

JORDI PALAFOX

## *El revers del Corredor Mediterrani*

*Per què beneficiarà més Alemanya que Espanya*

John Stuart Mill va advertir en la seua reflexió *Sobre la llibertat* que «la tendència fatal de la humanitat de deixar de pensar en quelcom quan ja no és objecte de dubte, és la causa de la meitat dels seus errors».<sup>1</sup> Bé podria ser oportú recordar-ho en relació amb la unanimitat que han assolit els [suposats] avantatges que tindrà l'entrada en funcionament del corredor mediterrani, sobretot si hem de creure els seus valedors, per a l'economia valenciana i les autonomies que travessa. Fins i tot fer-ho en aquest començament d'any marcat per l'onada de l'òmicron, atès que les forces econòmiques determinants del nostre benestar futur segueixen fent el seu curs per sota de l'actualitat més immediata.

Convé preguntar-se, d'entrada, com és que ha assolit la unanimitat aquesta lloança sense matisos. Per descomptat que no es pot descartar que siga una percepció errònia, derivada de confondre opinió pública amb opinió publicada. I més encara en un context en el qual la credibilitat dels mitjans de comunicació és, a Espanya i sent optimistes, més aviat discreta.<sup>2</sup> En qualsevol cas, resulta impossible trobar-hi una informació que plantege dubtes, per mínims que siguen, quant als [suposats] beneficis, enormes i automàtics, derivats de la seua entrada en funcionament.

---

Jordi Palafox, catedràtic d'Història i Instituciones Econòmiques en la Universitat de València fins a la seua jubilació el 2014. El seu darrer llibre és *Cuatro vientos en contra. El porvenir económico de España* (Pasado y Presente, 2017). Aquest article es va publicar originalment en *El Confidencial* el 16 de gener de 2022. [Traducció de Jaume Soler]

<sup>1</sup> J. STUART MILL, *On Liberty*, Londres, The Walter Scott Publishing Co., Ltd., cap. II, 1869, p. 80. [Trad. cat. *Sobre la llibertat*, trad. i ed. a cura de Lluís Flaquer, Laia-Tetxos filosòfics, Barcelona, 1983, p. 94]

<sup>2</sup> Digital News Report España, 2020

Beneficis sense fi per a tothom sense excepció, si hem de creure els seus defensors més apassionats; d'Algesires a Portbou i qualsevulla que siga la nostra posició dins de l'economia. Tot és poc per a glossar la importància dels efectes que tindrà una infraestructura ferroviària costosíssima —entre 60.000 i 70.000 milions d'euros segons les estimacions més prudentes—, la qual, com es diu i es repeteix, serà el motor del creixement futur del territori pel on circularà, i d'aquesta manera incorporarà per fi al progrés economies com la de la Comunitat Valenciana. Es pot deduir, doncs, que permetrà, a l'economia valenciana, abandonar el fanalet roig que té entre les comunitats autònomes en PIB per habitant, cosa que succeeix d'ençà ja de més d'un terç de segle.

D'entrada cal descartar també, per fal·laç, l'argument segons el qual plantejar dubtes quan als efectes que s'assegura que tindrà una vegada es pose en funcionament aquesta infraestructura equival a defensar que estariem millor sense ella, o sense la xarxa d'autovies o de l'AVE. És evident que no. L'interrogant que cal plantejar no és aquest. És si en un marc de recursos públics sempre escassos la prioritat atorgada a la construcció de les grans infraestructures a Espanya és el més eficient o si les alternatives —força menys costoses i molt evidents en el cas de l'AVE com a demostrar l'AIReF—<sup>3</sup> no eren una opció més favorable per impulsar el creixement i amb ell el benestar.

Perquè aleshores hauria estat possible dedicar —o si més no exigir— una part dels recursos que s'hi han abocat a la millora de la competitivitat de les empreses a través del foment de la innovació i del capital humà (de treballadors i empresaris). Els grups de pressió sempre protesten per la lentitud de les obres, però l'obsessió amb els corredors ferroviaris a Espanya fa evocar la reflexió de José de Espronceda quan plantejava fa ja quasi dos segles que «generalment s'han confós els efectes amb les causes i s'ha vist pensar a fer camins de ferro abans de tenir els fruits que s'hi haurien de tragar».<sup>4</sup>

