

JOSEP VICENT BOIRA

Sobre l'origen i la intenció: la Commonwealth catalanovalenciana una dècada després

Tots els conceptes que les ciències socials, i en especial l'assaig, proposen a les societats en un determinat moment haurien de ser analitzats després d'un cert període. Així ens estalviaríem esforços i elucubracions, enfrontaments personals i malfiances de tot tipus. Per exemple, qui recorda ara la proposta de 2004 del president de la Generalitat valenciana Francisco Camps d'un *eje de la prosperidad*? En aquell any, i contra la proposició d'una euroregió mediterrània que el president de la Generalitat de Catalunya Pasqual Maragall havia llançat l'any anterior —i que va prendre cos el 2004 amb la signatura de l'acord fundacional—, Camps feia una crida a la constitució d'una alineació geopolítica Mallorca-València-Madrid protagonitzada pel mateix Camps, Esperanza Aguirre i Jaume Matas. Així, mentre la pressió de la societat civil i empresarial creixia, per exemple, a favor d'un corredor mediterrani ferroviari, aquells polítics posaven en circulació una operació de distracció sense bases econòmiques reals, ni relacions humanes sòlides, ni cobertura històrica. Als pocs mesos, d'aquell invent ja no se'n parlava i als dos anys exactes, els consellers d'Obres Públiques de les dues Generalitats, José Ramón García Antón i Joaquim Nadal, es reunien per primera vegada en una sessió organitzada per l'Institut Ignasi Villalonga per tal de reivindicar les infraestructures adients que havien d'unir la capital valenciana amb la catalana.

Josep Vicent Boira (València, 1963) és catedràtic de Geografia Humana a la Universitat de València. Ha desenvolupat una prolongada activitat en favor de l'euroregió mediterrània i del Corredor Mediterrani. Autor, entre altres, d'*Euram 2010. La via Europea*, premi Joan Fuster, *La Commonwealth catalano-valencianana* (2010), premi Trias Fargas i *Roma i nosaltres* (2020). A hores d'ara és comissionat del Govern d'Espanya per al Corredor Mediterrani

A una dècada, si fa no fa, de la proposta d'una *Commonwealth* catalanovalenciana, una primera constatació que puc fer d'aquest concepte és que encara se'n parla! I aquest dossier n'és la prova fefaent.

La virtut, en cas de tenir-ne cap, d'aquesta idea que vaig llançar el 2009 fou que d'alguna manera materialitzava el que els americans diuen un *story point*, aquell necessari gir argumental que permet avançar en el guió i prosseguir l'acció quan sembla que tot està ja comptat i debatut. En l'argot dels creadors els *story points* són pols dramàtics que conformen les vèrtebres d'un relat i, el 2009, calia proposar un gir argumental al relat de les relacions entre catalans i valencians. Així va nèixer el llibre al qual dona títol aquest concepte i que va rebre aquell any el premi d'assaig polític Trias Fargas a Barcelona. Certament, qualsevol gir de l'argument necessita en primer lloc això, un guió, un relat. I aquest ja venia d'antic. La proposta de la *Commonwealth* crec que s'ha d'observar dins els intents successius, alguns poc reeixits i d'altres triomfants, d'oferir-li un relat a una relació històrica, cultural i econòmica secular que ha unit, i uneix, Catalunya i el País Valencià. Així, l'instant es combina amb la tendència. Sense un guió previ sòlid, cap recurs argumental pot tenir eficàcia. Però sense un punt d'inflexió i un gir oportú, fins el més consistent dels fils conductors tendeix al decaïment, al defalliment de l'acció. Si cap mèrit va tenir aquell concepte fou el de proposar, en un determinat moment, una nova manera de narrar les relacions valencianocatalanes i ho va fer, com veurem, mitjançant dos ingredients bàsics: en primer lloc, aprenent del passat, llegint episodis pretèrits, especialment del segle XX, que havien estat bé arraconats, bé oblidats o bé mal interpretats. Fonamentalment, em referisc a relacions econòmiques, socials i humanes de tot tipus que van mantenir, tensa, robusta i familiar, la relació entre catalans i valencians fins i tot per sobre de les desfetes de la política. Però el concepte de *Commonwealth* no sols era un llanterna que ens permetia descobrir aspectes enfosquits del nostre passat. Esdevenia també un concepte útil per al present i, sobretot, per al futur. O així ho pretenia, si més no. La proposició era —i continua essent—, un intent de treure la relació catalanovalenciana de l'atzucac on la història política recent l'havia reclòs. La dimensió històrica de l'assaig era indubtable, però era un passat que es mirava amb ulls de futur, com ens recomana Hannah Arendt. Així, navegant entre la conjuntura i l'estructura, entre el passat i el futur, va aparèixer aquest concepte que es va llançar al debat a finals de la primera dècada del segle XXI, tot i que els seus orígens són, com veurem, anteriors.

