miércoles, 31 de julio de 2013

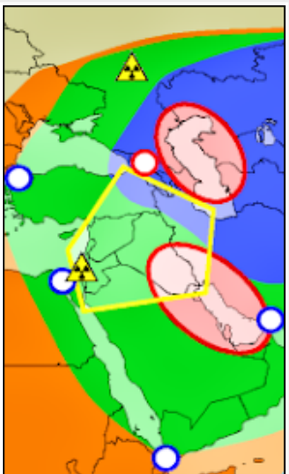
# 24-J —el accidente de tren de Santiago fue un atentado

El "accidente" del 24 de Julio de 2013 en Santiago de Compostela ha sido el peor accidente ferroviario español desde 1944 y el ataque más mortífero que ha sufrido España desde ese golpe de Estado encubierto que fueron las bombas del 11 de Marzo de 2004 en Madrid. Los fantasmas de los 79 muertos en Santiago, el sufrimiento de los 161 heridos —docenas de ellos graves y permanentes— y los familiares y amigos de todos ellos, exigen que al 24-J le pasemos la lupa.

• El primer hecho inquietante es que en el **día de Santiago Apóstol** (que los separatistas gallegos llaman "día da patria galega"), festivo en buena parte de España, la prensa nacional e internacional amaneció con portadas de un sangriento accidente… en Santiago. El simbolismo de este hecho es innegable.

• España es un país pionero en vías férreas de alta velocidad —un asunto ya de por sí sensible geopolíticamente por tratarse de un transporte terrestre y además mucho más eficaz que el marítimo— y nuestro país es el segundo en kilómetros de ferrocarriles de alta velocidad, después de China. En lo que a proporciones se refiere, somos el país con más alta velocidad (y faltan 2.200 km aun por construir), ya que tenemos 50 km de vía por cada millón de habitantes. Nos sigue Francia con 31 km de alta velocidad por cada millón de habitantes, Alemania con 16 km y China con 7,1 km.

———————————



FUENTE: ADIF

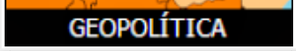
Mapa de la alta velocidad española. La única vía que llega al Atlántico es la Madrid-Ferrol. La proyectada Madrid-Lisboa muere en Badajoz y la muy necesaria Madrid-Cádiz muere en Sevilla. Sorprende también que Vigo esté desconectada de la red, que Huesca no se conecte con Francia, que Badajoz no una Madrid con Lisboa y que el Cantábrico esté en buena parte desierto.

• España estaba involucrada en numerosos proyectos de líneas ferroviarias de alta velocidad en Eurasia. La RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), una empresa *pública* creada por Franco en 1941 (y que se está empezando a privatizar), había llevado al cabo con éxito, junto con otras compañías españolas como OHL, INECO, Talgo y Adif, numerosos proyectos de alta velocidad, incluyendo en Turquía (Estambul-Ankara), Arabia Saudí (La Meca-Medina), Emiratos, Rusia y Kazajistán. Muchos tramos de estos tienen que ver con el Puente Terrestre China-Europa y por tanto con la Ruta de la Seda. Los ferrocarriles españoles también andaban involucrados de otros modos en Ecuador, Venezuela y otros lugares. Ya en época de la Transición a finales de los 70, el rey trapicheaba con Saddam Hussein varias ventas de vagones Talgo en Iraq. Estos contratos suman docenas de miles de millones de euros. Para comprender la magnitud de la cifra, la producción petrolera anual de Kuwait (que ha justificado conflictos armados con miles de muertos) asciende a 90.000 millones de euros.

