

Un senzill però de vegades poc freqüent recurs als documents de la història permet centrar i relativitzar algunes de les polèmiques més dures que ara ens envolten. Una n'és la possibilitat o no d'establir polítiques de cooperació entre els ports de València i Barcelona. A hores d'ara fóra improcedent ocultar que són molts els que pensen que entre aquestes dues instal·lacions portuàries hi ha molt més de rivalitat que no de col·laboració, ni tan sols de possibilitat d'aliança estratègica de caire comercial, una mena de *joint-venture*. També hi ha, però, intervencions que, des d'una perspectiva de regió econòmica, advoquen per establir una visió conjunta del litoral mediterrani i, per tant, de fer seure en una mateixa taula els representants de dos ports que, amb els de Sagunt, Castelló i Tarragona pel mig i amb les prolongacions de Gandia cap al sud i Mallorca o Maó per l'est, conformen més aviat un autèntic front portuari propi d'un *mare clausum*.

## D'història i competències, els ports de València i Barcelona

Josep Vicent Boira, director de la Càtedra Ignasi Villalonga

Un esguard a la història més o menys recent ens permetria situar aquestes posicions, sobretot pel que fa al camp dels valencians, sota una òptica nova, associada a una relativització de les filies, però també, i això és molt important, de les fòbies. Gairebé totes les posicions en el tema de la relació entre els ports de València i Barcelona tenen antecedents més o menys llunyans. Fins i tot no és cap novetat en les discussions actuals la percepció d'una escassa –d'altra banda, sembla que ben real– inversió de l'estat en el cas dels molls de la capital valenciana. Vegem-ne un exemple. L'abril de 1842, abans fins i tot que les instal·lacions portuàries foren una realitat i abans també que el ferrocarril arribara al Grau de València, la premsa del moment ja ho advertia: “*Uno de los más severos cargos que se pueden y deben de hacer, no sólo al Gobierno actual, sino a los que le han precedido, es el abandono en que han dejado y dejan al puerto del Grao de Valencia.*” Sembla que el 1930, aquesta percepció no havia canviat massa. Un gran líder de la Dreta Regional Valenciana (DRV) com fou Lluís Lucia, al seu famós i interessant llibre *En estas horas de transición...*, se'n feia novament ressò: “*Pero he aquí que de nuevo ha llegado la incomprensión que en Madrid se tiene de nuestras cosas y del abandono en que a Valencia dejan los altos poderes del Estado [...]. Estamos, pues, abocados a un colapso del puerto de Valencia.*”

Pel que fa a la competència, és comú en alguns cercles d'empresaris i polítics valencians situar Barcelona en el punt de mira. És evident que hi ha arguments a favor i en contra d'aquesta impressió. Tanmateix, això del competidor màxim no sempre ha estat així. El 1764, el marquès de la Romana, un botifler de nissaga militar i amb alguns familiars il·lustrats, proposava la construcció d'un gran port a Cullera, indret situat a una trentena de quilòmetres al sud de València, en un lloc molt millor dotat per la naturalesa per a instal·lacions d'aquest tipus. La polèmica fou molt dura i es va estendre durant decennis entre la societat valenciana del segle XIX. El mateix Gregori Mayans hi va intervenir, jutjant quasi impossible bastir un port estable al Grau de València. El 1815, 1833 i 1842 tornaren a aparèixer arguments a favor de situar el port de la capital valenciana al sud, connectat amb ella mitjançant un canal que havia d'excavar-se passant per l'estany de l'Albufera. Un altre episodi relacionat amb rivalitats va ocórrer a principis de 1840, quan els diaris de la capital valenciana situaven el d'Ala-



ARXIU J. HUGUET / EL TEMPS

cant com el competidor de pes respecte les perspectives de futur pròpies, perquè estava millor comunicat amb Madrid i molt més a prop d'aquesta ciutat que el de Barcelona. I si parlem de contrincants, a finals del segle XIX i principis del XX el port de Gandia va estar a punt d'arrabassar la preeminència de València en el comerç i l'exportació de taronges i d'altres productes agrícoles amb destinació a Europa i especialment a Anglaterra, amb gran preocupació dels cercles exportadors i naviliers de la capital valenciana. I si és cert que als anys trenta de la passada centúria hi hagué manifestacions contràries al port de Barcelona —que cal jutjar realment com una mostra concreta d'una ideologia més general de caire anticatalanista—, no ho és menys que aquell polític de la DRV que va ser Lluís Lucia no dubtà, en el llibre adés esmentat, a acusar el port de Sevilla —i no el català—, d'aconseguir de colp 50 milions del Govern central quan el de València tan sols n'havia rebut 40, pagadors, a més, en successives anualitats: “...Pues a pesar de ello, vino el presupuesto extraordinario de los 600 millones y [l'estat] concedió a Valencia (a entregar en varias anualidades) solo 40 millones, mientras ofrendaba a Sevilla 50. Notoria injusticia era ésta.”

Però un darrer testimoni històric, en aquest cas favorable a la cooperació portuària entre València i Barcelona, el tenim el 1932, tot just fa setanta anys. En aquella data, Romà Perpinyà Grau, un economista considerat fundador de la moderna economia espanyola i molt vinculat a València a través del seu càrrec de secretari del Centre d'Estudis Econòmics Valencians presidit per Ignasi Villalonga, ja intuïa les possibilitats de cooperació entre els dos ports, imaginant una regió econòmica a l'estil de les modernes euroregions europees. Qui anys més tard va contribuir a crear l'escola d'economia a València, defensava una perspectiva de diàleg i relacions privilegiades, aportant una dada espectacular: a principis de la dècada dels trenta del segle XX “el comerç exterior dels ports de Catalunya i de València representa més del 50% de tot el comerç exterior de la península”. I deia més. Sense forçar l'argument d'una cooperació imposada, sí que defensava que “les orientacions econòmiques, les mides [mesures] que es prenguin en aquesta llenca mediterrània de l'antiga confederació catalano-valenciana-aragonesa, han d'ésser determinants per a tota l'economia de la península”; caldria valorar la responsabilitat i la transcendència d'aquest fet adoptant una política de “raonar sobre les interferències i relacions” dels interessos econòmics catalans i valencians, per a millorar l'economia de la regió sencera.

En resum, hem vist que alguns dels més recurrents arguments fets servir en les discussions actuals sobre les possibles relacions entre els ports de València i Barcelona i el paper de Madrid i del Govern central ja estaven dibuixades en la història. En podem traure una conclusió: el context econòmic concret ha fet variar els competidors en un sentit o en un altre i com a veritat “absoluta” sols resta una certa percepció d'abandonament de Madrid al llarg del temps. Per això caldria, en el tema dels ports, més que deixar-se arrossegar per afirmacions excitades per la calor de la resposta immediata, refredar els ànims i explorar, amb imaginació i un recurs molt saludable a la història recent, els camins d'una major eficiència econòmica, mediambiental i territorial d'infraestructures tan importants en un mercat cada vegada major i més competitiu com són els nostres ports en l'àmbit d'una autèntica regió econòmica, com fan, per exemple, els bàltics. I si cal debatre, de forma ordenada i educada els límits de la cooperació, fem-ho, modulant, això sí, el to d'una qüestió recurrent en la història, aquella de les competències i les aliances.



**En la pàgina del costat, el port de València cap a l'any 1900. En aquesta, el port de Barcelona uns anys més tard. Les relacions entre tots dos han passat per moments ben diversos: de la rivalitat per qui competeix per un mateix mercat als intents de cooperació. El context econòmic concret ha fet variar els competidors.**