

# El reflex de l'evolució industrial i agrícola en l'evolució del comerç amb Europa

Josep Vicent Boira i Maiques\*

## 1. El segle xx: un període de modernització, el somni acomplit

La història del segle xx pel que fa a les relacions econòmiques entre la resta d'Europa i el País Valencià i Catalunya —també, en altre sentit, com veurem, amb les Balears—, és la distància entre dos mapes, entre dos representacions de les economies més modernes del continent. El primer el mostra i comenta Francesc Roca a la seua *Teories de Catalunya* i porta el títol de «Les dues Europes». És obra del francès Francis Delaisi l'any 1929. El segon el trobem al llibre de Terry G. Jordan de l'any 2002 *The European Culture Area* i ha estat reproduït per mi mateix a *Euram 2010: La via*

\* Josep Vicent Boira i Maiques és professor titular de geografia urbana de la Universitat de València i director del Servei de Política Lingüística de la mateixa Universitat. Entre altres publicacions, és coautor de *La comarca de l'Horta: Àrea metropolitana de València* (1988), autor de *La ciudad de Valencia y su imagen pública* (1992), guanyà el 2002 el Premi Joan Fuster amb *Euram 2010, la Via Europea*, i també ha publicat *Transport per carretera i fluxos interregionals: El paper de l'eix mediterrani* (2003).

*europaea* (Boira, 2002). Les dues representacions volen mostrar l'existència de, si més no, dues Europes. Delaisi diferencia l'Europa *A* de la *B*. La primera és un territori industrial, urbà, amb notables densitats de població i amb tots els avenços de la societat moderna. La meitat nord i est de Catalunya en forma part. La resta del Principat i tot el País Valencià, no. Delaisi diferencia les dues Europes per una ratlla discontinua que limita, textualment, la *zone de l'Europe industrielle*. Aquest ha estat el punt de vista tradicional dels que han analitzat la història econòmica de Catalunya i d'Europa. Maluquer de Motes (1999) va citar la posició de l'historiador Sidney Pollard, qui pensava que Catalunya havia estat l'única regió industrial d'Espanya. Aquesta visió havia estat defensada pel mateix Maluquer l'any 1985, en dir que Catalunya «va ser l'única regió de tota la conca mediterrània que s'alineà amb algun èxit amb les economies *first comers* de la industrialització». Altres acadèmics s'hi han sumat. Tanmateix, setanta anys després, concretament el 2002, un altre llibre, també d'un estranger, el geògraf Terry Jordan, diferencia també dues Europes i, per diferenciar-les, fa servir una altra ratlla discontinua com la de Delaisi. Aquest geògraf de la Universitat de Texas mostra un mapa que diferencia les zones de desindustrialització i les de nou creixement manufacturer entre 1960 i l'any 2000 a Europa. La ratlla, en aquest cas, de la zona de puixança europea abasta tot Catalunya però també bona part del País Valencià. Què ha passat al segle XX perquè dos territoris contigus però diferents en aspectes econòmics i socials esdevinguen, tots dos, part d'una «Europa» pròspera i avançada? Els economistes, com hem vist, sovint tenen més explicacions per al mapa de Delaisi que per al de Jordan. Tot i això, la comparació dels dos mapes permet entendre algunes coses. En primer lloc, el fet que, al llarg del segle XX, l'economia valenciana s'ha modernitzat de forma evident. En segon lloc, que aquesta més la catalana i algunes altres de la façana mediterrània de la península Ibèrica han conformat un model productiu i social particular, modern i pròsper que, en part, les ha diferenciades del seus veïns, especialment meridionals i occidentals, i les ha acostades en canvi al dels veïns del nord. La ratlla de Jordan dibuixa de forma feient la realitat d'allò que s'ha vingut a denominar *l'eix mediterrani*. Modernització econòmica, acostament a la resta d'Europa, obertura comercial, implicació en els processos productius del continent, vocació exportadora... Són fets que, com tindrem ocasió de comprovar, alguns economistes han estudiat bé. Però aquest fet —i aquesta història— podria acabar amb les dades d'exportació i amb l'estructura productiva si Catalunya i el País Valencià foren enclavaments isolats dins territoris més amplis, si foren oasis de modernitat separats per una distància notable i per un desert de poblament. Però el cas és que aquest perfil productiu «modern» comú, aconseguit en bona part durant el segle XX, es dona entre territoris contigus físicament i on els interessos geoestratègics comuns esdevenen d'una evidència difícil de discutir. Aquest és un altre dels punts que voldríem desenvolupar ací. Entre Catalunya i la Llombardia, dos dels motors d'Europa, ben segur que s'ha produït processos econòmics i històrics comuns que han donat resultats semblants durant el segle XX en les seues relacions amb la resta del con-

