

## LA VANGUARDIA

**Presidente-Editor:**  
JAVIER GODÓ,  
CONDE DE GODÓ

**Director:**  
José Antich

**Vicedirector:**  
Alfredo Abián

**Directores adjuntos:**  
Jordi Juan, Enric Juliana,  
Alex Rodríguez

**Subdirectores:**  
María Dolores García Manel Pérez  
Miquel Molina José Alberola (Arte)

**Redactores jefes:** Enric Sierra (Web), Eugeni Madueño (Nuevos Contenidos), Joaquín Luna (Internacional), Jordi Barbeta (Política), Josep Corbella (Tendencias), Albert Gimeno (Vivir), Llàtzer Moix (Cultura), Dagoberto Escorcia (Deportes), Ramon Aymerich (Economía), Carles Esteban (Continuidad), Celeste López (Redacción Madrid), Mariàngel Alcázar (Casa Real), Jaime Serra (Infografía), David Airol (Fotografía), Núria García (Diseño), Josep Carles Rius (Magazine) y Fèlix Badia (Estilos de Vida).

**Secciones:** Elisenda Vallejo (Internacional), Xavier Batalla (Corresponsal Diplomático), Susana Quadrado (Política), Pau Baquero (Opinión), Rosa M. Bosch (Tendencias), Ketty Calatayud (Vivir), Ignacio Orovio (Cultura), Juan B. Martínez (Deportes), Dolores Álvarez (Economía), Mariano Guindal (Madrid), Albert Aymamí (Fotografía), Francesc Puig (Diseño), Magi Camps (Edición), Albert Molins (Producción) y Carles Salmurri (Documentación). **Consejeros de Dirección:** Carlos Sentís y Jaime Arias.

## El corredor mediterráneo

LA Comunidad Valenciana se encuentra en plena campaña para mejorar las conexiones del corredor mediterráneo con las redes transeuropeas. El objetivo es contar con infraestructuras que permitan hacer frente a la competencia que no sólo los países emergentes de Asia, sino también los de Europa del Este, ejercen ya sobre las economías europeas y españolas en particular. La Generalitat valenciana, que encabeza el popular Francisco Camps, y los empresarios reunidos en torno a la Cámara de Comercio, presionan sobre el Gobierno español y la Comisión Europea con el objetivo de reforzar las conexiones ferroviarias y por carretera del área levantina con la frontera francesa.

Ni que decir tiene que este objetivo es compartido desde hace decenios por la mayoría de los catalanes y por sus instituciones, empezando por la Generalitat de Catalunya. Sería prolijo ahora detallar las ocasiones en que empresarios y sindicatos, a través de sus diversas organizaciones (Cambra de Comerç, Foment, Cercle d'Economia, UGT, CC.OO., etcétera), expresaron la necesidad de fortalecer el corredor desde Andalucía hasta la frontera. Se trata de una de las áreas más dinámicas de Europa, que acoge el 47% de la población española y que produce el 57% del PIB español.

Un corredor de enorme importancia estratégica como eje vertebrador entre el norte y el sur de Europa, pero que hasta ahora, en España, ha quedado marginado por la concepción radial, centralizada en Madrid, del sistema de comunicaciones terrestres. Una zona de una enorme vitalidad, que acoge las tres primeras áreas españolas por su aportación en toneladas por kilómetro al transporte internacional, como son Catalu-

nya, Andalucía y la Comunidad Valenciana, y cuya mejora ha de multiplicar las alternativas de entrada y salida del sur de Europa y el norte de África, lo que supondrá un significativo ahorro.

Sin embargo, ese corredor sufre tradicionalmente de varios cuellos de botella que amenazan no sólo su crecimiento, sino la posibilidad de competir con otras zonas. Ello es debido a la falta de infraestructuras en condiciones. Uno de esos estrangulamientos está en el sur de Catalunya, donde confluyen una autopista de peaje (AP-7) de tan sólo dos carriles y una carretera nacional (N-340), que discurre por el interior de varias poblaciones y que, por tanto, está en permanente colapso. Por otra parte, están las instalaciones ferroviarias del corredor del mediterráneo, que presentan algunos tramos auténticamente tercermundistas, de una sola vía y sin ancho europeo que, en la práctica, aísla la zona de Europa. Una infraestructura que el Gobierno de Zapatero se ha comprometido a modernizar hasta Cádiz, en el 2010, para que sea incluida en la revisión de la Red Transeuropea de Transportes.

Esta confluencia de intereses en la consecución de las infraestructuras necesarias, a los que se suman el de la mejora de la financiación autonómica y el de la política de ayudas a las pymes, entre Catalunya, Valencia, Murcia y Andalucía, ha de resultar beneficiosa para el conjunto no sólo de esta zona de tanta importancia estratégica, por tratarse de un motor económico, sino para toda España. Por tanto, cualquier esfuerzo que se haga por aparcar y superar viejos malentendidos entre catalanes y valencianos será bienvenido. Y que nadie intente echar por la borda un horizonte de esfuerzo en común.

## Fin de la huelga

CUALQUIER manual de sindicalismo aconseja que no hay que convocar una huelga que no tenga garantizada una salida alternativa, porque un fracaso suele tener repercusiones muy negativas para los que secundan el paro.