Des de la meua interpretació personal, el llibre del 2009 conformava la tercera part d'una trilogia dedicada a explorar els confins —al cap i a la fi, soc geògraf—, d'un territori fecund i estimat, d'un autèntic espai viscut com és la interacció histò-

rica, cultural, geogràfica i econòmica de les societats catalana i valenciana. El 2002, jo havia obtingut el premi Joan Fuster d'Assaig dels Premis Octubre per una anàlisi de les possibilitats d'una euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM), amb un text urgent, en molts aspectes reactiu davant l'embranchida centralista en matèria d'obres públiques i de projectes territorials d'un José María Aznar que, anys més tard, va confessar, amb la impúdica sinceritat d'un fanàtic convençut, que s'havia permès subordinar la política d'estat en matèria d'infraestructures als interessos del reforçament de la relació política de València amb Madrid i contra Barcelona. El 2006, un segon llibre meu, editat per Tres i Quatre, explorava la notable presència catalana a l'Exposició Regional valenciana de 1909, un episodi titllat tradicionalment de carrincló i sucursalista. Que fora Eliseu Climent qui em publicara un llibre que d'alguna manera netejava la imatge d'aquella *kermesse* burgesa i popular que anunciava el segle XX, i que ho fera tres anys abans del centenari oficial, celebrat amb un cert desplegament de mitjans oficials, ens parla, per cert, de l'ull clarivident de l'editor. Per últim, el llibre editat el 2010 tancava el cicle iniciat el 2002 i dedicat a treure a la llum tant noves possibilitats de contactes i relacions com a explorar un passat més complex i ric del que s'havia dit. Al meu entendre, la *Commonwealth* malda per afinar tots dos intents. Per una part, eixampla el camp de visió de les relacions econòmiques entre catalans i valencians durant tot el segle XX i, a més, cavalca sobre el projecte estratègic que més ha unit els valencians i els catalans en la seua història contemporània: la lluita conjunta pel corredor mediterrani. En reconstruïrem el context.

L'ORIGEN DEL LLIBRE: UN ENCÀRREC DEL 2002

Tota iniciativa disposa d'una intrahistòria. I aquesta no en podia ser una excepció. Conserve encara un correu electrònic de data 18 de juliol de 2002 de l'economista i professor de la Universitat de Barcelona Francesc Roca en què em fa arribar el format i estructura d'una col·lecció d'una quinzena de llibres que la Generalitat de Catalunya havia de publicar i que Roca havia de dirigir. Es tractava d'explicar el *catalan model*, els successius salts endavant que Catalunya havia experimentat entre el 1898 i el 2002, però no des del cofoisme satisfet, sinó des l'exploració acadèmica de qui sap que és perfectament possible tornar enrere. Calia superar, i així m'ho va fer saber, el «dic» historiogràfic de 1936 i els dubtes i temors del presentisme. Entre els temes elegits per aquella col·lecció, Francesc Roca proposava una mirada àgil i novadora a l'entorn espacial de la història catalana. En aquest sentit, tres àmbits geogràfics hi destacaven: l'aglomeració urbana barcelonesa i els seus enllaços més propers, l'Arc Mediterrani i, per últim, el món sencer amb els «catalans terres