tinent europeu. Seria ben interessant realitzar-ne una història econòmica comparada. Però ben segur també que entre catalans i llobards no trobarem els elements centrals d'unes històries entrecruades que es donen entre valencians i catalans (i balears!). En aquest cas, la relació de tots tres pobles amb la resta d'Europa no sols es fonamenta en els aspectes econòmics, comercials i d'exportació —que sí—, sinó en altres dos elements de primer ordre. En primer lloc, l'aliança estratègica, de vegades oblidada però sempre latent durant el segle XX, per a aconseguir unes bones infraestructures de comunicació amb la resta d'Europa (sempre vers el nord). I en segon lloc, la generació de discursos i d'actuacions europeistes de base econòmica tot i que no exempts de càrrega política.

És mal de dir què fou abans, si l'obertura o els discursos, i quin factor ha alimentat a quin. Sembla més aviat un cercle que no un procés lineal. Resulta evident que l'obertura econòmica cap a la resta d'Europa va fer de les economies valenciana i catalana —i també de la balear, amb el turisme, una altra forma d'exportació de béns i serveis, com recorda, entre altres Roca (2002, p. 54)—, uns àmbits sensibles als discursos sobre els processos d'unificació econòmica i política europea. És evident també que per a respondre a aquestes necessitats econòmiques, durant tot el segle XX es generaren —i encara ara, només cal veure Boira (2006)—, discursos de tot tipus, generalment molt ben documentats, sobre la necessitat de vies de comunicació cap a aquests mercats europeus. Convé assenyalar un fet. Com veurem, el 1910, Andalusia era la segona regió exportadora espanyola, situada entre Catalunya i el País Valencià. El 1930, va arribar a ser la primera en volum. El 1950, torna a ser la segona. El 1985, ja era la quarta. I el 1995, la cinquena. Catalunya i el País Valencià, en canvi, des del 1910, s'han mantingut en el primer, segon o tercer lloc. Les històries divergents entre una regió oberta a l'exportació com Andalusia i les altres dos companyes d'aventura són complexes d'explicar. Per què el País Valencià, tan agrícola o més que Andalusia, no va decaure com ho va fer aquesta en l'àmbit exterior? Deixem la contestació als amics economistes. Tanmateix, sospitem que la resposta no rau tan sols en una senzilla anàlisi econòmica. Els discursos europeistes i el debat de les infraestructures cap al nord, la conformació d'un teixit de complicitats econòmiques i socials entre catalans i valencians, la percepció de la seua singularitat, el desenvolupament d'unes teories que lliguen les economies catalanovelencianes des de Romà Perpinyà el 1932 fins a l'Euram (Euroregió de l'Arc Mediterrani, veu Boira, 2002) a principis del segle XXI són elements que ajuden a explicar la diferència que esmentàvem al principi entre els mapes de Delaisi i de Jordan.

## 2. Unes notes sobre la situació actual. On som?

On som avui, en començar el segle XXI? Aquesta potser és la història més coneguda i per tant més evident. Les nombroses dades m'estalvien comentaris. No debades molts eco-

nomistes han posat en relleu la importància de les exportacions de catalans i valencians en el canvi de segle (veeu els treballs de Pedreño i Taltavull de 2001, Expósito de 2003 o d'Oliver de 2003). Les darreres estadístiques mostren la potència de les economies catalana i valenciana en aquest aspecte. Amb dades de 2006, Catalunya havia exportat a Europa —no considerant-ne la resta de destinacions— per valor de 30.987 milions d'euros, seguida pel País Valencià amb 11.123 i Madrid amb 10.252 (segons la base de dades de comerç exterior de les cambres de comerç). Les Illes Balears ocupaven la setzena posició, amb 365 milions.

