

---

# *La Via Augusta del segle XXI. El corredor mediterrani contra l'Espanya radial*

**Josep Vicent Boira**

Barcelona: Pòrtic, 2021. 248 p.  
ISBN 978-84-98095-04-3

---

**MATTEO BERZI**

Universitat Autònoma de Barcelona  
[matteo.berzi@ineco.com](mailto:matteo.berzi@ineco.com)

«Es veu la llum al final del túnel.» Amb aquestes paraules optimistes i esperançadores es podria definir l'actual desenvolupament del projecte del corredor mediterrani. Són les paraules que l'autor Josep Vicent Boira, professor de geografia a la Universitat de València i actual comissionat del Govern d'Espanya per al desenvolupament del corredor mediterrani, utilitza per concloure el seu llibre *La Via Augusta del segle XXI. El corredor mediterrani contra l'Espanya radial*, publicat per Pòrtic i distingit amb el Premi Carles Rahola d'assaig 2021.

Des del títol, el lector pot intuir que estem davant d'un llibre amb una clara reivindicació política: explicar, demostrar i reivindicar el corredor mediterrani com «una formidable operació de recomposició territorial del poder a Espanya» a través de l'articulació territorial de la seva façana mediterrània d'una manera més policèntrica i connectada «directament» amb Europa, fugint de la radialitat de Madrid i de la política centralista que ha caracteritzat el tradicional desenvolupament de les infraestructures públiques espanyoles. I és justament a partir d'Europa que Josep Vicent Boira comença aquest assaig, explicant la importància i la transcendència d'aquest projecte ferroviari transeuropeu que va literalment de la a la zeta, d'Algesires a Záhony, ciutat hongaresa localitzada a l'extrem oriental de la Unió Europea, a les portes d'Ucraïna. A través d'anècdotes històriques, geogràfiques i literàries, el lector és transportat a «geografies, mapes i viatges cap a vells imperis de l'Est», molt lluny de casa nostra i per això encara més interessants i enriquidors. Es crea un relat o, en paraules de Boira, una *èpica ferroviària* per convèncer el lector que el corredor mediterrani és un repte extra-ordinari, és a dir, fora d'allò ordinari, i que pot jugar un paper important per fer front a l'actual crisi energètica, climàtica i geopolítica. De sobte, desconegudes estacions de frontera com són Záhony o la bessona ucraïnesa Chop esdevenen la metàfora de la frontera entre Orient i Occident, entre llatí i ciríl·lic. El pont sobre el riu Tziza ens transporta cap al pont sobre el Drina entre Bòsnia i Herzegovina i Sèrbia, de l'obra del premi Nobel bosnià Ivo Andrić. Al mateix temps ens recorda les nostres geografies

imperials, que van traçar la senda de l'actual corredor mediterrani, començant per la Via Augusta romana, i també els nous projectes imperials que ens envolten, com la nova ruta de la seda xinesa.

Però per què llegir un llibre sobre el corredor mediterrani el 2021? La resposta que ens dona Boira sorprendrà els lectors amb una sèrie d'aniversaris i celebracions ferroviàries rellevants que desperten la curiositat de la majoria. En destaquem dos: en primer lloc, el 2021 ha estat declarat l'Any europeu del ferrocarril per la Unió Europea i s'han realitzat diferents iniciatives arreu d'Europa per promoure el tren com un mitjà sostenible, segur i intel·ligent. En segon lloc, l'autor ens recorda que el corredor mediterrani és un concepte polisèmic, en el sentit que el seu recorregut, la distància, l'origen i la destinació o bé la seva trajectòria històrica depenen de la sensibilitat (i dels interessos) de cadascú i de cada territori. Tot i així, el 2021 s'han celebrat els deu anys de l'existència d'un traçat oficial i definit del corredor mediterrani per part de la Comissió Europea en el marc de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T), juntament amb altres nous corredors transeuropeus que formen una veritable xarxa de metro continental. Després d'anys de trets i retrets de la política espanyola, per fi el corredor mediterrani entra en la «primera divisió» de les infraestructures estatals i europees. Des de la visió centralista del «tot passa per Madrid» hem anat al 2011 a les paraules de Sim Kallas, vicepresident de la Comissió Europea responsable de Transport: «A Espanya, no tot ha de passar pel centre». Boira la defineix com la *dècada lluminosa*, en la qual la planificació i l'execució del corredor agafen una empenta diferent respecte al passat, és a dir, la *dècada ominosa*, on els esforços de la societat civil, de l'acadèmia i del món empresarial es tradueixen en un clar suport per les institucions estatals i europees. Aquestes definicions temporals es basen en una sòlida anàlisi de les actes parlamentàries, de les declaracions polítiques i de les notícies de premsa que, amb fluïdesa i claredat, ens desenvolupen els detalls d'una operació de sabotatge polític del corredor mediterrani, perpetuada per exponents de la política espanyola dels dos costats, entre els quals destaquen José María Aznar i Josep Borrell.