enllà». A mi em va demanar un llibre sobre l'Arc Mediterrani, original que havia d'estar enllestit el 31 de desembre de 2002. I em demanava expressament una reflexió sobre la consolidació d'alguns clústers, de la xarxa de ciutats, del creixement de les caixes d'estalvi, de les mútues, dels clubs, de l'expansió de les exportacions, de la idea de la indústria, aigua i energia, agricultura i ramaderia, construcció i turisme, dels mercats... Doncs bé, quan em vaig posar mans a la feina, vaig començar a descobrir que gran part d'aquests temes no podien explicar-se de manera real per aventures exclusivament de valencians o de catalans. I em vaig adonar que l'Arc Mediterrani, en aquells temes, era un territori en ebullició, creuat per fluxos de persones i moviments de mercaderies, farcit d'aventures empresarials conjuntes, d'aliances econòmiques, de compres i vendes mútues, de cronologies compartides, d'interpretacions de llarga mirada. A mesura que anava passant papers a Francesc Roca, ell em contestava amb frases del tipus: «Feia temps que no llegia coses tan properes», properes a la seua perspectiva. I si jo tenia els fluxos i les relacions ben presents, Roca em va introduir en autors que no coneixia en aquell moment però que donaven profunditat a les meues recerques: Joan Crexells, Joan Comorera, Joan Hortalà, Joaquim Maluquer, l'equip de Carreras, Giralt, Lluch i Roca, entre d'altres, ja havien parlat d'una franja mediterrània vivaç i plena de dinamisme, amb interaccions compartides i estructures semblants. S'endevinava una cadena de fites: l'economista Romà Perpinyà Grau —amb l'innovador *L'interès col·lectiu econòmic a Catalunya i València*, del 1932—, obria el camí per a *La España del Este*, de 1958, obra del geògraf Pierre Deffontaines, a la constitució, el 1967, d'una aliança —sota el franquisme—, de les cambres de comerç de Catalunya i del País Valencià per plantejar al règim inversions necessàries o al profètic llibre de Rafael L. Ninyoles del 1992 *El País Valencià a l'Eix Mediterrani*.

Tres anys més tard del termini marcat i amb un original acabat, la col·lecció no havia publicat encara un sol dels originals encarregats i, el 2005, Francesc Roca em va donar permís per buscar un altre editor. L'oportunitat va sorgir el 2009, amb la convocatòria del premi d'assaig polític Ramon Trias Fargas. Corregit i augmentat en una cinquantena de planes més, l'original va rebre el guardó un 22 d'octubre de 2009 a Barcelona amb presència d'Artur Mas, aleshores secretari general de Convergència Democràtica de Catalunya, i d'Agustí Colomines, director de la fundació CatDem, que convocava el premi. Per cert, en un principi, i per motius editorials, el títol que em proposaren fou la *Commonwealth* catalana. Que, al remat, fora catalanovalenciana no sols explicitava la meua opinió com a autor, sinó que s'ajustava molt més a l'esperit i a la lletra del contingut. El llibre, al final, veia la llum i reflectia el que pretenia: mostrar una idea de triple recorregut.



Primer, en el sentit original del concepte, el llibre llançava una proposta sobre el «bé comú», que esdevenia una al·legoria del que catalans i valencians podríem fer si no treballàrem d'esquenes. A més, el concepte es presentava, seguint l'exemple del Regne Unit de la Gran Bretanya i els seus països *germans*, com una proposta respectuosa i autònoma de cooperació. A la llibreta on anotava les meues impressions inicials tenia subratllada en roig la definició que *The Times* havia fet de la *Commonwealth* britànica: *They are autonomous Communities [...] equal in status, in no way subordinate one to another in any aspect of their domestic or external affairs*. Aquesta cita, junt amb altres, es pot llegir a la pàgina inicial del llibre. Aquests dos sentits se sustentaven sobre un tercer: una història compartida que mostrava que, com més intensa havia estat l'obertura a l'exterior durant el segle XX, com més gran havia estat l'embranchida econòmica i com més ambició havien tingut les empreses (en el doble sentit de la paraula, com unitats econòmiques de producció o com designis que es posen en execució) més eren els exemples de contactes i relacions intenses. Amb la publicació del 2010, el llibre començava la seua odissea particular que, i és una satisfacció dir-ho, encara no ha tocat Ítaca i continua un llarg viatge, com, amb paraules més encertades, ens va recomanar el poeta Konstandinos Kavafis.