Les dades de l'any 2000 —simbòlic ja que tanca el període objecte d'anàlisi, el segle XX—, reproduïxen la mateixa classificació que la d'avui: Catalunya, la primera, amb 26.401 milions d'euros; el País Valencià, amb 11.201, i Madrid amb 9.577. Les Balears ocupen una posició endarrerida amb 460 milions. En percentatges, els resultats són els següents:

TAULA 1. Any 2000. Exportacions en milers d'euros

<i>Àmbit</i>	<i>Exportacions totals</i>	<i>% d'Espanya totals</i>	<i>% a Europa</i>	<i>% d'Espanya a Europa</i>
Catalunya	33.538	27 %	26.401	27,5 %
País Valencià	15.255	12 %	11.201	12 %
Illes Balears	883	0,7 %	460	0,5 %
Total Espanya	124.177	—	95.896	—

En total, podem observar que en finalitzar el segle XX, el conjunt de països de parla catalana representava el 39,7 % del total de les exportacions espanyoles i el 40 % de les realitzades a Europa. Sobre aquests totals, si Espanya destinava a Europa un 77 % de mitjana de les seues exportacions, Catalunya i el País Valencià se situaven en un 79 % i en un 73 % respectivament. Cal dir que l'orientació europea de Madrid, la tercera regió en exportació, és menor a les dos anteriors, ja que representa un 69 % dels productes enviats a l'exterior. Cal assenyalar que treballs com el de Jordi Maluquer (2001) desmitifiquen la importància de Madrid com una regió netament exportadora. Si no fem cas dels volums bruts sinó que treballam amb dades relatives, observem que, si bé el valor global de les exportacions situen Madrid en tercera posició molt a prop del País Valencià, una anàlisi de les exportacions sobre el PIB regional o de les exportacions per habitant, redueix aquesta preeminència. Només cal veure les xifres d'exportació per habitant que, en el cas de Catalunya i el País Valencià, quadrupliquen la potència exterior madrilenya.

TAULA 2. Any 1999. Exportacions

<i>Àmbit</i>	<i>% Exportacions</i>	<i>Exportacions sobre el PIB</i>	<i>Exportacions per habitant</i>
Catalunya	27	25,8	4.540
País Valencià	13,3	25,4	4.431
Balears	0,8	6,6	1.148
Madrid	11	11,5	2.224
Espanya	100	18,5	2.622

FONT: Maluquer (2001, p. 28-29).

Però no sols cal parlar de quant s'exporta. Si analitzem allò que s'exporta, a Catalunya, els tres primers capítols d'aquell simbòlic any 2000 foren vehicles automòbils i altres vehicles terrestres (per valor de 5.685 milions), màquines, aparells i material elèctric (3.204) i màquines i aparells mecànics (3.018). A certa distància, els plàstics (1.737) i els productes químics (672). Pel que fa al País Valencià, també el primer capítol de l'exportació a Europa fou el dels vehicles automòbils i altres vehicles (2.618 milions d'euros), fruites i fruits (1.779) en segon lloc i, per acabar, calcer (1.026). En quarta posició, els productes ceràmics (996) i les màquines i aparells mecànics (605).

Quant a com s'exporta, una bona part de les relacions actuals amb la resta d'Europa es fa per terra, com sempre. En aquest cas, l'eix mediterrani concentra unes altes xifres del moviment cap a la resta d'Europa del conjunt espanyol. En volum de transport de ferroviari (amb dades de l'any 2004 procedents d'Inebase), la regió «Est» (composta a efectes estadístics tant per a la Unió Europea com per a l'INE per Catalunya, València i Balears, encara que aquesta darrera no hi aporta res per motius obvis), va generar el 36 % de tot el transport ferroviari de mercaderies cap a països de l'Europa dels quinze. En trànsit per carretera (també amb dades de 2004, les últimes disponibles), un altre 36 % del transport cap a països de l'Europa dels quinze —xifra que s'eleva al 70 % del transport cap a altres països— es fa des de Catalunya i el País Valencià. La política europea està intentant desenvolupar el *Short Sea Shipping*, l'antic cabotatge del qual sabem tant valencians, catalans i balears, però encara està lluny de fer ombra a la carretera.

