

Una reivindicació valenciana històrica i general

La reivindicació d'una via d'ample internacional que connecte la ciutat de València i, en general, el País Valencià, amb Europa té una dilatada història. És un dels exemples més clars de com la defensa d'uns interessos econòmics comuns pot expandir-se de manera transversal a distintes ideologies i com la necessitat d'un criteri econòmic valencià —concepte que ja va defensar en el seu temps Ignasi Villalonga—, hauria d'impregnar el pensament general de les forces polítiques i dels sectors socials. En aquest article voldria repassar algunes fites històriques que ens mouen a una conclusió: la necessitat d'estendre la via d'ample internacional al cor del País Valencià i al seu port, a més d'altres importants raonaments econòmics, conforma una de les més sentides reivindicacions de la major part de l'espectre polític i social valencià al llarg de la dècada dels 30.

La primera notícia que tenim és la d'un home tan poc sospitos d'esquerranisme o catalanisme com Lluís Lucia, el líder de la Dreta Regional Valenciana. En el seu llibre *En estas horas de transición*, escrit el 1929 i publicat per l'òrgan del seu partit, *Diario de Valencia*, l'any 1930, ofereix uns testimonis molt clars sobre per on anaven els interessos estratègics dels valencians: "La línia de València-Port Bou, per ser senzilla, impedeix el ràpid transport de la nostra fruita a la frontera; per ser d'ample nacional, produeix, d'una banda, els horrorosos i continus taponaments de Cervera de la Marenda [...] i de l'altra, l'extraordinària i supèrflua despesa del transbordament de tan gegantina quantitat de mercaderia." Segons Lucia, la solució estava ben clara. Tot això "podia ser evitat portant a València la xarxa d'ample internacional".

El següent testimoni és també de 1930. En aquell any, el Centre d'Estudis Econòmics Valencians, del qual era secretari tècnic l'economista Romà Perpinyà, va obrir un expedient que portava per títol "Via internacional Valencia-Barcelona-França". En aquesta carpeta, trobem retalls de premsa d'aquell any que situen el debat en una perspectiva clara. L'Ajuntament de València, davant la notícia de l'existència d'un projecte de tren d'ample internacional entre París i Barcelona, va desplaçar a la capital catalana dos dels seus regidors més influents, el tinent d'alcalde comte de Berbedel i el senyor Cardona, amb un objectiu ben clar: "...conferenciar demà amb l'alcalde i el Consejo del Norte sobre la prolongació de la via internacional fins a València." Reproduïm la successió de telegrams que es creuaren tots dos alcaldes, el de València, Josep Mestre, i el de Barcelona, comte de Güell, sobre aquest afer.

El primer a escriure un missatge telegràfic fou l'alcalde valencià, encara conservador i designat per la dictadura de Primo de Rivera, qui va alertar el seu col·lega barcelonès d'"els desit-

“La reclamació de l'ample de via internacional era compartida per la major part de l'espectre social i polític valencià als anys 30”

jos de València de col·laborar en totes les gestions que es realitzaran per aconseguir tan important millora". La contestació no va trigar. El comte de Güell escrivia al seu torn: "Rebut el seu telegrama, pot comptar amb tot el meu interès davant la conveniència de regió germana". I el valencià contestava: "Acceptem la seua invitació. Ixen avui per a aquella ciutat primer tinent alcalde comte Berbedel i regidor senyor Cardona [...] Porten encàrrec de cooperar a l'acció de Barcelona per establir la línia europea i estendre-la a València."

La tercera fita històrica és la ben coneguda de l'economista Romà Perpinyà Grau. En la seua conferència del 1932 "L'interès col·lectiu a Catalunya i València" ja va fer

evident el seu pensament: "Catalunya, com Bèlgica, està en una situació magnífica de regió de trànsit; per això fa falta, però, un requisit. Salvar la frontera ràpidament i amb les menys despeses possibles. Cal, doncs, que s'estableixi una decidida col·laboració per tal que sigui aviat realitat un fet: la via d'ample internacional des de les regions riques valencianes fins a la mateixa frontera catalana dels Pirineus."

El darrer testimoni és de Josep Bellver Mustieles. Economista d'idees agraristes i enfrontat a Perpinyà Grau, Villalonga i el lobby industrial partidari de reforçar els interessos col·lectius de Catalunya i el País, no dubtava, però, de la necessitat que una línia internacional enllaçara la capital i el port de València amb el cor d'Europa. Així, en la seua obra *Esbozo de la futura economía valenciana* —realment una conferència del 1933—, va deixar ben clara la seua posició sobre la connexió internacional del principal port valencià i la seua zona franca: "La nostra zona franca haurà de comptar amb la comunicació directa amb la frontera francesa, mitjançant el carril internacional que permetta submergir les mercaderies en la xarxa ferroviària europea. Procedint lògicament, caldrà prolongar la via d'1,44 metres des de Barcelona fins a València."

En definitiva, hem vist que entre 1930 i 1933, tant des de les opcions més conservadores representades per l'alcalde "primoriverista" Mestre, com des de posicions autonomistes i democristianes com la de Lucia, fins a partidaris de l'aliança estratègica de l'economia valenciana amb la catalana com Villalonga o Perpinyà, o fins i tot des de posicions rabiosament anticatalanistes en el camp polític com Bellver, la reivindicació de la connexió d'ample internacional amb València i el seu port foren compartides. Resulta xocant, com a mínim, que avui alguns encara dubten d'allò que els seus avis —si més no polítics o sociològics—, ja tenien ben clar.

Josep Vicent Boira Maiques
Director de la Càtedra Ignasi Villalonga