EL CONTEXT DE L'APARICIÓ DEL LLIBRE (2010): LA BATALLA PEL CORREDOR MEDITERRANI, LA CRISIS ECONÒMICA I L'ANTICATALANISME DECLINANT

L'octubre de 2009 es respirava un nou clima polític en les relacions entre Catalunya i el País Valencià. Dos factors havien ajudat perquè, de manera inèdita, els contactes entre representants de les dues Generalitats començaren a deixar de ser notícia. En primer lloc, la batalla conjunta a favor del corredor mediterrani, un projecte bàsicament ferroviari que venia de travessar un moment complicat, com veurem. Però també l'inici de l'esclat de la bombolla immobiliària i del model de creixement que la sustentava, període especialment dur al País Valencià.

El 2009, feia sis anys que el conegut com Informe Van Miert havia impactat com un meteorit de dimensió planetària al bell mig de les societats catalana i valenciana. El juny de 2003, el Grup d'Alt Nivell (en terminologia de la Comissió Europea) dirigit per l'excomissari Karel van Miert i creat per l'espanyola Loyola de Palacio, lliurava les seues conclusions sobre els projectes d'infraestructures prioritaries per a l'Europa del segle XXI. Tot i que el procés d'elaboració del mapa de comunicacions estratègiques de la Unió havia començat si més no quinze anys abans, aquell informe va deixar clar que el corredor mediterrani no era cap prioritat ni per als qui manaven a Espanya ni per als qui ho feien a Brussel·les. El mapa que va acompanyar aquell document amuntegava projectes a la meitat occidental de la península

Ibèrica i confirmava el paper radial de Madrid. La façana mediterrània espanyola restava òrfena de qualsevol proposta concreta, llevat d'una genèrica apel·lació a una suposada interoperabilitat de la xarxa ferroviària peninsular. La consternació es va fer notar en alguns entorns acadèmics i en dues associacions que, més tard, jugarien papers importants en l'aconseguint d'un corredor com calia: l'Institut Ignasi Villalonga, amb la seua càtedra (creada el 2002) i Ferrmed (associació nascuda el 2004). Cal dir que, com sempre, el paper de la societat civil ha estat fonamental: recorde ara alguns cenacles pioners de València (tertúlia de l'Hotel Inglés, per exemple, a finals dels anys vuitanta i principis dels noranta), on ja es parlava de la necessitat d'un tren en condicions amb Barcelona i la resta d'Europa quan s'estava projectant l'AVE Madrid-Sevilla. Si l'Institut Villalonga proporcionava la cobertura d'estudis i debats empresarials de caire econòmic, Ferrmed subministrava informes farcits dels requisits tècnics i dels estàndards ferroviaris per fer seriosa i raonable la petició d'un corredor mediterrani a l'altura de les circumstàncies. Tot i això, el 2005, les coses no estaven molt millor: la Comissió Europea continuava entestada —per pressions dels estats i per la seua pròpia debilitat—, a no contemplar el corredor mediterrani entre les seues prioritats, mentre a Espanya altres projectes d'obres públiques avançaven amb més velocitat que el tren litoral. Un tren que, en connectar la segona i tercera ciutat de l'estat, encara havia de superar l'obstacle d'un tram d'una quarantena de quilòmetres de via única, duplicació de via que no es va aconseguir fins al gener de 2020 amb la coneguda com la variant de Vandellòs. Tanmateix, a partir de 2006, i, especialment, al 2007, els cercles empresarials organitzats, així com empreses potents, especialment industrials i de l'automòbil, comencen a parlar de la necessitat del corredor. Pot ser ja ensumaven la crisi de 2008. I a continuació van venir els polítics, els últims a incorporar-se a la reivindicació. En conseqüència, quan el llibre va aparèixer el 2010, el panorama era ben diferent a la situació de 2003. Tan sols un any després de la seua publicació, el setembre de 2011, Catalunya, el País Valencià i Múrcia, representats pels seus presidents, Artur Mas, Alberto Fabra i Ramón Luis Valcárcel, mantenien una cimera mediterrània per exigir el corredor mediterrani. Estàvem a les portes de donar —i en part guanyar—, la batalla definitiva: l'octubre de 2011, la Comissió Europea, en boca del seu comissari de Transports, Siim Kallas, incorporava —no sense alguna jugada des de Madrid que ara no ve al cas—, el Mediterrani al mapa dels nou corredors continentals que havien de construir la xarxa transeuropea de transports, assentada sobre potents mecanismes de finançament encara en funcionament. Però aquesta és ja una altra història.



