

# Francia controla los corredores que decidirán la España del futuro

El equilibrio de poder entre el eje atlántico y el mediterráneo depende de París

**ENRIC JULIANA** | 26/04/2009 | Actualizada a las 03:31h | **Política**

"Il existe au milieu du temps la possibilité d'une île, il existe..." (La possibilité d'une île, canción de Carla Bruni). Antes de que las bobinas de papel couché empiecen a rodar, antes de que los flashes nos cieguen, antes de que las cámaras sólo se ocupen del cómplice intercambio de sonrisas entre Carla Bruni y la princesa Letizia, antes de que los titulares sólo se refieran a la remendada inteligencia entre Nicolas Sarkozy y José Luis Rodríguez Zapatero, antes de que el glamur convierta en tul ilusión la razón de Estado, antes de que mañana lunes empiece el viaje oficial del presidente de la República Francesa a Madrid, vale la pena prestar atención a un mapa poco divulgado. Un mapa que explica por qué motivo España y Francia son dos países que nunca estarán empatados. Un mapa que nos dice, por si alguien lo había olvidado, que los Pirineos todavía existen y alzan una muralla.

## El escándalo Valencia-Barcelona

La publicación la semana pasada de un mapa en el que se apreciaba la existencia de un clamoroso interrogante en la red española de alta velocidad (la inexistente conexión entre Valencia y Barcelona, que no está en proyecto, ni en estudio) suscitó la perplejidad de no pocos lectores de La Vanguardia.

El escándalo todavía es mayor si colocamos el interrogante en un mapa más grande; en un mapa que contiene mucha más información política: el mapa de las conexiones entre España y Francia, el mapa de los corredores que determinarán en buena medida la rearticulación de la economía española, una vez estallada la burbuja inmobiliaria.

El nexo entre Valencia y Barcelona y sus respectivos puertos no existe en el mapa de las urgencias españolas. No figuró entre las prioridades de Felipe González, ni en las de José María Aznar. Y no está entre las de Rodríguez Zapatero. Tampoco ha madurado (aunque algunos estrategas la tienen ideada), la conexión entre Valencia, Zaragoza y Toulouse. Francia, por ahora, no quiere esa puerta en los Pirineos.

sa. La conexión avanza con pereza. El tramo de alta velocidad Pepiñán-Figueras ya está construido (falta la señalización), Barcelona-Figueras puede estar en servicio en el 2012. Y el tramo Perpiñán-Montpellier-Nimes aún se halla en fase de encuesta pública. La leyenda decía que el TGV llegaría a Barcelona en el 2009.

## Cuatro puertas plantea España; una y media ofrece París

Fue Stendhal quien llegó a la conclusión de que África empieza en los Pirineos. Escandalizado por el abrupto rechazo español a la invasión napoleónica y atónito ante la fiera alianza entre el clero de sotana raída y el pueblo navajero, el autor de El rojo y el negro proclamó: "Sangre, costumbre, lenguaje, modo de vivir y de combatir, en España todo es africano. Si el español fuera mahometano sería un africano completo".

Han pasado dos siglos, que Marie-Henry Beyle (Stendhal) pronosticó muy trágicos: "Aunque la nación española se sienta a gusto en su estercolero, tal vez dentro de doscientos años logre arrancar una Constitución. ¡Y sabe Dios con qué ríos de sangre habrá de comprarla" (Vida de Napoleón, 1817). Acertó. Apenas secados los ríos de sangre, España es la que ahora llama a la puerta de Francia y le plantea la apertura de cuatro grandes puertas en los Pirineos, para dar la máxima eficacia al tráfico de personas y mercancías. Cuatro corredores para asegurar el anclaje español en Europa y obtener el máximo rendimiento a la privilegiada posición de la península Ibérica en el Mediterráneo, una vez que el centro del mundo se ha desplazado - seguramente para no volver- a las costas del Pacífico.