En resum, alts percentatges d'exportació sobre el total espanyol, pes important en l'estructura econòmica i social, diversificació de les exportacions amb predomini de vehicles i maquinària i participació notable, especialment en el cas valencià, de fruites i fruits i altres indústries de consum i construcció i, per acabar, un pes aclaparador del transport terrestre (carretera i ferrocarril), cosa que genera entre dos economies com la catalana i la valenciana el 40 % del trànsit cap a Europa.

### 3. Una ullada a la història. D'on venim?

Aquesta situació actual és fruit, però, d'alguna cosa. Una tradicional obertura cap a Europa ha estat un tret evident, però no l'únic. També Andalusia el compartia a principis del segle XX. Com diem abans, és difícil saber fins a quin punt la vocació exportadora d'una economia, per si mateixa, permet mantenir —i eixamplar—, les relacions econòmiques amb la resta d'Europa i fins i a quin punt els mateixos discursos —fruit sens dubte d'aquella vocació— no són els que obriren noves vies de relacions. En altres paraules, quan el País Valencià taronger celebrava la signatura del Tractat de Roma el mateix any 1957 i n'informava els seus ciutadans —com ho va fer el butlletí d'aquell any de l'Agrupació Borriana de Cultura, una petita població valenciana però capital en la producció i comercialització de taronges—, no feia més que posar les bases perquè aquells mateixos ciutadans contemplaren Europa com un escenari possible per a moltes altres coses, a més de les exportacions de taronges. Horitzó econòmic (agrari primer, industrial, després), polític també?

Una de les persones que més ha treballat en la història econòmica regional d'Espanya ha estat el professor Jordi Maluquer de Motes. Per a la confecció d'aquestes notes han estat imprescindibles els seus treballs, amablement facilitats pel mateix autor. Certament, l'activitat exportadora de les economies dels països de parla catalana ha estat constant al llarg del segle XX, tal com reflecteixen les dades que aporta el professor Maluquer (1997, p. 278), tot i no estar referides de forma exclusiva al comerç amb Europa.

TAULA 3. *Percentatge de les exportacions espanyoles*

<i>Àmbit</i>	<i>1910</i>	<i>1930</i>	<i>1950</i>	<i>1985</i>	<i>1995</i>
Catalunya	24,1	21,1	30,5	21,7	25,9
País Valencià	12,8	23,2	20	19,1	14,1
Illes Balears	1,2	1,1	0,7	0,5	0,7
Total sobre el conjunt d'Espanya	38,1	45,4	51,2	41,3	40,7

Si aquestes i altres dades les passem a un gràfic, el resultat és ben aclaridor (gràfic 1). A principis de segle XX, tres regions destacaven: Andalusia, Catalunya i el País Valencià. Euskadi se situava en quart lloc. A mesura que el segle ha passat, han canviat els percentatges generals, però Catalunya i el País Valencià han mantingut la seua primacia, mentre que Euskadi i Madrid continuen disputant-se la tercera posició. Si sumem les aportacions de Catalunya, del País Valencià i de les Balears i fem un sol conjunt (gràfic 2), la comparació amb la resta ofereix uns resultats evidents: l'eix catalanovalencià, amb l'afegit balear, ha representat durant tot el segle XX entre el 40 i el 50 % de totes les exportacions espanyoles.

Cal dir que els percentatges d'exportació a Europa, com després comprovarem en tractar breument del contingut, estíem més elevats en el cas valencià que en el català. L'orientació exportadora valenciana de principis de segle (dominada pel sector agrícola) era bàsicament europea, mentre que a Catalunya, una part important de l'exportació de productes (tèxtils, per exemple) es dirigia cap al mercat americà.