• Después de estos éxitos en Eurasia, las compañías españolas tenían puestos los ojos en Iberoamérica, concretamente en **Brasil.** El país se encuentra en plena explosión económica y buscando expandir su por ahora rudimentaria red de ferrocarril con vistas a la organización de la Copa del Mundo en 2014 y los Juegos Olímpicos en 2016. La idea es conectar Río de Janeiro con São Paulo. Son dos de las ciudades más grandes de Iberoamérica (São Paulo la más grande de todo el Hemisferio Sur) y forman un corredor superpoblado de docenas de millones de almas, único en todo el continente sudamericano. Hay que decir que si Brasil empieza a extender su red ferroviaria, especialmente hacia el interior y conectando sus ciudades costeras, pasará a depender menos del comercio internacional y más del comercio interior y regional. Las ciudades costeras brasileñas dejarían de ser como islas separadas obligadas a echarse al mar, para pasar a formar parte de una red integrada, un todo sólido. Sin embargo, las bases del concurso para la alta velocidad brasileña estipulaban que si la empresa candidata había sufrido un accidente con víctimas mortales en un plazo de cinco años, quedaría descartada. Por tanto, el oportuno accidente de Santiago parecía destinado a frustrar la prometedora relación hispano-brasileña en torno al eje de los trenes, en beneficio de la competencia: empresas ferroviarias privadas de Alemania, Francia, Corea del Sur y Japón. Alberto Núñez Feijoo, el presidente del cortijo autonómico gallego, que por lo demás está privatizando Galicia entera, declaró que existen "algunos intereses económicos por parte de determinadas empresas o de suministradores de alta velocidad" por desacreditar la Alta Velocidad Española. De momento parece que el AVE no quedará descalificado: el atentado habría quedado como "toque de atención" y no habrá logrado su fin.

Click para agrandar. Proyecto de alta velocidad en Brasil.

• Sólo doce días antes del accidente de Santiago, Francia había sufrido un descarrilamiento que produjo seis muertos. Seis días después del 24-J, Suiza sufre otro accidente ferroviario que deja un muerto y 26 heridos. China tampoco ha podido participar en el concurso por haber tenido un accidente con 33 muertos. Francia es un país que también mantiene lazos con Brasil gracias a la Guayana Francesa, el 1 de Junio de 2009 un avión de Air France que hacía el trayecto Río de Janeiro-París resultó siniestrado y todos los 228 pasajeros y tripulantes murieron. Era una época en la que Brasil buscaba modernizar su aviación y Ejército, y los aviones franceses Mirage (que al final se quedó Qatar) jugaban un papel importante en este proceso.




## TEMAS


- Arte (4)
- Descendientes de los arios (4)
- Economía (3)
- ENGLISH (1)
- Esoterismo (4)
- Esparta y su ley (5)
- Eugenesia (2)
- Geopolítica (15)
- Globalistán (3)
- Historia (5)
- Judeocristianismo (3)
- Otros (7)
- POLSKI (1)
- PORTUGUÊS (3)
- Prehistoria (3)
- Raza (5)
- Salud (7)
- Sudáfrica (2)

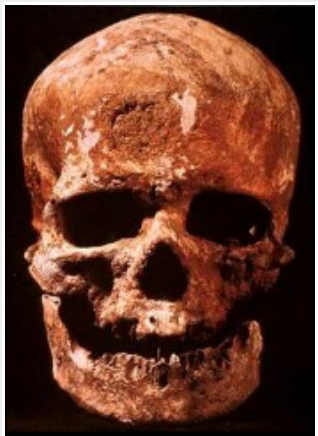
.

• El trayecto del tren siniestrado era **Madrid-Ferrol:** un trayecto atlántico. Si todos los AVE españoles se han encontrado con obstáculos políticos, los AVE del Atlántico han sido los más afectados (y ver aquí las acciones de ETA contra la llamada "Y Vasca"). El AVE hacia Galicia sólo fue inaugurado en 2011, con 15 años de retraso. En 2009 se estaba cocinando la construcción de un AVE Madrid-Lisboa. Desgraciadamente, la política portuguesa Manuela Ferreira, líder de la oposición, bloqueó el proyecto, "Portugal no es una provincia española", dijo dos veces. La señora Ferreira pasaba por alto el hecho de que esta línea hubiese podido revolucionar el comercio con Iberoamérica, impulsando la economía tanto portuguesa como española, reforzando nuestra presencia en el Atlántico, solidificando nuestra posición con respecto al resto de Eurasia y fortaleciendo los eslabones que nos unen con Portugal **[1].** Parece que lo que le interesa al atlantismo es canalizar el comercio hacia el estrecho de Gibraltar, dominado por los británicos. El corredor mediterráneo, desde el puticlub de La Junquera hasta el puticlub de Gibraltar y hacia Marruecos, sirve a este proyecto y en realidad no es más que la versión ferroviaria de la autovía A-7 o autovía del Mediterráneo, antes N-340, construida durante la Guerra Fría por inspiración de Washington, con la idea de transportar efectivos militares desde la base militar estadounidense de Rota hasta los Pirineos en caso de una megaofensiva militar soviética sobre Europa Occidental.