Estamos hablando del potente corredor central o atlántico (Algeciras-Sevilla-Madrid-Vitoria-Hendaya-Burdeos-París), del más modesto corredor navarro (Pamplona-Foix), del eje central tan soñado por los aragoneses (Zaragoza-Toulouse-París) y del ambicioso y siempre aplazado corredor mediterráneo (Málaga-Murcia-Valencia-Barcelona-Montpellier-Lyon-París). Cuatro puertas se plantean desde España y París sólo ofrece una y media: relativa prioridad para el eje atlántico y perezosa lentitud para el corredor mediterráneo.

### **La apuesta del PP, del PSOE... y del PNV: el corredor atlántico**

Los mapas, a veces, hablan claro. El mapa actualizado de los cuatro corredores nos indica con qué intensidad la gran prioridad de la política española de los últimos quince años ha sido la configuración de un potente eje ferroviario central que atravesaría los Pirineos por la vertiente atlántica. Empezó a dibujarse en los años noventa con la decidida apuesta de Felipe González por el AVE Madrid-Sevilla y continuó después, en tiempos de José María Aznar, con la importantísima construcción del túnel del Guadarrama (el tercer túnel ferroviario más largo del mundo, 4.000 millones de euros de inversión, altísima tecnología de perforación...). El túnel del Guadarrama conecta las dos Castillas y ofrece a la alta velocidad ferroviaria la posibilidad de encaminarse hacia Galicia (donde encontrará nuevos obstáculos orográficos) y avanzar con menos dificultad hacia el Cantábrico, en busca del País Vasco y del estratégico paso de Irun-Hendaya.

Aznar dibujó en tinta azul (la tinta de la prioridad central) el eje atlántico y perforó con ahínco la sierra del Guadarrama. Zapatero, muy fiel a su antecesor en este asunto, ha tenido la habilidad de transformarlo en pacto de Estado con el nacionalismo vasco. Hace dos años, mientras los partidos catalanistas disputaban ruidosas e inocuas batallas simbólicas en Madrid, el PSOE pactaba con el PNV la aceleración de las obras de la denominada Y ferroviaria vasca (Vitoria-Bilbao, Vitoria-San Sebastián-Hendaya), otorgando al Gobierno vasco la posibilidad de ejecutar directamente la conexión con Francia, a cuenta del cupo (de los impuestos que el País Vasco teóricamente debe liquidar al Estado una vez recaudados por sus tres haciendas forales). La ejecución de la Y - que ETA pretende sabotear- quedará ahora en manos del gobierno de lehendakari socialista Patxi López.

Francia ha aceptado esta prioridad. El ancho de vía francés permite una pronta

conexión, aunque los sistemas de conducción y de señalización del AVE y del TGV exigen una costosa homologación (el ferrocarril siempre ha sido un medio de transporte de clara vocación nacionalista). Las autoridades francesas tienen en estos momentos en proyecto, en colaboración con la iniciativa privada, la construcción de un tramo mixto de TGV y transporte de mercancías entre Tours, Burdeos y Hendaya, vía Dax. El tramo Tours-Burdeos está en fase avanzada, y el Burdeos-Dax-Hendaya se halla aún en una fase preliminar.

"La Y vasca y su conexión con Francia es una gran cuestión de Estado que el PNV ha sabido comprender", comentaba hace dos años un relevante ministro del Gobierno español. París también lo ha entendido.

### **El corredor mediterráneo, pereza francesa, concreción española**

El otro gran corredor entre España y Francia es el del Mediterráneo. Al decir de muchos expertos - no sólo catalanes, no sólo valencianos-, esa debería ser hoy la gran apuesta española. Basta mirar el mapa e imaginar cómo funciona el mundo desde que China se ha convertido en la gran fábrica del planeta, India ha despegado y Oriente Medio, pese a sus guerras, se ha consolidado como el gran proveedor de hidrocarburos. El Mediterráneo vuelve a ser importante. El tráfico de mercancías por el Mediterráneo (vía canal de Suez) gana tonelaje e importancia logística (muchos productos deben ser manipulados, montados, embalados y etiquetados). Ello explica el crecimiento de los cuatro principales puertos del Mediterráneo español. Una potente cinta de transporte en el litoral mediterráneo podría competir muy seriamente con los puertos del Rin, arteria aorta de la Europa carolingia .

