

Josep Vicent Boira

Una alianza Valencia-Barcelona

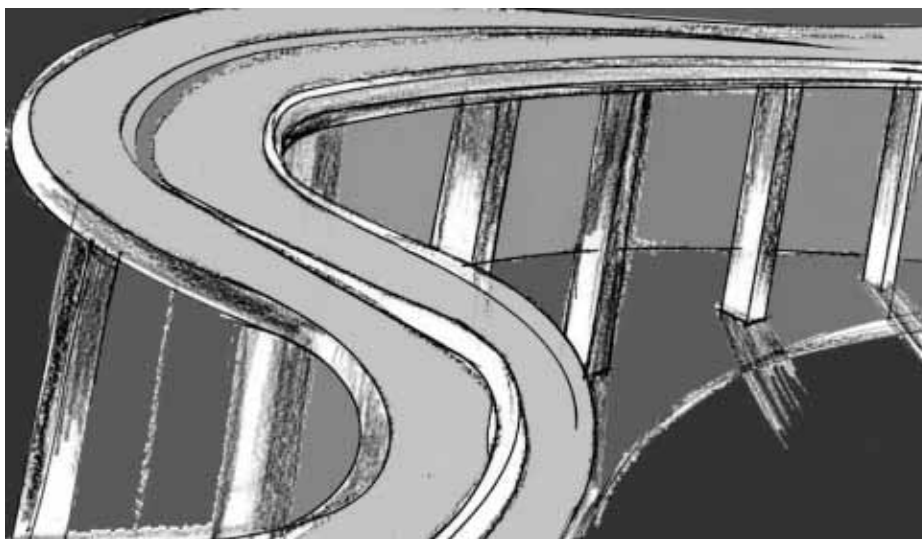
Suele ser una frase común acusar a este o aquel gobierno del problema de las infraestructuras en Catalunya. Sin embargo, la cosa tiene otras raíces. Hagamos un poco de historia. Durante el franquismo, el primer plan de carreteras que tuvo España, el plan Redia (1962-77), dedicó el 75% de sus recursos a modernizar itinerarios que tenían su origen o destino en Madrid. Dentro del III plan de desarrollo (1972-75), el único ámbito metropolitano que recibió atención fue “cercanías de Madrid” (sic). Y si hablamos de dinero, en el periodo 1969-78, Madrid recibió transferencias monetarias generadas por el crédito oficial de más de 100.000 millones de pesetas (cuando en Catalunya la diferencia entre lo aportado y lo extraído fue negativa en 15.000 millones). De esta forma, Madrid, de concentrar 14 de cada 100 pesetas del crédito oficial en 1970 pasó al doble, a 28, en

1978 (Catalunya de 14 a 12 y Valencia de 5 a 8). Esto se llama centralismo. O política radial, si ustedes quieren. ¿Hasta qué punto explican estos polvos los lodos actuales? Algo han de explicar, desde luego, puesto que el centralismo responde a la segunda ley de Newton: su fuerza depende de la masa multiplicada por su velocidad. Masa, la ha tenido (baste ver el Ministerio de Fomento en la capital), mientras que el siglo XX ha sido (exceptuando los planes del Cambó ministro, elogiados en 1918 por el valenciano Villalonga) una centuria de centralismo. La historia, pues, explica, aunque no todo. Además de este, otro factor explica la situación: en el eje mediterráneo trabajamos mucho, nos movemos más y hoy somos muchos más. ¿Sabían cuánto creció la actividad del puerto de Valencia en los últimos años? Más de un 230% en tráfico general y más de un 430% en contenedores. Además, entre Catalunya y Valencia se genera un tercio del

tráfico ferroviario y por carretera español, además del 40% del movimiento hacia otros países de la UE. Dinamismo, pues. Pero hay un factor más sutil: el bilateralismo. Catalunya y Valencia han pretendido resolver sus problemas de tú a tú con Madrid, eso sí, con diferentes tácticas. Ataque frontal o envolvente, rudeza o zalamería. Pero el caso es que Madrid nunca fue sólo Madrid, sino también Sevilla, Guadalajara, Ciudad Real, Toledo, Valladolid y Vitoria (sí, incluso el País Vas-

ordinar políticas entre catalanes y valencianos como motor de relaciones con comunidades vecinas. Esta nueva formulación, asentada principalmente en organizaciones empresariales, académicas y profesionales, sería demoledora: centrada en la economía y las infraestructuras, la España del este se debería poner en marcha arrastrada por la locomotora Valencia-Barcelona. Esta alianza no debería ser excluyente (a Barcelona también le interesa el Ebro y a Valencia, la Meseta), pero tam-

poco la competencia debería estar reñida con la inteligencia. El debate entre valencianos y catalanes (entre sus puertos, por ejemplo) debería inspirarse en el ejemplo de las primarias norteamericanas, en las que ciertos enfrentamientos entre candidatos de un mismo bando están pensados para recuperar apoyos para el partido más que para machacarse entre ellos. Algo similar debería pasar entre los puertos de Va-



JOAN CASAS

co: la famosa Y vasca de alta velocidad no es mucho sin su conexión sur). Nuevamente un problema de masa y de estructura radial tejida con paciencia y dinero. Por contraposición con lo dicho, la solución se adivina. El nuevo *Cartago delenda est* de la periferia debería ser la política radial, argumento que Rodríguez Zapatero esgrimió en sus primeros meses de gobierno pero que ha ido perdiendo brillo. ¿Dónde están hoy los alegatos gubernamentales contra la España radial? ¿En el mismo cajón acaso donde reposa la España plural? (la gran pregunta es si este recorte se ha hecho porque en realidad jamás se creyó su deconstrucción o por desistimiento ante lo inevitable). Málaga y Valladolid vía AVE son un recordatorio de lo bien que va la radialidad española. Con todo, no basta con echar dos cierres a la tumba del Cid. Se debería recuperar el tiempo perdido con transfusiones de recursos de urgencia y recobrar la confianza y el diálogo: hablar (también de agua, por cierto, ahí está el canal Xerta-Castellón), debatir, intercambiar opiniones y co-

lencia y Barcelona. Ante el trío de ciudades portuarias (Rotterdam, Amberes y Hamburgo) que mueve un tercio de los contenedores de toda Europa, los nueve principales puertos mediterráneos sólo concentran la quinta parte. Se necesita una competencia colaborativa o una colaboración competitiva. Es un buen ejemplo de lo que entiendo por eje mediterráneo. Y apunto una posibilidad para el tema de la gestión de infraestructuras: olvidemos la España en red (inviabile, anti-económica e injusta). Por el contrario, seleccionemos corredores potentes, logísticos e intermodales, jerarquizados y conectados con el resto de Europa. ¿Podría pensarse en un corredor mediterráneo de mercancías y personas gestionado conjuntamente por Fomento, las comunidades autónomas implicadas y operadores privados? Ante el mapa obtuso de la España radial, la emergencia de los corredores interregionales e internacionales. Pensemos a lo grande y salgamos de nuestras fronteras, incluso de las más impenetrables: ¡las autonómicas!●