Aquest episodi s'associa temporalment a l'inici de la crisi econòmica que va glaçar Espanya entre el 2008 i el 2014 i que, a territoris com el País Valencià, va ser especialment intensa. El model de l'activitat immobiliària sense fre i la successió de cites de caire internacional (Copa de l'Amèrica 2007, renovada el 2010, o el Gran Premi Europa de Fórmula 1 entre el 2008 i el 2012, tots dos episodis a València ciutat) que serviren per dinamitzar l'activitat constructora i les visites turístiques començava a donar senyals de debilitat. El període de la presidència de Francisco Camps a la Generalitat declinava amb la mateixa velocitat (hi fou substituït el 2011 pel castellonenc Alberto Fabra). La sensació de *fin-de-siècle* s'estenia pel cos social, empresarial, cultural i polític valencià. Calia doncs un nou relat. Calia donar pas a una preocupació més enèrgica per l'economia productiva, pels sectors exportadors, corregir l'excés de confiança en el sector terciari. I el corredor mediterrani n'esdevenia el símbol apropiat. Amb aquest i per aquest, parlàvem d'Europa, de connectar-nos amb la resta del continent, d'exportar les nostres mercaderies, de fer més rendibles els nostres ports, d'una mobilitat de persones més còmoda i ràpida, de mantenir la competitivitat de les nostres factories en un entorn globalitzat. Al mateix temps, esdevenia una gegantina política de recomposició del poder territorial a Espanya: la *perifèria* mediterrània reclamava un lloc que, fins al moment, la política centralista espanyola li havia negat. I aquesta *perifèria* tenia dues societats d'excepció, pel seu pes productiu, social i polític: Catalunya i el País Valencià.

Tinc la teoria, sense confirmar i a l'espera de debats més intensos, que el declivi de l'anticatalanisme a València com a paradigma central capaç d'explicar la relació —o la manca de relació—, entre valencians i catalans es va assentar sobre aquest moment. L'anticatalanisme com a narració tenia la virtut, disculpeu-me el concepte, de constituir una explicació totalitzadora de les nostres relacions amb Catalunya: els catalans eren culpables. De què? Doncs de tot, des de la tendència a robar-nos la llengua i la paella, fins a la negativa a donar-nos aigua! Justament en la senzillesa nua de l'argumentari en radicava l'èxit. Quan empresaris i polítics valencians i catalans començaren a reunir-se, a acordar documents i a reivindicar actuacions conjuntes, l'esclatxa començà a debilitar el mur de l'anticatalanisme. ¿Podia mantenir-se un rebuig a Catalunya de matí i reunir-s'hi de vesprada? El principi del final de l'anticatalanisme d'alt voltatge i de la manca de contactes entre polítics de les dues societats començava a veure's a l'horitzó. Irònicament, quan el País Valencià va entrar en fase d'aterratge a la pista de la *realpolitik* amb Catalunya, aquesta agafava velocitat per enlairar-se en l'aventura del *procés* (iniciat d'alguna manera per Artur Mas el 2012; sí, el mateix polític que havia assistit al

