



EDITORIAL

Comunicaciones ferroviarias

LA inauguración de la línea del AVE entre Madrid y Valencia ha sido sin duda la noticia positiva de la pasada semana, sirviendo además de contrapunto a una deriva a una crisis económica y financiera el ámbito económico, laboral y social. Por un momento las imágenes nos han retrotraído a aquella España supuestamente próspera que desafiaba a las potencias de su alrededor con índices de crecimiento que ellas no "sabían" alcanzar. Una querencia que debe ser consustan-

cial a nuestra forma de ser y actuar, ya que esta efeméride ha dado pie a los gobernantes -como si no pasara nada- a manifestar que la red española de alta velocidad es la mayor de España, potenciando así una autoestima y valoración exageradas que la realidad se encarga de contradecir de forma tan cruda y cruel como incontestable.

Pero junto a esta inauguración que reproduce el anterior mapa radial de las comunicaciones ferroviarias, a Madrid parece haberle quedado muy lejos otro

acontecimiento que sí se ha destacado con gran relieve desde Cataluña, como es la entrada ayer en servicio de otro trazado de alta velocidad que supone que el tren veloz francés (TGV) penetre en territorio español por Figueras. Ello supone aproximar en más de una hora el tiempo entre Barcelona y París y profundizar en esa pretensión catalana y levantina de la construcción del corredor mediterráneo, la alternativa más seria de romper esa centralidad de Madrid en la dispersión de las rutas ferrovia-

rias hacia el resto de España y a Francia con su capital París. Una posibilidad que conservaría con la construcción de un paso por el centro de los Pirineos, la TCP, con el consiguiente reequilibrio de las comunicaciones que ahora discurren por los extremos de la cordillera, por dos autonomías además con serias pretensiones soberanistas. Razones que avalan que la TCP es mucho más que un proyecto aragonés.

Alto Aragón