Los convocantes de la huelga del transporte de carretera que no se sumaron al acuerdo alcanzado la semana pasada con el Gobierno, Fenadismar, Confedetrans y Antid, decidieron ayer suspender temporalmente el paro después de que algunos intentaran, sin éxito, colapsar los accesos a la ciudad de Madrid. De hecho, las consecuencias del paro eran imperceptibles.

Un sistema de controles montado por la Guardia Civil impidió que los camiones vacíos entraran en la capital, con lo que la operación de bloqueo, que era la última carta que podían jugar para forzar al Gobierno, se vio anulada. No les quedó a los convocantes otra opción que renunciar a su actitud de presión y volver al trabajo. Un fracaso, después de una semana de movilizaciones, porque no sólo no han logrado que el Gobierno cediera en la tarifa mínima obligatoria, sino que les ha reportado pérdidas, tanto desde el punto de vista moral por los perjuicios causados al conjunto del comercio y la industria, como desde el punto de vista económico, al no poder facturar a los cargadores. Tenien-

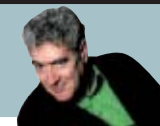
do en cuenta que la mayoría de estos son autónomos, los daños sufridos son irrecuperables.

De hecho, plantearse una reivindicación inasumible es ir directamente al fracaso. Poner a prueba los márgenes de negociación del que se sienta en la mesa, aunque el que esté enfrente sea un gobierno, es una irresponsabilidad que puso de manifiesto la falta de cultura de la negociación, basada únicamente en la amenaza y en demandas populistas y maximalistas. Cuando los negociadores más sensatos asumieron que la tarifa mínima era imposible y que preferían acuerdos asumibles para paliar el aumento del coste del combustible, la partida estaba decidida. Alargarla era un suicidio.

Una vez desconvocado el paro –queda todavía la minoritaria Plataforma por el Transporte en Carretera, que reúne al sector más radical–, al Gobierno le resta alcanzar la paz social. No hay que olvidar que las causas de la protesta son reales y que el del transporte por carretera es un sector muy atomizado que, además del alza del crudo, sufre directamente la caída de la oferta en el sector de la construcción.

Por fortuna se ha impuesto la sensatez frente a quienes tentaron irresponsablemente al demonio de la radicalidad. Ahora se trata de cerrar la cuestión de forma responsable.

Quim Monzó



## Por no hablar de los sombreros

HOY empiezan las carreras de caballos de Ascot, esas donde se reúne la crema de la crema británica. A tal efecto, para mantener el decoro entre los asistentes (visto que el decoro, hoy en día, se pierde a la mínima), los organizadores han dispuesto una lista de normas para poder entrar. La entregan junto con la entrada, y las que más comentarios despiertan son dos: no permiten la entrada a las mujeres con minifalda ni a las que enseñan las bragas, como es tendencia desde hace años.

El redactado es interesante. Por un lado establece qué es una minifalda, ya que –como en todo– unas personas opinan una cosa y otras opinan otra. Hay quien considera ya minifalda a la que llega justo hasta la rodilla y hay quien no la considera si el borde no se sitúa en la zona de riesgo, a escasos centímetros de la entrepierna. Los organizadores de Ascot son de la primera opinión. De cinco centímetros por encima de la rodilla para arriba es minifalda. Cuatro centímetros por encima, no. También es jugoso el apartado que hace referencia a las bragas. Se-

## De cinco centímetros por encima de la rodilla para arriba es minifalda; cuatro por encima, no

gún el *Daily Mail*, la norma es: *knickers: a definite yes –but not on show, please, ladies!* (que podríamos traducir por: “bragas: evidentemente sí; pero, por favor, señoras, ¡no las enseñen!”). Que nadie piense que está de más recordar que deben llevarlas puestas, pues los últimos años es habitual que starlettes y cantantes de medio pelo creativo vayan por ahí sin ellas para atraer los flashes de los fotógrafos y conseguir la atención que por su arte no consiguen. Véanse los casos de Lindsay Lohan y Britney Spears, pilladas cada dos por tres sin bragas al salir de un coche. (Por cierto, qué gran pionera fue Marta Chávarri, y qué incomprendida en su momento.)

A mí, de la lista de Ascot, la prohibición que más me gusta es otra. La que prohíbe entrar si se lleva un “bronceado artificial aplicado de forma chapucera”. ¿A qué se refiere? Pues a los autobronceadores que las miembros del género humano (sección raza blanca) se aplican en piernas y brazos justo antes del verano. Cada año sucede lo mismo. Llega el buen tiempo y las miembros sacan las faldas del armario. Pero no se atreven a ponérselas porque –como aún no han podido ir a la playa– tienen las piernas de un blanco lechoso. ¿Solución? Comprar toallitas autobronceadoras y frotárselas.

Pero en general se las frotan sin esmero. No todo el mundo ha pasado por las aulas de pintura de una escuela de bellas artes, y se nota. Se nota en el color –entre anaranjado y amarillento– y se nota en los trazos. Por eso, esta es una época ideal para sentarse en una terraza de bar e ir mirando pasar a las mujeres que llevan faldas. Algunas piernas parecen un De Kooning, otras un Jackson Pollock. Es pues de lo más sensato que les prohíban la entrada a Ascot, ya que se trata de un hipódromo y no de un museo de arte contemporáneo.●