I convé igualment no identificar de cap manera les objeccions a aquests efectes suposadament indiscutibles del corredor mediterrani amb cap tipus de defensa del proteccionisme. Com si en el cas que no existís la infraestructura la competència de la resta del continent, o del món, hagués de desaparèixer. Faig referència a l'afany protector que ha tornat a ressorgir arran dels desproveïments, bona part interes-

<sup>3</sup> AIReF, *Evaluación del Gasto Público, 2019, Estudio Infraestructura de Transporte*, Madrid, 2020

<sup>4</sup> José de ESPRONCEDA, «El gobierno y la bolsa», *El Español*, 7 de juny de 1836

sadament exagerats, provocats per la pandèmia. El foment de la competitivitat a través de la innovació i la millora del capital humà és l'única via per avançar. Com va afirmar Krugman «La productivitat no ho és tot en economia, però ho és quasi tot».<sup>5</sup>

El que està en joc amb aqueixa obstinació de presentar el corredor com la solució de tots els mals, fent abstracció de la modesta competitivitat espanyola, és no oblidar mai que els traçats ferroviaris tenen un doble sentit de trànsit i no tan sols un, com podria semblar quan escoltem parlar d'aquells incalculables avantatges. Altrament dit: si el corredor ha de servir perquè Espanya augmente l'exportació a la resta d'Europa de productes agraris —i dels que entren des d'Àsia a través dels megaports d'Algesires i València—, i en l'altre sentit de la circulació augmentarà, en una proporció molt més gran, la importació de béns d'alt valor afegit procedents de la resta del continent. Per exemple, vehicles elèctrics, ara que els vents sembla que apunten a la localització del gruix de la producció fora d'Espanya.

#### AQUESTA VEGADA SERÀ DIFERENT?

No serà sobrer recordar que moltes vegades en la història s'han vaticinat beneficis si no iguals sí molt semblants derivats de grans infraestructures de transport sense que, no mai, les promeses s'hagen fet realitat. A la Comunitat Valenciana les ocasions n'han estat nombroses, però no és cap excepció. En el recompte del malbaratament a Espanya lligat a infraestructures que es va dur a terme fa un parell d'anys i escaig,<sup>6</sup> es va quantificar en 82.526 milions només entre 1995 i 2016.

Però tornem a la Comunitat Valenciana. Una de les primeres iniciatives és de 1845 quan un grup pioner de creients ingenus en la idea segons la qual la infraestructura més rendible entre dos mercats és sempre la que els uneix en línia recta, i arriscant-hi almenys els seus diners, fundaren la Madrid and Valencia Railway Company.<sup>7</sup> Tractaven d'unir ambdues ciutats per Conca en la primera de les moltes iniciatives, que s'allargaren fins al primer terç del segle XX, d'allò que aleshores se'n deien les forces vives de la ciutat de València, que volien construir «el directe a

<sup>5</sup> L'afirmació exacta de Paul Krugman, va ser: «La productivitat no ho és tot, però a llarg termini ho és quasi tot. La capacitat d'un país per a millorar el seu nivell de vida al llarg del temps depèn quasi totalment de la seua capacitat d'augmentar la seua producció per treballador». P. KRUGMAN, *The Age of Diminished Expectations, U.S. Economic Policy in the 1990s*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1990, p. 11

<sup>6</sup> Joan ROMERO GONZÁLEZ (coord.), *Geografía del despilfarro en España*, València, PUV, 2019

<sup>7</sup> Juan PÉREZ TORNER, «Madrid and Valencia Railway C<sup>o</sup>, y el directo de Madrid a Valencia», *Ferrocarriles de España*, 2012 <<http://www.spanishrailways.com>>

Madrid». Cap d'aquestes no va reeixir, atesa la manca de rendibilitat del projecte, que llavors exigia finançament privat.

Però també n'hi ha exemples molt més recents. No fan tant de temps hom repetia fins a l'ofec els beneficis sense fi de l'AVE en el marc de la campanya del *lobby* constructor, amb la inestimable ajuda de molts presidents autonòmics i l'acord dels successius governs centrals, per a convertir Espanya en el país del món amb el nombre més gran de quilòmetres d'alta velocitat (més de 250 km/hora) per milió d'habitants.