• Los hechos del accidente tampoco aguantan una pasada de lupa. El maquinista era un profesional con tres décadas de experiencia que había tomado la famosa curva sesenta veces y a quien sus compañeros de trabajo describen como un tipo serio, los sistemas de seguridad no permiten el error humano, los testigos del accidente afirman haber escuchado una explosión, alguien hasta creó un perfil de Facebook falso en el que el maquinista se vanagloriaba de su gusto por la velocidad, etc. A las empresas ferroviarias españolas les conviene echarle toda la culpa al maquinista: significa que el "error" no fue operativo del sistema, sino meramente humano.

• El CNI había alertado sobre la posibilidad de un atentado en Galicia en esas fechas.

Otra cuestión a la que hay que prestar atención es el asunto del separatismo gallego. Xosé Manuel Beiras, "portavoz nacional" (en la práctica presidente) del separatista y neomarxista Bloque Nacionalista Galego (BNG) durante mucho tiempo (actualmente está en AEG, un partido globalista, progre y multiculturalista), es la figura prominente del separatismo gallego. Vale la pena recordar que Beiras, lejos de ser un proletario modelo, disfrutó de la financiación de la Fundación Juan March (el banquero Juan March es una de las personalidades más turbias e influyentes del Siglo XX español) y estudió en la *London School of Economics,* un centro de formación de prestigio internacional para el globalismo neoliberal **[2]**, y además cantera de reclutamiento para agentes anglófilos de todo el mundo. Durante la Transición, el BNG hizo una campaña en contra de la construcción de la autopista A-6, la Autopista del Atlántico, que comunicaba La Coruña con Madrid. El 17 de Septiembre de 1979, un grupo terrorista denominado Loita Armada Revolucionaria colocaba explosivos en las obras de la Autopista Atlántica. Beiras y el separatismo gallego trabajan, directa y/o indirectamente, para el MI6 británico. Vigo, como puerto gallego atlántico de importancia crucial, es el núcleo más "combativo" del separatismo gallego, mientras que Santiago es su capital cultural, académica y "logística". En Vigo estalló una bomba el 10 de Marzo de 2013, atribuida a un obscuro grupúsculo llamado Resistencia Galega. Beiras no condenó el atentado. A los "patriotas" de Resistencia Galega no parecía importarles que estaban desestabilizando el principal puerto de Galicia y fuente de prosperidad económica de la región: el atentado tuvo eco en la prensa internacional y es fácil que los juntaletras analfabetos, pagados o ambas cosas, empiecen a especular sobre la presencia de violentos grupos terroristas, inestabilidad regional, etc. (y ver aquí).



.

El BNG, fundado en el fatídico año de 1982 (entrada de España en la OTAN), actuó como lobby de presión para instaurar el cortijo autonómico gallego, imponer una neo-cultura gallega creada de la nada (incluyendo una neolengua gallega artificial que jamás se ha hablado en Galicia salvo en la Xunta y sus organizaciones dependientes) y divorciar políticamente a Galicia del resto de España. El BNG fue útil para bloquear la explotación petrolífera en Galicia a manos de Galioil (empresa petrolera creada por Manuel Fraga **[3]**) y una petrolera sueca. A partir del 11-M de 2004, el BNG se estrella electoralmente: los pozos petrolíferos gallegos fueron cerrados por el nuevo gobierno del PSOE. El PP los ha vuelto a abrir y ésta es probablemente una de las causas del ataque internacional contra la figura de Rajoy, incluso desde dentro del PP.

Otros "patriotas gallegos" también condenaron, por motivos "ecológicos", la ampliación del puerto de Vigo, que indudablemente traería más prosperidad a la ciudad y a Galicia entera, sin mayor perjuicio ecológico que el que puede esperarse de una ampliación portuaria normal y corriente. Por tanto, estamos hablando de unos "patriotas gallegos" un poco peculiares y, desde luego, con nula visión estratégica, a los que nunca se les ha ocurrido llamar la atención sobre la base estadounidense de drones a instalar en Orense (una de las paradas del tramo AVE Madrid-Ferrol), el poder del narcotráfico en Galicia (que ha destruido generaciones enteras de jóvenes gallegos en la costa atlántica, especialmente en Vilagarcía de Arousa, el puerto natural de Santiago, con la complicidad de las grandes empresas y de todos los partidos políticos), la inmigración tercermundista masiva, la ampliación de la Zona Económica Exclusiva marina (a la que Galicia tiene derecho según la ONU), lo patético de los parques nacionales de las Islas Atlánticas de Galicia o las minas de oro de Corcoesto —que envenenarán el subsuelo gallego con cianuro y arsénico para mayor lucro de la multinacional minera canadiense Edgewater. Ellos y el antifascismo y separatismo gallego en general se encuentran claramente al servicio, conscientemente o no, de los intereses del atlantismo angloamericano.

