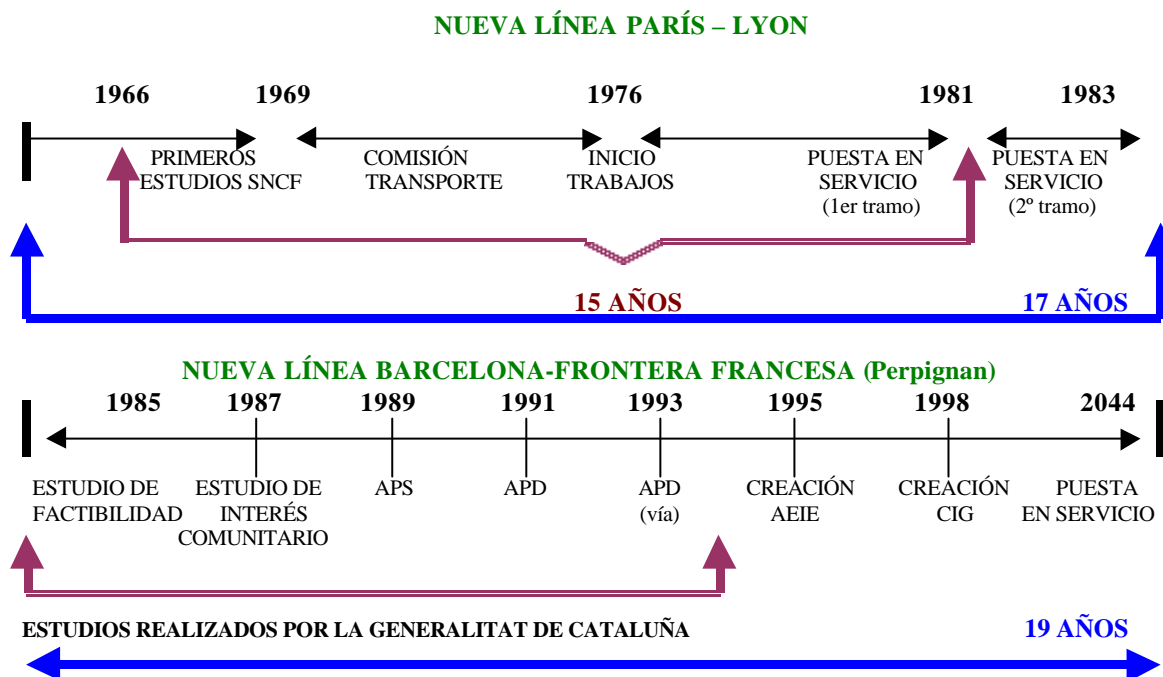
6. SÍNTESIS

La ponencia presentada ha tenido por objeto efectuar una rápida exposición de algunos de los principales hitos que han ido configurando la realización de una nueva conexión ferroviaria en ancho internacional entre Barcelona y Perpignan, con el fin de que puedan servir de base para un apunte histórico sobre la misma.

Se ha podido comprobar que las primeras ideas sobre su conveniencia se remontan a los años 1960, es decir hace ya casi 40 años. Desde la perspectiva de la realización de un documento técnico-económico que soportase documentalmente la necesidad de la nueva línea, la referencia temporal es más cercana, 15 años, dado que fue en 1985, como se ha expuesto, cuando se iniciaron los primeros análisis en profundidad, con los estudios de la Generalitat de Cataluña.

En el momento actual las manifestaciones de los responsables públicos de España y Francia, sitúan la apertura comercial de esta nueva línea entre Barcelona y Perpignan en el horizonte temporal del año 2004.

Llegados a este punto, hemos considerado de posible interés, construir la **fig. 3**, que pretende mostrar el posible paralelismo existente entre el desarrollo temporal de la primera línea de alta velocidad en Francia, entre París y Lyon, y la nueva conexión ferroviaria hispano-francesa.



Fuente: A. López Pita

Fig. 3

Se constata que, en el primer caso, fueron necesarios 15 años desde la realización de los primeros estudios, hasta la puesta en funcionamiento de la primera sección de la nueva línea París – Lyon, entre St. Florentin y Sathonay, y 17 años para la segunda sección, entre Combs y St. Florentin.

Por lo que concierne a la conexión hispano - francesa, tomando como punto de partida el estudio de factibilidad de 1985, la puesta en servicio comercial en el horizonte del año 2004, representaría un período temporal de 19 años, es decir bastante análogo a los 17 años del caso francés.

Es indudable que la construcción de nuevas infraestructuras de ferrocarril supone una inversión importante. Por otro lado, las consideraciones medio – ambientales y los procesos administrativos existentes en cada país necesitan de un período temporal no desdeñable.

En todo caso, la nueva conexión internacional por ferrocarril entre Barcelona y Perpignan significará, sin duda, la superación de un largo período de diferenciación de los ferrocarriles a uno y otro lado de los Pirineos, abriendo el camino a una verdadera integración europea.

7. REFERENCIAS

- Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. (1986). *Estudio de factibilidad de una conexión ferroviaria de ancho internacional entre la frontera francesa y Barcelona*
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. (1968). *El problema del ancho ferroviario.*(1968)
- Cambra de Comerç i Indústria. Girona. (1986). *Informe i propostes sobre la plataforma frontera gironina.*
- LÓPEZ PITA, A. (1986) *Las relaciones por ferrocarril entre Catalunya y Francia/Resto de Europa: el problema del ancho internacional.* E.T.S. Ingenieros de Caminos. Publicación TR 22
- FARRERAS, V. (1985) *Ample de via internacional*, Cambra de Comerç de Girona,
- RENFE – SNCF, (1973). *Eje Barcelona – Narbonne. Estudio de necesidades en el horizonte de 1985.*
- CEAM. (1986) *Informe sobre la viabilidad de una estación terminal de ferrocarril de ancho europeo, en el Puerto de Barcelona para conectar con Europa..*
- LÓPEZ PITA, A. et RICHARD. (1990) A. *Traverse des Pyrénées par une connexion ferroviaire à grande vitesse entre Barcelone et Perpignan. Journées Internationales sur les franchissements souterrains par l'Europe.* Lille, pag. 179 – 182.
- LÓPEZ PITA, A. (1990) *Le renouveau du chemin de fer espagnol: la grande vitesse et l'écartement international.* Revue Transports, juillet – août, 1990, pag. 353 – 364.
- LÓPEZ PITA, A. et RICHARD, A. (1992) *La connexion ferroviaire à grande vitesse de Barcelone à la frontière française: un maillon-clé.* Travaux, février, 1992, pag. 45 – 51.