

Sumari

Introducció	5
Un intent de posar l'experiència professional al servei dels no especialistes	5
Se'n parla molt, però s'estudia poc a fons.....	7
El Corredor Mediterrani i les grans rutes globals de transport	9
Un tema en evolució constant	11
El Corredor Mediterrani: política o economia?.....	13
Els “grans” (o petits) arguments.....	13
Tres mil anys d'història que s'acceleren a partir de 1980	13
El Corredor Mediterrani com a causa o pretext del debat polític.....	15
L'economia i el transport	16
L'ús polític de les infraestructures de transport en la democràcia espanyola, abans i després de la crisi	19
Ningú no està lliure de culpa	23
Una mirada modesta als fets	25
Ni tant ni tan poc.....	25
La competitivitat industrial	27
La competitivitat dels ports mediterranis	31
L'atracció d'inversions.....	32
La reducció de la petjada mediambiental del transport ..	33
Les relacions entre les comunitats mediterrànies	34

El Corredor Mediterrani en la intersecció dels marcs polítics espanyol i europeu.....	34
La Ruta de la Seda.....	39
Un projecte desconegut aquí que culmina la conversió de la Xina en poder global.....	39
Què busca la Xina amb el BRI?	41
Els dos elements principals de la BRI: línies marítimes i ferroviàries.....	44
La BRI i la Mediterrània	49
Què és el Corredor Mediterrani?	55
Una definició del Corredor Mediterrani.....	55
La redefinició del corredor per part de les institucions de la Unió Europea	59
El corredor com a via de comunicació	62
La ruta àrtica.....	65
Una ruta inhòspita en procés de transformació.....	65
El pas del Nord-oest.....	66
La ruta del Nord o Nord-est	69
Rússia, Xina i la ruta del Nord-est.....	74
La ruta àrtica vs. La ruta de la seda.....	75
La ruta àrtica vs. la ruta de la seda: no solament un tema de tecnologia del transport marítim	78
La ruta del cap de Bona Esperança	81
La ruta colonial i el canal de Suez	81
Una ruta de futur.....	84
Cinc bodes i un funeral.....	91
Les bodes	91
El funeral	94
La ruta del canal de Panamà	101

Crònica històrica del corredor mediterrani: dels ibers a Pedro Sánchez	109
Un corredor amb milers d'anys d'història	109
La Via Augusta: dels romans a l'alta edat mitjana.....	114
La via terrestre	114
L'expansió del comerç marítim i de les rutes transversals	119
Quan Catalunya i Barcelona foren centres de poder	121
Decadència de la via i irrupció de l'Espanya radial.....	128
El Reglamento de Postas del 1720 i la construcció de l'Espanya radial	131
Un canvi revolucionari en l'economia del transport: el ferrocarril	139
Els pecats originals de la xarxa ferroviària espanyola.....	141
L'origen del corredor mediterrani ferroviari	148
La sorpresa Barrionuevo i els Jocs del 1992.....	151
La irrupció de la travessia central pels Pirineus.....	155
Les primeres bones notícies del segle XXI.....	157
Automòbils, avions i el seu impacte al Corredor Mediterrani..	162
Després del vaixell i el tren, l'avió i el camió	162
Una invenció senzilla que transformà radicalment el comerç mundial: el contenidor	169
Les primeres autopistes	170
Conclusió: geografia i economia <i>vs.</i> política.....	175
I demà?.....	181
Les grans rutes del comerç.....	181
El Corredor Mediterrani	188
Un conte	195
Bibliografia.....	199

Introducció

UN INTENT DE POSAR L'EXPERIÈNCIA PROFESSIONAL AL SERVEI DELS NO ESPECIALISTES

Existeixen actualment pocs projectes que generin un sentiment generalitzat d'exasperació i esgotament similar al que desperta el Corredor Mediterrani. Dècades de falses promeses, d'endarreriments en l'execució d'obres i de discussions polítiques estèrils havien de comportar inevitablement aquest sentiment de frustració en bona part de l'opinió pública. També existeix certa desorientació sobre què és exactament el Corredor Mediterrani, què hauria de ser una vegada se'n completi la construcció i per a què serveix realment.