Ara bé, enfront d'aquesta reiteració de tantes projeccions desorbitades, avui domina un silenci sepulcral pel que fa a la realitat: una intensitat de trànsit que és un terç de la francesa i la meitat de l'alemanya. En el cas del Madrid-València, l'estudi d'avaluació de l'AVE ja citat mostra que la demanda de trànsit ha sigut quasi un 40 % inferior a la de la projecció menys exagerada i menys de la meitat del que va preveure l'estudi amb el qual se'n va estimar la rendibilitat el 2002. El cost d'oportunitat dels recursos públics utilitzats, la millora de l'activitat productiva, o de les línies de rodalia, que s'haurien pogut impulsar amb aquells milers de milions (55.800 segons l'AIReF), mai no hi ha comptat, no ha interessat. Ni als grups dedicats al negoci de la construcció de la infraestructura, ni als qui clamaven i clamen encara per aquestes obres faraòniques en una lletania que es perllonga amb allò que «aquesta vegada serà diferent».

¿Caldrà recordar, encara, el fiasco d'altres grans projectes que no tenen res a veure amb les infraestructures? Per exemple, la IV Planta Siderúrgica, motor de la «industrialización de la región valenciana que, definitivamente, va a desencadenar...» [la seua instal·lació a Sagunt].<sup>8</sup> Un projecte basat també en els comptes del gran capità, en aquests cas de Villar Mir com a president d'Altos Hornos de Vizcaya.<sup>9</sup> El mateix que sent vicepresident d'Assumptes Econòmics i ministre d'Hisenda amb Arias Navarro, va voler innovar enfront de la resta del món enmig de la crisi del petroli de 1973, quan va voler evitar repercutir internament els nous preus de l'energia. Amb la qual cosa va enfonsar Espanya en una recessió més greu i molt més prolongada.

És palès, i no caldrà insistir-hi, el grau de compliment de qualsevulla d'aquestes grans promeses avui adormides a les hemeroteques. Tampoc hi ha hagut gaire interès a preguntar-los als qui encara es troben entre nosaltres, d'aquells que les

<sup>8</sup> «El día que Franco se fijó en Sagunto», *El Económico*, 30 de novembre de 2018

<sup>9</sup> P. DÍAZ MORLÁN, A. ESCUDERO GUTIERREZ i M. A. SÁEZ GARCÍA, «¿Proyecto faraónico o chivo expiatorio? La IV Planta Siderúrgica Integral de Sagunto (1966-1977)», *Investigaciones de Historia Económica*, 11, primavera 2008, pp. 137-164

varen fer, què explica la distància abismal entre les seues exagerades previsions i la realitat. ¿Per què no preguntar-li, per exemple, a què s'ha degut l'incompliment dels rotunds vaticinis quant a l'AVE Madrid-València, a qui assegurava taxativament que amb aquest, València «millorarà moltíssim, el retorn d'aquesta inversió es multiplicarà rapidíssimament i aquesta esplendor la veuran milers i milers de ciutadans» (?)<sup>10</sup>

La manera de fer dels representants públics davant tantes preguntes possibles ha estat, per a desgràcia nostra, tot el contrari. A la Comunitat Valenciana, per exemple, enfront de la miriada d'interrogants sobre què podia haver-se impulsat amb els milers de milions malbaratats o enfront, si més no, del desenvolupament d'una mínima pedagogia per mirar d'evitar els mateixos errors en el futur, la Generalitat actual ha atorgat al promotor valencià més loquaç d'aquestes grans infraestructures la Distinció al Mèrit Empresarial i Social el proppassat 9 d'Octubre, Dia de la Comunitat.

#### INFRAESTRUCTURES I PROGRÉS

La paradoxa anterior no és irrellevant, però el que és fonamental per al benestar és que en el cas de les dues grans infraestructures immediatament anteriors al corredor (l'autovia A3 Madrid València i l'AVE entre ambdues ciutats) no es pot descartar de cap de les maneres que l'una i l'altra hagen contribuït al declivi de l'economia valenciana. I això per haver afavorit en aquest cas, com ha passat en altres països, la capacitat de drenar capital humà (i de tot tipus) per part de la macrourbs madrilenya, tot augmentant amb això la distància en qualsevol indicador per habitant entre les dues ciutats. Una divergència en renda per habitant de la Comunitat Valenciana respecte de la mitjana espanyola, i més encara respecte de la Comunitat de Madrid que va començar al començament de la darrera dècada del segle passat.<sup>11</sup> És una disparitat que prossegueix en l'actualitat segons constata la Comptabilitat Regional de l'Institut Nacional d'Estadística de 2020, publicada recentment.