Si aquestes són les xifres generals del segle XX pel que fa a l'orientació exportadora de les economies regionals d'Espanya, el seu contingut sí que ha variat al llarg del temps. Jordi Maluquer (1997) ha retratat molt bé l'evolució de les exportacions espanyoles entre el 1900 i el 1990 i si tenim en compte la importància tradicional de l'aportació catalanovelenciana, les seues paraules explicarien molt bé els canvis en els continguts de les exportacions i de les pròpies estructures econòmiques. Per a Maluquer (1997, p. 276), en començar el segle XX, les exportacions se centraven en productes agraris (vi, taronges i oli d'oliva), matèries primeres (minerals com el de ferro i metalls, plom) i manufactures del suro. A finals dels anys trenta, minerals i metalls havien cedit terreny i taronges i oli ascendien, junt amb els productes vinícoles, manufacturats del suro, conserves de peix, llegums i hortalisses, ametlles, teixits de cotó, llana, cuir i pell. Als anys quaranta i cinquanta, tret de les sals potàssiques, les matèries primeres han descendit molt i resten els teixits de cotó i les taronges com els capítols més destacats. Maluquer de Motes no dubta a considerar la dècada dels seixanta com la que certifica el gran canvi de la composició del comerç exterior. És el moment en què creixen els productes industrials i manufacturats, tot i mantenint-se productes tradicionals com els cítrics.

Sobre aquest escenari general, el professor Maluquer assenyalava la posició de les exportacions valencianes i catalanes —junt amb les d'altres regions mediterrànies com Andalusia i Múrcia—, en el primer terç de segle. En primer lloc, els productes d'una agricultura intensiva i comercial. Catalunya, que també participa d'aquests capítols amb el vi, l'oli d'oliva i fruits secs, hi aporta a més els manufacturats de suro i fusta, tèxtil i paper i arts gràfiques. Aquest panorama que es manté fins als anys trenta i quaranta, canvia substancialment a partir dels seixanta i el País Valencià comença a generar productes manufacturats que uneixen el seu perfil a les exportacions de Catalunya, tot i mantenint els cítrics com a capítol notable. Les darreres dades ofertes per a l'any 2000 en el capítol anterior, certifiquen la modernització de l'estructura exportadora de les economies catalanovelenciana, en compartir, si més no, dos (automòbils i vehicles i maquinària i aparells mecànics) dels cinc sectors d'exportació més notables.

Pel que fa al progrés de les exportacions valencianes, és un fet reconegut per molts. Tan sols en deu anys, l'economia valenciana va passar d'exportar per valor de 276 milions (1961) a 7.500 milions (1971). Cal dir que l'economia espanyola es va beneficiar i molt del flux de capital generat per aquesta activitat exportadora en un moment ben difícil per a ella. I això gràcies als valencians. Però, per contra, aquesta mateixa economia espanyola no va saber aprofitar tot aquest dinamisme valencià i tant la política aranzelària, com l'autarquia, com la política can-

viària espanyola, com la relació amb Europa no van suposar cap avantatge justament per a l'economia més preparada per a treballar amb Europa i des d'Europa. Com va escriure el destacat economista Fabià Estapé al pròleg al llibre de Miquel Àngel Fabra: «València, amb l'exportació dels cèlebres cítrics “de Levante”, va ser la que recordà als nacionalistes autàrquics, amos de les palanques del govern a Madrid, que hi havia una àmplia zona, a la vora del Mediterrani que patia els efectes dels preus internacionals i que, molt sovint, havia de veure com els resultats de les seues exportacions servien per finançar importacions de rendibilitat dubtosa». Aquesta situació va començar a canviar als anys vuitanta i justament per l'inici de les negociacions d'ingrés a la Comunitat Econòmica Europea. El mateix economista citat adés assenyala: «Tot aquest quadre, que és vàlid fins al 1959, canvia profundament i beneficiosament després del canvi de règim i de la històrica decisió que desembocarà el 12 de juny de 1985 en l'ingrés d'Espanya i Portugal en la CEE.» Efectivament, l'ingrés d'Espanya va significar, tot i els problemes concrets de negociacions difícils en el tema dels cítrics, acomplir una vella aspiració valenciana. Com a anècdota, cal recordar ara les paraules d'aquell alcalde de Carcaixent que, en presentar la seua dimissió del Comitè de Gestió de Cítrics el 1975, ja assenyalava amb una lucidesa extraordinària: «A València, que Espanya no s'integre plenament en Europa li va costant de 3.000 a 5.000 milions de pessetes l'any en concepte de drets aranzelaris.» O les paraules d'un altre home de la València agrícola, Julio de Miguel, que expressava de forma clara que el sector taronger valencià ja estava preparat el 1957, data del Tractat de Roma, per a entrar en la Comunitat Europea sense cap trauma. O els treballs i esforços de Vicent Ventura.