Si parlem, en canvi, del canal de Panamà, la ruta àrtica, la ruta del cap de Bona Esperança i la ruta de la seda, ens venen a la memòria grans descobriments, tragèdies, conquestes i aventures extraordinàries protagonitzades per figures històriques com ara Marco Polo, Ibn Batuta, Vasco de Gama i Robert Edwin Peary. El que poca gent s'imagina és que aquestes grans rutes planetàries són realitats del nostre temps i que de la mateixa manera que hem viscut els últims vint anys amb notícies constants sobre el Corredor Mediterrani, els propers decennis sentirem parlar freqüentment de les rutes de la seda, del cap de Bona Esperança i del canal de Panamà i de l'avui pràcticament infranquejable ruta de l'Àrtic. Perquè es tracta de vies de comunicació i transport plenes de vida i en constant evolució. I aquestes rutes van lligades a infraestructures gegantines de transport marítimes, aèries i ferroviàries disseminades arreu del món, en construcció i en funcionament.

Aquest és un llibre sobre aquestes rutes i les seves infraestructures de transport que té la pretensió d'estar adreçat al públic generalista i no a l'especialista. És, per tant, potser, una imprudència per algú com jo que al llarg de la seva carrera professional bàsicament s'ha dedicat a escriure informes i documents tècnics. Centenars de documents sobre temes molt diversos del món del transport, l'economia, la logística, la cooperació en el desenvolupament i el comerç exterior que, trets del seu context professional, resultarien probablement insofribles i avorrits pel gran públic. Són gairebé vint-i-cinc anys d'experiència professional en els quals he hagut de dedicar sistemàticament unes quantes hores setmanals a redactar informes sectorials, notes informatives, presentacions, plans estratègics, plans d'acció, articles, reportatges i estudis de tot tipus amb els seus corresponents títols altisonants de tota mena, que en el millor dels casos avui en dia reposen acumulant pols a les prestatgeries i en d'altres van acabar a la paperera ja fa molt de temps. Uns quants articles i estudis s'han publicat en revistes especialitzades que farien les delícies dels millors hipnotitzadors amb noms tan atractius com ara *Revista d'Institucions Europees* i *Ports and Harbors Magazine*.

Al llarg de la meva trajectòria professional he hagut d'escriure també multitud de notes de premsa, respostes a preguntes parlamentàries i discursos per a directius d'empreses públiques i polítics d'ideologies molt diverses. Textos que sovint exigeixen unes dosis d'imaginació i creativitat que recorden moltes novel·les de ficció. Aquesta és, però, la meva única experiència en aquest món, així que, malgrat que vaig tenir la temptació d'alternar ficció i realitat com fan Javier Cercas i Almudena Grandes, finalment la prudència em va fer repensar-ho a temps. No tinc les aptituds que tenen ells per alternar ficció i realitat ni òbviament les seves virtuts com a escriptors de ficció ni com a narradors de fets històrics. A més, una cosa és endinsar-se en aquest gènere híbrid a partir de fets reals com ara la guerra de 1936-1939, el nazisme o la transició espanyola, que ja de per si contenen elements extraordinaris, i l'altra pretendre fer-ho parlant de rutes comercials i

d'infraestructures de transport. Dit això, però, no m'he pogut estar de fer un exercici fantasiós d'imaginació al darrer capítol del llibre. Disculpeu, d'antuvi, l'atreviment.

SE'N PARLA MOLT, PERÒ S'ESTUDIA POC A FONDS

El que explico en aquest llibre es basa, d'una banda, en una tasca de recerca i investigació realitzada els dos darrers anys i, de l'altra, en les vivències personals acumulades durant més de dotze anys d'experiència professional al Port de Barcelona. Bona part de la recerca que m'ha permès redactar el novè capítol del llibre, la crònica històrica del corredor mediterrani, l'ha realitzada el meu nebot, Pol Solé Angrill, estudiant d'història a qui estic molt agraït per la seva col·laboració i dedicació i perquè ha fet una investigació amb molta cura i rigor. També vull agrair al company i amic Enric Rodellas la col·laboració desinteressada en el disseny i l'elaboració dels diversos mapes inclosos al llibre. I, al meu pare, la correcció d'estil i les aportacions molt valuoses sobre la història d'Espanya i Catalunya, d'acord amb el que va aprendre, entre d'altres, del gran mestre Pierre Vilar, avui injustament oblidat.