En aquest assaig s'aconsegueix explicar d'una manera comprensible i relativament senzilla els reptes, les característiques i els principals requeriments per als corredors que la Comissió Europea demana als estats (inclosa Espanya) a través dels reglaments: els objectius, la composició de la xarxa europea de transport, els terminis temporals i els criteris tècnics d'interoperabilitat de la xarxa. Són elements importants perquè un neòfit pugui entendre com un tren, una *màquina interoperable* des d'Almeria, Múrcia, Alacant o Tarragona pugui arribar al cor d'Europa sense canvis ni impediments. «Certament així es construeix Europa... Països units per màquines. Màquines que uneixen economies i que permeten els viatges», sosté l'autor. Resulta aleshores més fàcil comprendre per què a Espanya cal desplegar l'ample internacional (anomenat també estàndard o UIC), el veritable ADN del corredor mediterrani, per fer que la península Ibèrica deixi de ser (a banda de l'AVE) una illa ferroviària. En un capítol central de l'assaig, Boira es remunta a l'origen d'aquest aïllament, a la segona meitat del segle XIX, i analitza les raons tècniques i polítiques que encara avui determinen aquesta separació, i posa noms i cognoms tant

als defensors de l'ample ibèric i del sistema radial com als promotors de l'ample estàndard i del corredor mediterrani. Sorpren que aquesta divisió no sempre respon a lògiques ideològiques o geogràfiques i es poden trobar «aliats» i «enemics» inesperats. Tot i així, gràcies a aquests defensors locals, regionals, nacionals i sobretot europeus, actualment hi ha un consens transversal sobre el corredor mediterrani: políticament, socialment i econòmicament.

En els darrers capítols del llibre, l'autor proposa una valoració més subjectiva de la darrera dècada a partir de la seva experiència en les institucions, com a secretari autonòmic de la Generalitat Valenciana abans i com a comissionat del Govern espanyol pel corredor mediterrani després. Des de la seva perspectiva discuteix sobre dos factors clau per al present i el futur desenvolupament del corredor. Un és un «incert» factor C (de Catalunya), un territori geogràficament indeslligable del corredor mediterrani però políticament incert entre l'anhel independentista i les necessitats de col·laboracions d'igual a igual amb els territoris més pròxims, sobretot amb el País Valencià. L'altre és «l'ambigu» factor A (d'Algesires), important node portuari andalús ancorat tant al corredor mediterrani com a l'atlàntic, amb una històrica preferència cap al ramal central que porta a Madrid i Saragossa. A banda d'aquests dos factors, se'n podria anomenar un de tercer, potser el més important, que és el factor E (d'Europa), definit pel mateix Boira com una *interferència* en el sistema espanyol que ha clavat el corredor mediterrani al mapa de les infraestructures prioritàries europees, n'ha definit el traçat i les característiques, i en disposa els fons econòmics i els instruments de governança, encapçalats per la zelosa coordinadora europea Iveta Radičiová i el seu equip.

Aquest assaig conclou amb la consideració personal de l'autor com a pensador i com a geògraf que ha escrit i reflexionat molt sobre el corredor mediterrani. Arran de la seva experiència institucional i considerant les múltiples crisis que estem afrontant (com l'emergència climàtica, la invasió russa d'Ucraïna i la crisi energètica i de subministrament de matèries primeres), Boira proposa un projecte de corredor mediterrani que no sigui excloent, rígid i molt exigent, com és l'AVE. A l'inrevés, defensa la idea que les infraestructures públiques del segle XXI hauran de ser «més humils i resilients, menys superbes i autistes, més adaptades a la fragilitats, als riscos i a la incertesa», així com valoritzar i integrar els territoris. Al cap i a la fi, el corredor mediterrani apareix com un *habilitador* de noves funcionalitats, de noves realitats i nous mapes per connectar persones i economies al llarg d'una veritable Via Augusta del segle XXI.