En finalitzar el segle XX, les dades que aporta Maluquer (1997, p. 279) en són aclaridores: la quota conjunta catalanovalencianobalear superior al 35 % de les exportacions espanyoles es dona en el sector hortofrutícola (42 %), semimanufactures (42 %), automòbils (35 %), productes de consum (66 %), altres manufactures (35 %). Aquest percentatges, que mostren la potència dels països de parla catalana en el context exportador espanyol, recorden els articles de Joan Crexells publicats al diari *La Publicitat* (Ribas, 1978) quan feia aquesta mateixa anàlisi per a aquells anys i derivava: «Si sobrevingués, doncs, el cas d'una independència (i especialment si en aquesta independència ens acompanyessin València i Mallorca) ens emportaríem una part considerable de l'actiu d'Espanya en el comerç internacional.» Un reflex, més enllà de la interpretació política concreta, de com les exportacions dels països de parla catalana sempre han tingut un paper fonamental en l'economia espanyola. I així ha estat percebut.

#### 4. L'aliança, tàcita, per les infraestructures cap a Europa

Amb aquesta perspectiva, amb aquest repàs de l'activitat exportadora de l'eix mediterrani, ens sembla més fàcil comprendre els episodis d'aliança, explícita en algunes ocasions —tàci-



ta en altres—, entre sectors socials, empresarials, acadèmics i intel·lectuals dels països de parla catalana durant tot el segle XX i inicis del XXI per a aconseguir de l'Estat espanyol unes infraestructures adients i coherents amb l'orientació exportadora cap a Europa. L'esforç, en aquest sentit, va ser notòriament valencià. Exclusivament valencià? No. Catalans com Perpinyà Grau o el mateix Cambó hi van participar. Repassarem alguns exemples i podem remetre els lectors interessats als articles on s'ha desenvolupat aquest argument de l'aliança per les infraestructures als primers anys del segle XXI (Boira, 2002 i 2006).

La radialitat tradicional espanyola de carreteres i ferrocarrils sempre s'ha considerat un perjudici per a les relacions comercials de l'eix mediterrani amb Europa. Qui millor ho va resumir fou el geògraf francès Jean Sermet, qui el 1958 en un memorable article a la *Revue Geographique des Pyrennes Orientales et du SW* va afirmar: «Et cependant, les liaisons ferroviaires espagnoles restent encore déficientes, d'abord parce que l'Espagne est les pays le plus accidenté de l'Europe, d'où traction coûteuse et assez lente, ensuite parce que la disposition radiale du réseau, du centre vers la périphérie, n'est pas très favorable à la jonction des forces des régions exportatrices.»

Entre les infraestructures que podien trencar aquesta radialitat es trobava una via d'ample europeu entre València i la frontera francesa. Un dels primers a demanar aquesta via fou un jove Ignasi Villalonga, qui el 24 d'agost del 1918, publicava a *La Correspondencia* de València un article on defenia un disseny no radial d'Espanya i donava suport als plans de ferrocarrils transversals que Francesc Cambó, aleshores ministre de Foment al Govern de Maura tenia: «Esos ferrocarriles transversales vendrán a deshacer la obra radial y centralista del plan anterior, comunicando a las regiones sin el intermedio de Madrid, deshaciendo el centralismo ferroviario.» I Ignasi Villalonga hi afegia: «Por esa misma razón, debemos buscar en Valencia la rápida comunicación con Andalucía, sin llegar, como ahora, hasta Alcázar. Entonces el mercado andaluz y el valenciano se enlazarán, estratégicamente correrá un ferrocarril cerca del litoral mediterráneo y Valencia tendrá comercio de tránsito de Cataluña y Francia con la parte oriental de Andalucía y Murcia.» L'obra l'havia de dur a terme Francesc Cambó. Dissortadament, no va poder fer-ho.