La recerca ens ha permès descobrir amb sorpresa que aparentment no existeix cap manual ni llibre que faci un recorregut històric o crònica del corredor mediterrani malgrat que hagi estat un tema del qual se'n començà a parlar seriosament fa més d'un segle i que ha estat de molta actualitat els darrers vint-i-cinc anys. Hi ha alguns llibres i tesis doctorals que relaten l'evolució del Corredor Mediterrani els darrers dos segles en format de crònica històrica o que se centren en el seu vessant ferroviari, però cap que ofereixi una visió global del projecte, des d'una perspectiva política, econòmica i d'infraestructures i que repassi tota la seva història, des de l'antiguitat fins a l'actualitat. Des dels ibers fins a Pedro Sánchez, passant per Anníbal, Octavi August, Alfons XIII, Primo de Rivera, Francisco Franco, Felipe González, Jordi Pujol, José María Aznar i Mariano Rajoy. És un tema que, a més, encara té molt recorregut. De ben segur que els propers presidents

del Govern central i de la Generalitat de Catalunya i la Generalitat de València hauran de seguir parlant del Corredor Mediterrani per a desgràcia de l'opinió pública i de periodistes i tertulians que cada any que passa tenen una visió més confusa de què és i què hauria de ser aquest gran projecte infraestructural.

A Catalunya, tan sols tres autors han tractat fins ara amb certa profunditat el tema del corredor mediterrani, tot i que des de vessants molt diferents: Germà Bel, Pere Macías i Ramon Tremosa. És molt simptomàtic que es tracti precisament de tres persones amb una dilatada experiència política. A València, els principals referents del Corredor Mediterrani han estat Eliseu Climent i sobretot Josep Vicent Boira, que en l'etapa més recent de la seva dilatada experiència professional, també s'ha acabat dedicant a la política. Gairebé tots ells han col·laborat d'una manera o altra amb l'Associació FERRMED, que ha estat qui ha impulsat els darrers anys més estudis tècnics i econòmics sobre aquest corredor, però centrats només en el seu vessant ferroviari.

Tampoc no hi ha aparentment cap llibre, com a mínim a Espanya, que analitzi de manera conjunta el present i el futur de les diferents rutes de comerç globals del segle XXI: la ruta de la seda, la ruta a través del canal de Panamà, la ruta àrtica i la ruta del cap de Bona Esperança. Es tracta de les principals vies de comunicació interoceàniques globals, que avui en dia concentren ja més del 50 % del comerç internacional mundial de béns. Són, doncs, elements cabdals per entendre com funciona el món i les relacions econòmiques globals i també de quina manera la classe política d'altres països i tradicions culturals i socials s'implica en el desenvolupament de projectes infraestructurals de transport. Són quatre rutes que poden tenir un fort impacte en el Corredor Mediterrani les properes dècades. Dues són plenament operatives, la ruta de la seda i la ruta del canal de Panamà, i les altres dues, la ruta àrtica i la ruta del Cap, ho seran les dècades que venen.

Gairebé tot el que explico es pot trobar a les biblioteques i hemeroteques i són fets, per tant, públics, o bé són interpretacions subjecti-

ves sobre fets coneguts que només em comprometen a mi i no expres- sen l'opinió de cap institució, empresa o partit polític. No hi trobareu grans descobriments ni intimitats inconfessables de dirigents polítics de primera magnitud, tot i que n'he entrevistat uns quants per poder obtenir informacions de primera mà sobre aspectes controvertits dels darrers anys relatius, sobretot, a l'evolució del Corredor Mediterrani. El que he fet és ordenar, explicar i sistematitzar informació dispersa i, això sí, valorar-la subjectivament.

Tampoc no puc ni vull explicar anècdotes i decisions que he viscut personalment amb motiu del meu càrrec professional al port de Barcelona i que no varen transcendir a l'opinió pública en el seu moment. Malgrat això, puc entendre que hi hagi gent o personalitats citades en el llibre que es puguin sentir molestes perquè posi en relleu fets i discussions públiques que, per sort o per desgràcia, no varen tenir gaire ressò als mitjans o entre l'opinió pública i que gràcies a aquest llibre poden tornar a ser d'actualitat. Si és així, si algú se sent molest per la narració dels fets que aquí recupero o explico amb més detall, demano, d'antuvi, disculpes.