Es inevitable que comparemos el separatismo gallego con el de las Islas Canarias, fuertemente infiltrado y financiado por la DGDE (los servicios de Inteligencia externa de Marruecos): los "patriotas canarios" consideraban que las explotaciones petrolíferas del lado de las aguas territoriales españolas eran un suicidio ecológico… pero no decían absolutamente nada de las explotaciones petrolíferas marroquíes al otro lado de la divisoria, justo enfrente de los pozos españoles. Tampoco han llamado la atención sobre la construcción de un reactor nuclear y la instalación de una base militar del AFRICOM del Pentágono en Tan Tan, en la región marroquí de Cabo Juby, a sólo 300 km de las Islas Canarias. El objetivo del separatismo canario es claramente sabotear los pozos españoles para que Marruecos succione el oro negro hasta dejar la bolsa vacía.

¿Quién, en suma, pudo haberse beneficiado o pudo haber estado interesado en sabotear la Alta Velocidad Española? Probablemente grupos similares a los que organizaron el atentado del 11-M en 2004, especialmente grupos de poder económico de la Eurozona y el atlantismo.

## NOTAS

### ENLACES EXTERNOS

- infoKrisis
- La gran partida
- Método Ludovico
- Soul Guerrilla
- Tribulaciones metapolíticas
- Weston Price Foundation

### Archivo del blog

► 2018 (1)
► 2015 (3)
► 2014 (4)
▼ 2013 (56)
► septiembre (2)
► agosto (1)
▼ julio (2)
24-J —el accidente de tren de Santiago fue un aten...
Heartland —el corazón de tierra firme (II de III)
► junio (1)
► mayo (50)

### Licencia Creative Commons

Este blog está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

**[1]** En otro artículo vimos que el litoral ibérico atlántico es la corona de Eurasia. El estado abandonado de provincias españolas como Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz es una consecuencia directa de la pésima calidad de las conexiones hispano-lusas. Esta zona antes estaba relativamente asegurada por el ferrocarril de la Vía de la Plata, que unía Sevilla con Gijón, hasta que fue suprimido en 1985 por el ministro de transporte del PSOE, Enrique Barón Crespo. Otras conexiones ferroviarias entre localidades españolas y portuguesas están en desuso actualmente. Se diría que el atlantismo pretende que Portugal y España vivan de espaldas a su vecino y acentuar el aislamiento de Portugal de tal modo que no se convierta en la fachada litoral más importante del oeste de Eurasia. Conectar bien los puertos portugueses con el resto de la Península Ibérica y vertebrar la fachada atlántica ibérica (construyendo una vía de alta velocidad Ferrol-Vigo-O Porto-Lisboa-Faro-Cádiz) supondría atraer como un imán todo el comercio atlántico, especialmente iberoamericano y, de éste, especialmente brasileño. En conjunción con el Corredor Central, sería la ayuda que tanto necesita el interior de la Península Ibérica para desarrollarse.

**[2]** En la *London School of Economics and Political Science* se han dado cita personalidades de la catadura de Halford J. Mackinder, David Rockefeller, Evelyn Rothschild, George Soros, Friedrich Hayek, Clement Attlee, Karl Popper, Mick Jagger, Mervyn King (actual gobernador del *Bank of England),* John F. Kennedy, Romano Prodi, Maurice Saatchi, Jomo Kenyatta, Peter Sutherland, Al Gore, Juan Manuel Santos y Naomi Klein. Sir Evelyn de Rothschild ha llegado a ser gobernador de la facultad.

**[3]** Y ver aquí:
http://www.lavozdegalicia.es/portada/2008/05/23/00031211566435964513809.htm
http://www.europapress.es/nacional/noticia-autoria-bomba-casa-fraga-atribuye-independentismo-radical-20110926191927.html

Publicado por Europa Soberana blog en 16:57

Etiquetas: Otros

Entrada más reciente Página principal Entrada antigua

Con la tecnología de Blogger.