La reivindicació d'una via d'ample internacional que connectara el País Valencià amb Europa per Catalunya va continuar. Lluís Lucia Lucia, líder de la Dreta Regional Valenciana al seu llibre *En estas horas de transición* (1929) escrivia: «Un chelín cuesta el transporte de una caja de naranja de Valencia a Londres. ¡Nueve pesetas cuesta esa misma caja desde Valencia a Madrid!... Problema del exterior porque la línea de Valencia-Port Bou, por ser sencilla, impide el rápido transporte de nuestra fruta a la frontera; y por ser de ancho nacional, produce, por una parte, los horrorosos y continuos taponamientos de Cerbere [...] y, de otra, el extraordinario y superfluo gasto del trasbordo de tan gigante cantidad de mercancía [...]» Segons Lucia, el problema «podía ser evitado trayendo a Valencia la red de ancho internacional».

L'exemple següent és també de 1930 i ja hi participen novament els catalans. L'Ajuntament de València, davant la notícia de l'existència d'un projecte de tren d'ample internacional entre París i Barcelona, va enviar a la capital catalana dos regidors amb l'objectiu de «[...] conferenciar mañana con el alcalde y el Consejo del Norte acerca de la prolongación de la vía internacional hasta Valencia» i «cooperar a la acción de Barcelona para establecer la línea europea y extenderla a Valencia». Com tantes altres coses, res de tot això es va realitzar. La Guerra Civil i la postguerra arribaren sense grans canvis pel que fa a les vies de ferrocarril que unien les terres del corredor mediterrani amb Europa.

La represa econòmica de finals dels anys cinquanta va tornar a revifar a València la idea d'unes connexions adients. Així, al diari *Las Provincias* de València, podem llegir un 12 d'octubre de 1957: «La línea vital del sistema ferroviario valenciano es la de Valencia a Barcelona, que pone en relación las dos regiones más importantes de España por su volumen económico, industrial y agrícola, además de unir a cuatro capitales de provincia y ser el camino natural para nuestras comunicaciones con la red ferroviaria europea.» Uns mesos abans de la notícia publicada a *Las Provincias*, concretament el gener de 1957, el director general de Carreteres d'Espanya, Pedro de Ansorena, havia visitat la capital valenciana i el diari *Las Provincias* explicava la seua opinió sobre la importància d'aquesta via per a l'exportació fruitera valenciana cap a Europa.

Però no s'acaben ací les reivindicacions. La Cambra de Comerç de València, des de la seua creació el 1887, va recollir secularment la necessitat de millorar les infraestructures cap al nord (cap a Catalunya i més enllà). Si analitzem les memòries del primer període 1898-1937, en trobarem molts exemples: la sol·licitud d'una comunicació telefònica València-França; la participació en el Congrés Econòmic i d'Exportació (Saragossa, 1908); la reivindicació de vagonets de ferrocarril frigorífics per a l'exportació de fruites a Europa; la demanda de connexió de València a la xarxa telefònica internacional; la col·laboració en la creació de la Fira Mostrari Internacional de València; la remissió al Ministeri de Foment d'una memòria perquè els ferrocarrils valencians tinguin vagonets d'eixos intercanviables per a vies d'ample europeu; l'establiment de línies de servei marítim amb Sèrbia, Grècia i Turquia; la memòria sobre la lentitud de tramitació dels vagonets de fruites exportades per l'estació de Portbou o la demanda al Govern d'una via d'ample internacional en la línia Saragossa-Canfranc. En un segon període (1940-1976), les reivindicacions també estigueren presents, com la petició de millora de la pavimentació de la carretera de València a Barcelona; la petició de nous horaris per al ferrocarril entre València i Barcelona; la no-supressió del servei marítim entre València i Barcelona; l'adopció de la via d'ample internacional per a les línies de ferrocarril espanyoles; la creació d'un servei marítim d'enllaç entre Gènova, Barcelona i València; la prolongació de la línia del tren *talgo* París-Barcelona fins a València o la millora de la carretera entre Saragossa i València.