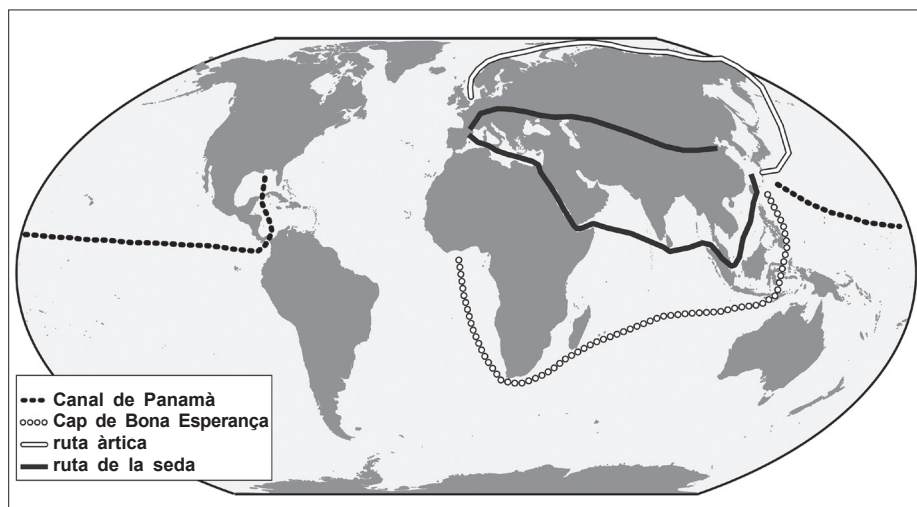
EL CORREDOR MEDITERRANI I LES GRANS RUTES GLOBALES DE TRANSPORT

El llibre gira entorn del Corredor Mediterrani i del rol que la classe política ha tingut en el seu disseny i desenvolupament. I a través del corredor mediterrani ens endinsarem també en la qüestió de les infraestructures de transport a Espanya i en les motivacions polítiques que han dut a la seva configuració actual i no a una altra.

Utilitzant com a fil conductor el Corredor Mediterrani, el llibre aborda quatre iniciatives infraestructurals i de transport globals que influiran substancialment en com seran les relacions econòmiques i comercials al món durant aquest segle XXI: la nova ruta de la seda, la inhòspita ruta àrtica, la recuperada ruta del cap de Bona Esperança i l'ampliada ruta del canal de Panamà. Es tracta de quatre iniciatives molt diferents, que tindran un fort impacte al món, al Mediterrani i al propi corredor i que responen a diferents interessos i objectius.

La nova ruta de la seda és una iniciativa d'enorme dimensió amb un fort contingut polític i econòmic liderada per la Xina. La ruta àrtica és una conseqüència, inesperada fa només pocs anys, de l'escalament global i compta principalment amb el suport actiu de Rússia. La ruta del canal de Panamà és la que passa pel recentment ampliat canal de Panamà i la ruta del cap de Bona Esperança és la que connecta l'Índic i l'Atlàntic circumval·lant Àfrica pel sud i que suposa potencialment una amenaça més gran per a les aspiracions geoestratègiques del Mediterrani.

Rutes del comerç mundial del segle XXI



La pretensió del llibre és, doncs, explicar sense tecnicismes què és i per a què serveix el Corredor Mediterrani, la seva història i com des de la política es defineixen i executen projectes infraestructurals d'enorme magnitud com aquest o la nova ruta de la seda, Belt and Road Initiative —BRI— en les seves sigles en anglès.

