



España, la tercera integración

El 4 de noviembre de 1969, en el avión que le llevaba hacia su casa en México, el escritor valenciano y exiliado republicano Max Aub anotaba sobrevolando todavía territorio español: “¿Quién dijo que ya no había Pirineos? ¿Que vuele de día, de Francia a España, o al revés, y conteste! De noche, claro, es otra cosa”. La frase nos ayuda a entender que muchos de nuestros compatriotas viven, en relación con el resto del continente, en una noche perpetua. España es un país dado al aislamiento. Y lo peor es que, dentro de este sentimiento general, hay una profusión de círculos concéntricos locales que van cerrando progresivamente nuestra perspectiva hasta quedar prisioneros del fatídico kilómetro cero de la Puerta del Sol, el lugar donde todo pasa y hacia donde todo confluye. Sobre este esquema secular de retraimiento, la modernidad de una red de alta velocidad ferroviaria pareció vencer este destino, pero solo consiguió enmascararlo. Hoy en día, Madrid no dispone de conexión directa en ferrocarril con ninguna capital europea, mientras que para llegar desde Barcelona hasta París se necesitan siete horas.

Se me podrá argüir que España entró en la Unión Europea en 1986 y que en el 2002 nos adherimos al euro. Así es. Hace 36 años se procedió a una primera integración, la política e institucional, y hace una veintena, a la económica y monetaria. Pero la integración material, la que permite entender el espacio europeo como un todo, dista mucho de ser cierta. El mejor ejemplo es el ancho de nuestra red ferroviaria: 1.668 milímetros contra los 1.435 del resto de los países europeos (excepto Portugal). Jamás 23 centímetros contaron tanto en la historia de un país. Un trayecto como el Bruselas-París (nacido en 1846), atravesando la frontera sin obstáculos, no fue posible en España hasta más de 120 años después, cuando un primer tren conectó de forma directa Madrid con París (1968) y Barcelona con Ginebra (1969), servicios que se dejaron morir.

Pero si algo estamos viendo desde que comenzó la agresión a Ucrania por parte de Rusia, es que ha llegado el momento de que España protagonice una tercera integración europea, tras la política de 1986 y la económica del 2002. Una integración vigorosa e incluso impetuosa por apremiante. Es preciso soltar lastre y emprender un gran plan de integración material —mecánica, por favor, nada de digital—, con el resto del continente. El materialismo histórico como filosofía de vida adopta en España, hoy, un sentido diferente: de los tratados, banderas e himnos a los elementos materiales pasamos al ferrocarril, el gas, la electricidad

y la logística como nuevos estandartes. La península Ibérica al fin ha encontrado el gran papel geopolítico que persigue desde hace decenios. Más allá de proveer de sol y playa al resto de los europeos, estamos en condiciones de constituir una gran plataforma de renovación del proyecto europeísta. El tradicional y belicoso impulso hacia el este del nacionalismo alemán del XIX y XX (el *Drang nach Osten*) puede tornarse en una pacífica y renovada mirada hacia el sur (*Drang nach Süden*). Alemania y Bruselas comienzan a adoptar una perspectiva meridiana del continente tras explotar el sueño de la Mitteleu-

de colocar traviesas aquí o allá, sino el de vencer el tradicional aislamiento español, de tal manera que, más que hablar de trenes, hay que hablar de un vector de interoperabilidad profundamente transeuropeo. En el fondo, nada hay más parecido al corredor mediterráneo ferroviario que el corredor del gas o que el corredor de la fruta y de la verdura o que el corredor portuario... A todo esto, debemos sumar dos efectos loables. El primero, la posibilidad, como se está viendo con la fábrica de baterías, de que España protagonice procesos de reindustrialización tras la repatriación fabril de Asia. Como señalaba el consejero delegado de Seat en este mismo periódico, no tiene sentido que, por ahorrar cinco euros en una pieza, se tenga que parar la fábrica debido a crisis geopolíticas y a la dependencia asiática, y se pierda la venta de un coche que da una facturación de 30.000 euros. Y atención al efecto rótula de la Península respecto al norte de África, región que, por cierto, tiene en marcha planes de desarrollo de infraestructuras de conexión bien interesantes. Si ayer fue el gas (como vio venir Pere Duran Farell), mañana pueden ser otras infraestructuras.

Agitado el tablero geopolítico mundial, el *momentum* ha llegado de manera brusca. Es la ocasión que veníamos buscando. Al fin España puede vencer su pereza y su constante siesta material tras la barrera de los Pirineos. Manos a la obra: acción decidida para finalizar el corredor mediterráneo y negociaciones briosas con Francia para conseguir un pasillo de movilidad ágil hasta Lyon, trabajos sin pausa para retomar el proyecto gasístico del Midcat, acuerdo geopolítico con Portugal para ofrecer un proyecto global peninsular, plena interoperabilidad de las estructuras de conexión energética con el resto del continente, consecución de un estándar de comunicación civil y militar europeo de nuestras infraestructuras sin obstáculos en frontera, ofrecimiento al resto de los socios europeos de un abastecimiento fiable y sostenible de alimentos desde la despensa de Europa (Murcia y Almería, donde también nace la conducción de gas), plan estratégico portuario desde Algeciras hasta Barcelona para disponer de una fachada portuaria preparada ante un congestionado mar del Norte y un inestabilizado Báltico, mapas para el Magreb...

Tras la primer y segunda integración de España y Portugal en Europa, ha llegado el turno de una tercera. Solo quienes viven en la noche de los tiempos o quienes habitan el mundo de lo simbólico y lo inmateral siguen creyendo que los Pirineos no existen. Nuestra próxima frontera está allá, como siempre. Pero ahora nos están esperando al otro lado.●



La península Ibérica puede constituir una gran plataforma de renovación del proyecto europeísta

El gran secreto del corredor mediterráneo es el de vencer el tradicional aislamiento español

ropa. España y Portugal deben ejercer un papel relevante al menos en cinco campos hasta ahora imposibilitados de crecimiento: el gas, la electricidad, la alimentación, la producción industrial extraviada en Asia y la logística civil y militar, no perdamos de vista esta última faceta. Ahora podemos decir que el gran secreto del corredor mediterráneo que algunos estamos impulsando no es el trabajo técnico