Algeciras, en el estrecho de Gibraltar, destaca como puerto de ruptura de carga (las mercancías pasan de un barco a otro, para proseguir hacia el Atlántico).

Atento a la jugada logística, Marruecos está construyendo un gran puerto de mercancías en Tetuán. Y Túnez intenta lo mismo cerca de su capital. Francia no es ajena a ambas iniciativas.

El puerto de Valencia ha superado a Barcelona en tráfico de contenedores; Barcelona, a su vez, ha ganado pasajeros (el gran negocio de los cruceros) y el puerto Tarragona tiene vocación de abandonar el monocultivo de los hidrocarburos. Los tres configuran un sistema muy potente, al que podría sumarse Cartagena.

La ambición existe pero no hay red. Nadie la ha dibujado con la tinta azul de la prioridad. Ni la red de mercancías, ni la red de alta velocidad. El mapa habla por sí solo y cuenta cosas importantes y esclarecedoras de la política española. París tampoco tiene prisa. La conexión avanza con pereza. El tramo de alta velocidad Pepiñán-Figueras ya está construido (falta la señalización), Barcelona-Figueras puede estar en servicio en el 2012. Y el tramo Perpiñán-Montpellier-Nimes aún se halla en fase de encuesta pública. La leyenda decía que el TGV llegaría a Barcelona en el 2009.

### **Y la señora Álvarez se olvidó de dibujar la red de mercancías**

El mapa es fácil de dibujar y contiene una potente narración política. Pero su

detalle es complejo. No debe confundirse, por ejemplo, la alta velocidad y el tráfico de mercancías (forzosamente más lento), aunque en algunos tramos es posible utilizar una misma vía para ambos usos.

Cuando los trenes de pasajeros circulan a muy alta velocidad (cerca o por encima de los 300 km/h, como es el caso del AVE), el uso mixto de las vías - que exigen un cuidadoso mantenimiento nocturno - se complica: las frecuencias de paso son de más difícil gestión. En los tramos con notables desniveles, el tráfico de trenes de mercancías es desaconsejable (la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona tiene estas características y no puede ser de uso mixto). Por ello se impone la construcción de vías segregadas de ancho europeo para las mercancías. En estos momentos no existe en España un plan articulado para dotar al litoral mediterráneo de una red específica de mercancías. Sólo el puerto de Barcelona (mediante la variante de Castellbisbal-Papiol-Mollet-Montmeló) puede quedar conectado con la vía de alta velocidad (con las complejidades de su explotación mixta).

sa. La conexión avanza con pereza. El tramo de alta velocidad Pepiñán-Figueras ya está construido (falta la señalización), Barcelona-Figueras puede estar en servicio en el 2012. Y el tramo Perpiñán-Montpellier-Nimes aún se halla en fase de encuesta pública. La leyenda decía que el TGV llegaría a Barcelona en el 2009.

### **El sueño aragonés de Canfranc, que París tiene congelado**

Más corredores. El Gobierno Foral de Navarra desarrolló un proyecto de autovía entre Pamplona y la ciudad francesa de Foix, que daba profundidad estratégica al antiguo reino de Navarra. El plan fue desestimado hace dos años por las autoridades francesas, alegando motivos medioambientales. Mucho más significativo y ambicioso es el proyecto aragonés de atravesar el Pirineo por el túnel de Canfranc (un túnel visionario, inaugurado por Alfonso XIII a principios del siglo XX) que conectaría el área logística de Zaragoza con Toulouse-París. Zaragoza está casi a la misma distancia de Madrid, de Barcelona, de Valencia y de Toulouse. Su posición es excelente. Francia, sin embargo, alega que el túnel de Canfranc desemboca hoy en un parque nacional. La alternativa aragonesa es la perforación a baja cota del macizo de Vignemale. Francia también dice que no. No quiere cuatro puertas en los Pirineos. No quiere que los ex africanos les absorban energías de Toulouse y Lyon para abajo.