A banda, doncs, d'explicar els antecedents, què són avui dia i imaginar el futur del Corredor Mediterrani i de les quatre grans rutes globals de transport del segle XXI, és molt interessant conèixer les estratègies i polítiques públiques que dirigents d'ideologies molt diver-

ses han abocat en projectes d'aquesta magnitud. Està ple de biografies que repassen la vida i miracles i els èxits i fracassos de l'obra de govern de polítics de tot tipus. Però hi ha pocs llibres per al gran públic que expliquin a través d'un projecte concret aquestes biografies i obres de govern. I menys a través d'un projecte amb un fort impacte en l'opinió pública, com la major part de projectes infraestructurals, i que per tant ha estat utilitzat des de signes polítics molt diversos com a eina de manipulació de l'opinió pública.

UN TEMA EN EVOLUCIÓ CONSTANT

Voldria acabar tot remarcant que he acabat d'escriure aquest llibre el mes d'abril del 2019, just abans de la marató electoral a Espanya que ens espera la primavera d'aquest any amb eleccions generals, autonòmiques, municipals i europees. Quan es publiqui, pot ésser que si s'han acomplert les previsions del Govern de Pedro Sánchez (no hi ha cap garantia que quan aquest llibre es publiqui encara hi sigui), del seu Ministre de Foment José Luis Ábalos i del coordinador del Corredor Mediterrani al Ministeri Josep Vicent Boira, algunes de les obres pendents del Corredor Mediterrani, especialment en la seva vessant ferroviària, hagin avançat substancialment o fins i tot que s'hagin completat.

Al llarg de tot el 2019 i 2020 està previst treballar en l'adaptació de dos túnels ferroviaris (el de Martorell i Castellbisbal) cabdals perquè l'amplada estàndard (europea o amb UIC) arribi més enllà de Barcelona, que és fins on arriba des de desembre del 2010. El mes de març del 2019 finalment s'adjudicà el projecte d'ampliació de gàlib i introducció de l'ample internacional a aquests túnels, obres complexes que està previst que s'iniciïn enguany. Si aquestes obres es realitzen amb èxit, podria ser que l'amplada europea ferroviària arribi per fi a Tarragona i València durant el 2021 o 2022. Com veurem en el decurs del llibre, aquest fet tampoc implicaria, dissortadament, cap canvi substancial en la connectivitat ferroviària de la Península amb la resta d'Europa.

Potser aviat s'haurà avançat també en el projecte de terminal ferroviària de Fuente de San Luis a València i en la construcció d'alguna de les dues grans terminals intermodals de mercaderies previstes des de fa dècades a l'entorn de Barcelona com la de la Llagosta i la de la llera del Llobregat. Podria ser fins i tot que peatges d'alguns trams d'autopista integrants del Corredor Mediterrani s'hagin suprimit en acabar-se les concessions de les empreses que les explotaven, com ara els de l'AP-7 entre Alacant i Tarragona. O que deixem de patir cues i accidents a la N-340. O que puguem circular tranquil·lament per la N-II al seu pas per l'Empordà sense necessitat de xerrar pels descosits amb els nostres fills i filles menors d'edat perquè així no s'adonin de la presència a les rotondes i als marges de la carretera de persones que s'exposen com a reclam de serveis sexuals.

O millor encara, d'ençà que aquest llibre s'ha escrit i quan sigui ja a les vostres mans, a Espanya potser s'ha deixat de fer demagògia amb la política d'infraestructures i es pot discutir de manera serena i racional sobre quines obres necessitem realment per poder donar un millor servei al ciutadà, incrementar-ne el benestar i poder competir de manera més eficient en un món globalitzat que deixa poc marge per a experiments fallits. Però com que això és un desig que correspon més aviat al món de la ciència-ficció, concentrem-nos en el relat de què ha estat, què és i com s'ha desenvolupat el corredor mediterrani. I endinsem-nos en un viatge apassionant a través de les quatre grans rutes de transport globals que regiran el nostre planeta els cent anys que venen: les rutes de la seda, de l'Àrtic, del canal de Panamà i del cap de Bona Esperança. Per tal d'intentar fer el llibre més atractiu per al lector, alternaré els capítols dedicats al corredor amb els que tracten de les grans rutes globals.

Finalment, vull remarcar que les citacions de llibres en castellà, francès o altres llengües diferents del català, molt nombroses sobretot al capítol 9, han estat traduïdes lliurement al català i, per tant, en alguns casos, poden no respectar la literalitat del text original.

El Corredor Mediterrani: política o economia?