Les raons d'aquesta fe en les infraestructures com a motor del creixement i el benestar ultrapassen l'àmbit de l'economia. És obvi, en qualsevol cas, que aquesta credulitat va molt més enllà de la fascinació generalitzada pel ferrocarril menat per

<sup>10</sup> Vicente AUPÍ, «Federico Félix, “Un ministro nos dijo que el AVE y el trasvase no podían hacerse al mismo tiempo”», *Levante-EMV*, 17 de desembre de 2007

<sup>11</sup> D. TIRADO-FABREGAT, A. DíEZ-MINGUELA i J. MARTÍNEZ-GALARRAGA, «Regional inequality and economic development in Spain, 1860-2010», *Journal of Historical Geography*, vol. LIV, octubre de 2016, pp. 87-98

una màquina de vapor sorgida en el moment mateix que el 1830 entrà en funcionament el primer traçat que unia Manchester i Liverpool. Arribar a comprendre amb rigor aquesta creença exigiria, sens dubte, aprofundir en el paper dels mites, com a idees compartides sense elaborar que conformen la concepció del món d'una societat al marge de la tossuda realitat.

Perquè com va dir John F. Kennedy, de la mà de Schlesinger Jr., matisant implícitament l'atractiu de la mentida en política sobre el qual reflexionà Hannah Arendt: «Tot sovint, el gran enemic de la veritat no és la mentida, deliberada, artificiosa i deshonest, sinó el mite persistent, persuasiu i poc realista. [...] Sotmetem tots els fets a un conjunt prefabricat d'interpretacions. Fruïm de la comoditat de l'opinió sense la incomoditat de la reflexió».<sup>12</sup>

Però mentre mirem d'explicar les raons d'aquesta credulitat, no serà sobrer recordar —a més de les ocasions ja esmentades en què s'han balafiat milers de milions— l'existència d'una evidència històrica abundant que qüestiona els suposats avantatges incontrovertibles d'infraestructures com el corredor mediterrani. El resultat d'un bon grapat de recerques contradiu la idea segons la qual en qual-sevol circumstància, i per si sola, la millora d'una infraestructura de transport haja beneficiat per igual totes les economies connectades.

#### FERROCARRIL I DIVERGÈNCIA REGIONAL

Una constatació rotunda que les coses no son tan senzilles com s'argumenta de manera tan insistent és la desaparició de la indústria tèxtil tradicional a Espanya durant la segona meitat del segle XIX, quan a partir del 1855 es va construir el gruix de la xarxa ferroviària. Una activitat, llavors la més important del sector secundari, que abans d'aquell moment es trobava dispersa arreu del conjunt del territori. El 1900, en canvi, el cotó havia arraconat la llana, i indústria es concentrava a Catalunya.

Per què? Doncs perquè com ha posat de manifest un remarcable esforç de recerca,<sup>13</sup> entraren en funcionament les economies d'aglomeració (un tipus d'economies d'escala) en concentrar-se un gran nombre d'empreses als seus districtes

<sup>12</sup> John F. KENNEDY, «Commencement Address at Yale University. June 11», *John F. Kennedy Presidential Library and Museum*, 1962

<sup>13</sup> J. MARTÍNEZ-GALARRAGA, E. PALUZIE, J. PONS *et al.*, «New economic geography and economic history: a survey of recent contributions through the lens of the Spanish industrialization process», *Cliometrica*, 15, 2021, pp. 719-751

industrials que assoliren una productivitat més gran que a la resta del país (tret d'alguns illots). Arran de la construcció del ferrocarril, per consegüent, en reduir-se els costos de transport i amb l'estímul dels intercanvis, el producte català, més competitiu, s'imposà al de la dispersa indústria tradicional.

La conseqüència més important d'aquestes economies d'aglomeració fou un augment espectacular de les diferències regionals en PIB per habitant a favor de la més competitiva, per bé que creixia el conjunt de l'economia. El 1860, per exemple, el PIB per habitant de Catalunya estava 14 punt per sota del d'Andalusia. El 1900 el duplicava (975,5 pessetes per càpita enfront de 457,6) i fins i tot el PIB per habitant d'Andalusia era inferior al que tenia el 1860.<sup>14</sup> Segons el consens dels investigadors, l'expansió industrial de Catalunya amb el desenvolupament d'aqueixes economies d'aglomeració explica el procés de divergència. Però sembla difícil, si no impossible, separar-la de la construcció de la xarxa ferroviària. És evident, així doncs, que no totes les àrees on es va intensificar el comerç gràcies a aquesta, n'obtingueren els mateixos avantatges.

