

VI. CONSIDERACIONES FINALES

El fin de cada curso académico del CESEDEN significa también para cada Seminario del Instituto Español de Estudios Estratégicos el término de sus actividades anuales; los trabajos que han emprendido en su comienzo suelen concluirse antes de las vacaciones de verano y quedan depositados en la Secretaría del Seminario; al inicio de un nuevo curso académico, durante el primer trimestre, es frecuente que se vuelvan a releer antes de proceder a entregar a la Secretaría General del IEEE la versión definitiva.

Los trabajos que este año se redactaron en el seno del Seminario de Tecnologías para la Defensa no han sido objeto de revisión alguna, por lo que el texto que se publica ahora es idéntico al que se redactó en junio del año pasado; se destaca este hecho por cuanto, algunas decisiones de la OTAN o del Gobierno español que se han adoptado recientemente, confirman tanto la oportunidad en la selección de los trabajos del Seminario como la actualidad de algunas de sus preocupaciones.

En las presentaciones que los Presidentes de cada Grupo de Trabajo hacen sobre la labor que han desarrollado, se señalan los títulos y los autores de las distintas ponencias y se resaltan las ideas o los puntos principales que permiten acercarse al conocimiento del estado actual de los temas estudiados, de los que puede obtenerse una información mayor mediante la lectura de las ponencias.

Este comentario final, como una especie de resumen, parece que debe reducirse a señalar las principales apreciaciones que, a juicio de los miembros del Seminario y como resultado de sus reuniones, se desprenden del conjunto de las ponencias y análisis realizados por los Grupos de Trabajo. Pues bien, con referencia al trabajo del presente curso son las siguientes:

- Las infraestructuras de transportes que enlazan la Península Ibérica con el resto de Europa son escasas y conviene potenciarlas, tanto en

la unión Portugal-España, como en la unión España-Francia. Expresamente se indicaba que: «existen en estos momentos razones para pensar que a través de iniciativas, tanto nacionales como comunitarias, la situación puede mejorar en un plazo relativamente breve».

- «El diferente ancho de vía ferroviaria supone una dificultad en las comunicaciones con el resto de Europa y requiere soluciones nuevas para que se produzca una real integración de nuestras redes ferroviarias.»

Normalmente, aquí debería concluir el comentario al trabajo realizado, pero, como anteriormente se apuntaba, se han producido en los últimos meses de 1988 —terminado por tanto el trabajo— una serie de hechos que han avalado la actualidad de los temas seleccionados, confirmando con realizaciones o decisiones concretas, las apreciaciones resaltadas por el Seminario. Estos hechos constituyen realmente un complemento práctico a la labor realizada y no deben pasar desapercibidos. Con su enunciado breve, se cierra este comentario.

— La OTAN ha aceptado los términos de la propuesta de contribución de España a la defensa común de la Alianza; ello significa el inicio de los trabajos para la firma de los acuerdos de coordinación, que entre otros aspectos incidirán sobre estos dos temas concretos:

- Coordinación entre los sistemas de telecomunicaciones e información.
 - Participación en el programa común de infraestructura. No debe olvidarse que uno de los objetivos de la OTAN es mejorar las comunicaciones de la zona central de los países miembros con las periféricas, entre las que naturalmente se encuentran España y Portugal.
- Se han puesto en marcha las uniones por carretera a través de Ayamonte y Tuy, lo que significará, en breve plazo, una sensible mejora de las infraestructuras de enlace entre España y Portugal.
- La Comisión mixta hispano-francesa para el estudio de los pasos pirenaicos ha llegado a la definición de los pasos de carretera y parece que van a impulsarse las uniones a través de Somport y Puigcerdá con la construcción de sendos túneles: El de Somport por la parte española y el de Puig Morens por la parte francesa.

- El Gobierno puso en marcha primeramente el plan de líneas ferroviarias de alta velocidad y, posteriormente, tomó el acuerdo de adoptar el ancho europeo para la red ferroviaria española. Actualmente, decidida la primera línea con este ancho —Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera— está estudiando las líneas más convenientes para iniciar la integración de nuestra red ferroviaria con la europea.

EL PRESIDENTE DEL SEMINARIO

Isidro González Costilla