ELS “GRANS” (O PETITS) ARGUMENTS

Tres mil anys d’història que s’acceleren a partir de 1980

El Corredor Mediterrani és un projecte únic des d’una perspectiva històrica i política. És una infraestructura singular perquè la seva execució s’ha perllongat al llarg de molts segles, la qual cosa ens permet analitzar el rol que dirigents polítics molt diversos i sovint antagònics hi han jugat. És un corredor de transport de persones i mercaderies que ha existit prop de tres mil anys gràcies a l’impuls que li donaren personatges il·lustres com Anníbal i Octavi August però que no ha aconseguit explotar tot el seu potencial per culpa de l’oposició d’altres figures històriques no menys cèlebres com Felip V i Baldomero Espartero. Efectivament, el pare del decret de Nova Planta i el suposat autor de la cèlebre sentència “Pel bé d’Espanya, cal bombardejar Barcelona cada cinquanta anys”, foren defensors de les infraestructures radials peninsulars en detriment del Corredor Mediterrani. Es tracta, doncs, d’un projecte amb un recorregut històric incomparable amb cap altre projecte a la Península que es remunta a temps pretèrits molt anteriors a les misèries polítiques del món contemporani.

Si ens centrem en l’etapa més recent de la nostra història, el corredor s’ha construït i ha estat objecte de debat al llarg dels darrers tres segles, del XIX al XXI i sota règims de tot tipus: dictadura, democràcia, monarquia i república. Bona part dels principals dirigents polítics espanyols dels segles XIX, XX i XXI s’hi han implicat amb decisions personals que n’han configurat el present i el futur. Primo de Rivera, Alfons XIII,

Francisco Franco, José María Aznar i Pedro Sánchez són només alguns dels polítics de primera fila que s'hi han involucrat. Alguns dels principals dirigents empresarials espanyols com ara Florentino Pérez, president d'ACS i del Reial Madrid, i Joan Roig, president de Mercadona, també hi han tingut influència. D'altres, com ara Jordi Pujol, hi participaren en el seu doble vessant de dirigent polític i de banquer (professió a la qual dedicà bona part de la seva carrera professional abans d'implicar-se en la política activa).

La participació d'aquests dirigents en el projecte es produí sense que en la major part de casos citessin explícitament el nom de *Corredor Mediterrani*, que és una designació més aviat contemporània. Ara bé, denominacions a part, quan Alfons XIII i Francesc Cambó propugnaven el canvi de l'amplada de via ferroviària predominant a Espanya, Primo de Rivera impulsava la construcció de la carretera N-340 i el Banc Mundial proposava l'any 1963 la construcció d'una autopista al llarg de la costa Mediterrània,¹ tots ells estaven treballant sense ser-ne conscients pel que després s'anomenaria "Corredor Mediterrani".

A partir dels anys vuitanta del segle xx, es va consolidar definitivament el nom de "Corredor Mediterrani", de manera que polítics, empresaris i alguns intel·lectuals i periodistes sobretot catalans i valencians s'hi referien utilitzant aquesta denominació. A principis dels noranta el concepte saltà definitivament a l'esfera pública, i s'inicià a Espanya una competència absurda promoguda per la classe política i mitjans de comunicació partidistes, entre aquest corredor i altres corredors de transport a la Península. L'objectiu era sobretot aconseguir promoure uns determinats corredors i marginal-ne d'altres en el disseny de les xarxes de transport prioritàries de la Unió Europea i així poder optar a fons comunitaris per a la construcció dels corredors seleccionats. També es tractava de prioritzar una concepció ideolò-

1. L'Informe del Banc Mundial publicat el 1963, a la pàgina 218 suggereix la construcció de l'"East Coast" autopista i no de l'"autopista del Mediterrani" o "corredor mediterrani", com s'ha publicat sovint.

gica radial de les infraestructures espanyoles de transport enfront de visions més orientades a la satisfacció de les necessitats dels sectors econòmics i industrials més dinàmics de l'Estat.