L'exemple anterior és el més pròxim i contundent, però de cap manera és una excepció. Si calia trobar-ne una, ni que fos parcial, caldria invocar l'exemple de Suècia. En aquest país l'entrada en funcionament<sup>15</sup> de la xarxa ferroviària estimulà inicialment les zones interconnectades en comparació amb les que no ho foren. Però això ja no va passar al llarg del segle XX, en una clara demostració que Espronceda no anava gens equivocat en la seua percepció. Ara bé, al marge del cas suec, hi ha un bon nombre de recerques que ofereixen resultats coincidents amb els que hem resumit respecte a Espanya. Per bé que atès que difereixen els seus objectius i tècniques de contrast, caldrà ser cauts per a no entrar en el mateix terreny que els venedors de fum autòctons sobre el corredor.

De totes aquestes recerques, bé val la pena destacar-ne una de molt recent.<sup>16</sup> El seu interès rau en el fet que la hipòtesi de partida dels seus autors fou que la intensificació de la xarxa ferroviària entre 1870 i 1910 a la perifèria europea sí que havia afavorit l'aproximació de les rendes per habitant amb el centre avançat.

<sup>14</sup> A. Díez-Minguela, J. Martínez-Galarraga, D. Tirado-Fabregat, *Regional Inequality in Spain, 1860-2010*, Londres, Palgrave Macmillan, 2018

<sup>15</sup> T. Berger i K. Enflo, «Locomotives of local growth: The short- and long-term impact of railroads in Sweden», *Journal of Urban Economics*, vol. XCVIII, març de 2017, pp. 124-138

<sup>16</sup> E. Álvarez-Palau, A. Díez-Minguela, i J. Martí-Henneberg, «Railroad Integration and Uneven Development on the European Periphery, 1870-1910», *Social Science History*, 45(2), 2021, pp. 261-289

Però no fou així. Tot i constatant un impacte positiu del ferrocarril en el creixement del PIB per càpita en tot el continent, aquest creixement fou significativament més gran als països de la perifèria nord (els quals, podríem afegir, comptaven amb una qualificació educativa de la població molt més gran). Així, «L'expansió de la xarxa ferroviària [a la perifèria sud] no pogué homogeneïtzar la difusió dels desenvolupament econòmic i tendí a beneficiar encara més les regions que ja estaven industrialitzades» (p. 263).

#### AQUESTA VEGADA NO SERÀ DIFERENT

En economia no hi ha dreceres. L'assoliment de nivells més alts de benestar és una tasca sense descans, tenaç i prolongada en el temps, adreçada a millorar la productivitat de la feina, incloent-hi l'empresarial, i del capital, incloent-hi el natural. Davant una tasca tan dura i farcida de dificultats, fóra ingenu esperar dels dirigents públics la valentia d'advertir els ciutadans que per aconseguir-ho només hi ha un camí: «sang, esforç, llàgrimes i suor», encara que la situació actual siga menys dramàtica que aquella en què Winston Churchill va proclamar-ho.<sup>17</sup>

Ara bé, també s'ha fet palès que és una ingenuïtat esperar-ne més resistència a emparar els interessos dels grups de pressió relacionats amb la construcció de grans infraestructures i la logística, que són, per descomptat, grans beneficiaris del corredor. I, a tall de contrapart, confiar en un esforç més gran per ajudar a bandejar els mites, dedicant-hi molta més pedagogia i molts més recursos per fomentar l'augment de la modesta productivitat de la immensa majoria de les empreses espanyoles, especialment al territori per on discorre el corredor. Al cap i a la fi, el futur pertany als qui es preparen des d'avui mateix. En el nostre cas, atès l'endarreriment acumulat, hauria estat molt millor haver començat, si més no, ahir. ◀

<sup>17</sup> W. CHURCHILL, «Blood, Toil, Tears and Sweat, First Speech as Prime Minister to House of Commons», *International Churchill Society*, 13, maig de 1940