lliurament del meu premi el 2009 i que el 2011 s'havia reunit amb Fabra i Valcárcel), accelerant el turbopropulsor d'un camí que és encara incert. La tendència catalana a maniobrar pel seu compte, fenomen que no comença amb el *procés* però que s'hi aguditzava, tingué excepcions que, de manera significativa, se centren en el corredor mediterrani. Conserve encara, de la meua etapa en l'administració valenciana, una carta signada de manera conjunta pels consellers Josep Rull i Maria José Salvador, reclamant a la ministra Ana Pastor la creació de la figura d'un coordinador del Corredor Mediterrani que permetera atorgar interlocució diària i una certa claredat expositiva al projecte. En aquella missiva, al costat de la data de 17 de febrer de 2017 figuren els escuts de les dues Generalitats pot ser per primera vegada en la seua dilatada història, la qual cosa, n'estic ben segur, mouria una certa inquietud als amplis despatxos del Paseo de la Castellana, 67. La manca de rumb català respecte al País Valencià, però, va manifestar-se poc després amb l'episodi, erroni al meu entendre, de l'absència del president Quim Torra quan el president Ximo Puig va visitar Barcelona un 27 de setembre de 2018 per reivindicar el corredor mediterrani (de la mà del moviment Vull Corredor, promocionat per l'Associació Valenciana d'Empresaris). ¿Era més difícil per Torra saludar Puig que aquest rebera al Palau de la Generalitat de València Carles Puigdemont un 19 de setembre de 2016 per parlar justament del corredor mediterrani? No ho crec. Una part notabilíssima de l'independentisme català oblida així una màxima de tota «política exterior»: que qualsevol estat o nació del món sempre han mantingut, de manera independent al règim administratiu particular propi i exterior, una especial agenda geopolítica per a àrees sensibles del mapa que els envolta. ¿Quina és la «política exterior» de Catalunya respecte al País Valencià?

EL FUTUR DE LA PROPOSTA: DEL FACTOR C A LA GLOBALITZACIÓ REGIONALITZADA
 Tot i això, el *factor C* (C per Catalunya) no ha de limitar-se de manera exclusiva al món de la política. Perquè si alguna cosa té la perspectiva de la *Commonwealth* és que no necessita necessàriament la política per establir unes relacions que es volen d'ample espectre. Unes relacions que pivoten sobre la realitat i la intensitat de la vida i la cultura i la llengua (per això no cal demanar permís), sobre l'aventura d'uns interessos econòmics comuns (que deriven d'unes estructures socials i econòmiques semblants) i sobre una posició geogràfica determinada (vector geopolític que als darrers anys s'ha fet més evident). La política, això sí, ajudaria a treure el màxim profit d'aquestes tendències de fons. I és per això que cal rellançar-ne la idea amb decisió. La globalització, i més encara la globalització regionalitzada que

experimentarem després de la pandèmia de la covid-19, vindrà en ajuda nostra. Sempre ha estat així: és una llei de la *Commonwealth* catalanovalenciana, com hem vist. El cas de la rivalitat dels ports de València i Barcelona n'és un bon exemple. Tan sols una gran estretor de mires ens podria fer (re)caure en una competència suïcida, quan l'escala de la batalla és global, no sols entre façanes portuàries, sinó entre oceans i rutes mundials.

La proposta de la *Commonwealth*, a banda de ser l'instrument que pretén il·luminar amb una llum més clara el nostre passat immediat amb la recomposició d'episodis poc coneguts, va ser formulada, certament amb un toc de voluntarisme, com una resposta a la sensació de derrota o, més aviat, de la manca de perspectives pragmàtiques pel que fa a les relacions entre catalans i valencians. Deu anys més tard, s'ha demostrat que hi ha camp de joc. Aquesta dècada de treball concertat de les societats catalana i valenciana favor del corredor mediterrani, que és molt més que un tren —com l'eix mediterrani és molt més que un espai geogràfic—, ens reafirma en la possibilitat d'una aliança estratègica, una mena de Benelux que ens obri perspectives, amb una agenda de cooperació i concertació de base material per aconseguir un benestar comú. Al mateix temps, esdevindria un altaveu potent en el debat politicoterritorial a Espanya, per reclamar les operacions de reequilibri del poder de tot tipus concentrat al voltant del quilòmetre zero de la Puerta del Sol. No trobe cap impediment racional per no perseverar-hi. I sí una energia potencial considerable que el projecte podria posar en marxa, aixoplugat sota la frase que el 1958 el geògraf Pierre Deffontaines va escriure: «la missió de la Mediterrània ha estat sempre despertar la iniciativa i fomentar el progrés». ☪