En el marc d'aquesta competència polititzada amb altres corredors de transport a Espanya com són l'atlàntic i la travessia central pels Pirineus, el corredor mediterrani n'ha sortit guanyador i derrotat diverses vegades. A diferència, però, del que passà en els segles XVIII i XIX, en què fou clarament vençut per un disseny radial de les infraestructurals peninsulars sense pràcticament presentar oposició, aquest segle XXI el corredor mediterrani ha renaixut de les seves desfetes — com la que li infligiren José María Aznar i Loyola de Palacio a principis dels 2000— i arribà com un projecte viu a la segona dècada de la centúria. Els optimistes diuen que mai no hem estat tant a prop de disposar d'un corredor mediterrani viari, ferroviari, aeri i marítim eficient i competitiu; els pessimistes en canvi, creuen que el corredor està viu però amb respiració assistida i qui sap si tocat de mort.

Aquests darrers anys, a Catalunya i València, i en menor mesura també a la resta d'Espanya, el “procés” català ha accentuat encara més la implicació de la classe política en aquest projecte amb un ressò creixent en l'opinió pública. S'ha acabat convertint en un tema mediàtic que ha saltat inevitablement de l'àmbit polític a l'àmbit de les tertúlies, de manera que figures audiovisuals rellevants com ara Bertin Osborne i Pilar Rahola també n'han parlat i pontificat sense complexos.

El Corredor Mediterrani com a causa o pretext del debat polític

I això és així perquè el Corredor Mediterrani s'ha convertit en un tema recurrent quan es debat sobre el model d'infraestructures desenvolupat a l'Estat espanyol des de la restauració de la democràcia; quan es parla de les relacions entre Catalunya i la resta de l'Estat; i quan es debat sobre l'ús que s'ha fet a Espanya dels fons europeus que han alimentat les seves polítiques públiques en matèria d'infraestructures els darrers trenta anys. El Corredor Mediterrani ha estat utilitzat per denunciar des de vessants a vegades antagònics les polí-

tiques públiques i d'infraestructures de tots els governs espanyols i s'ha utilitzat també per enfrontar unes comunitats autònomes contra d'altres. Ha estat tema de debat a Espanya i a gairebé totes les comunitats autònomes, en especial a València, Catalunya, Múrcia, Aragó, Madrid i Andalusia. També, tot i que d'una manera més discreta, a les institucions europees.

Cal dir, però, que a partir dels anys noranta del segle xx (com veurem, del segle xvi al xix és una altra història), poques personalitats polítiques, empresarials o mitjans de comunicació han gosat discutir o posar en dubte, almenys públicament, la utilitat del corredor mediterrani. La realitat econòmica, social i geogràfica de la Península fa que sigui molt difícil justificar una oposició frontal al projecte. És cert que Josep Borrell, Felipe González, José María Aznar i més recentment Susana Díaz entre molts d'altres, s'hi han oposat parcialment i sovint públicament. Les seves reticències, però, s'adreçaven més aviat a la seva prioritització davant d'altres corredors que consideraven més importants, a alguna de les alternatives en discussió per executar-lo, a algun projecte d'instal·lació concret o a la dubtosa rendibilitat de les inversions que la seva construcció exigia. A Catalunya, per exemple, és potser l'única qüestió en la qual s'han mostrat d'acord tots els partits de l'arc parlamentari, des de la CUP fins a Ciutadans. Ara bé, en privat, sí que nombroses personalitats han mostrat i mostren sense embuts la seva oposició frontal al projecte per motius molts diversos que comentaré més endavant.

L'economia i el transport

L'ús partidista del Corredor Mediterrani era potser inevitable tenint en compte la importància que projectes infraestructurals d'aquesta envergadura poden tenir pel progrés econòmic d'una societat. Això mai no ha estat tan cert com en el cas del corredor mediterrani ferroviari i, en especial quan parlem de la connexió entre Espanya i la resta d'Europa.

© del text i dels mapes: Jordi Torrent Pujol, 2019
© d'aquesta edició: Pagès Editors, S L, 2020
Sant Salvador, 8 – 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat
Primera edició: febrer de 2020
ISBN: 978-84-1303-170-5
DL: 85-2020
Imprès a Arts Gràfiques Bobalà, S L
www.bobala.cat

◀ imprès a lleida ▶

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només es pot fer amb l'autorització dels seus titulars, llevat de l'excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d'aquesta obra.