Dissortadament, tot i les nombroses peticions, durant tot el segle XX, l'única actuació potent dirigida a trencar la radialitat del sistema de transport espanyol i orientar les econo-

mies valencianes i catalanes encara més cap a la resta d'Europa va ser l'autopista de la Mediterrània, pensada per estrangers, sota el franquisme i pagada amb diners privats de les regions afectades. El 3 d'agost de 1962, Eugene R. Black va remetre a Mariano Navarro Rubio, ministre d'economia, l'informe que el International Bank for Reconstruction and Development havia fet sobre l'economia espanyola. En ell podem llegir: «La única pieza importante de nueva construcción que probablemente será necesaria en un futuro próximo es la autopista de la costa de Levante, carretera moderna de acceso limitado, de trazado nuevo a lo largo de la costa del Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Murcia, con una longitud de kilómetros 730.» I continuava explicant les raons d'aquesta recomanació: «A primera vista hay razones poderosas a favor de la construcción de esta carretera. Atravesaría zonas de máxima densidad de tráfico en España y donde el tránsito aumenta con mayor rapidez. Pasa a través de importantes zonas industriales y agrícolas y sirve a algunas de las zonas de turismo más importantes del país.» Fins avui, en què les reclamacions d'un eix mediterrani ferroviari d'ample europeu continuen.

## 5. Uns països, uns discursos...

En una data tan inicial com juny de 1909, el diari valencià *Las Provincias* reproduïa un article de Ramón de Castro en què es dissenyava un autèntic programa econòmic per a la societat valenciana. En ell, a més d'una sèrie d'infraestructures, s'hi proposava la signatura de concerts comercials amb Anglaterra, França, Suècia, Noruega, Holanda, Bèlgica, Rússia, Alemanya per facilitar l'exportació valenciana. Era l'inici de l'elaboració de discursos sobre la importància de la resta d'Europa per a les economies dels països de parla catalana i molt especialment, per a València. En alguns casos, fins i tot, lluny de considerar les nostres regions com necessitades d'Europa, s'arribava a expressar que elles eren Europa, almenys en un capítol econòmic i social tan important com el consum. Aquest fou el judici defensat per Francesc Cambó l'any 1932 a *Quelques traits caractéristiques de l'économie espagnole* (ja ressenyat per Francesc Roca), quan diu: «Une particularité accentue encore la différence de deux économies. En Belgique, le bien-être et l'intensité de consommation sont sensiblement identiques dans tout les territoire. En Espagne, par contre, les différences sont considerables. En effet, alors que dans tout le littoral méditerranéen et en certains endroits du littoral cantabre, le bien-être et l'intensité de consommation sont presque semblables à ceux de la France et de la Belgique, par contre l'intérieur du pays et une bonne partie du Sud et de l'Ouest se caractérisent par de suprenantes réductions de consommation.»

En la qüestió dels discursos sobre economia catalana i valenciana i Europa, hi ha dos moments en el segle XX que són interessants d'analitzar, ni que siga de forma ràpida. Un és el dels anys trenta, quan, per exemple, l'economia valenciana va arribar a un alt grau

d'obertura exterior. El 1932, si l'economia agrícola valenciana produïa per un valor de 731 milions de pessetes, n'exportava a l'estranger per valor de 478. Fins i tot en el camp industrial, l'economia valenciana era capaç d'exportar per valor de 80 dels 405 milions de pessetes produïts. El segon període se situa a la dècada dels cinquanta i seixanta. El colofó ha estat l'àmplia discussió i teorització sobre la formació d'una euroregió entre economies mediterrànies hispàniques i franceses llançada pel president Maragall i que, dissortadament, encara funciona sense participació valenciana. Aquesta mancança ha estat compensada per una aportació teòrica i pràctica des del País Valencià a aquest afer amb dos títols de reflexió que porten en el seu desenvolupament la idea d'Europa (Ninyoles, 1996 i Boira, 2002) i amb el treball de l'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga.

El País Valencià i Catalunya foren nuclis d'europisme econòmic actiu als anys trenta. A les terres valencianes, l'activitat del Centre d'Estudis Econòmics Valencians (CEEV), fundat l'any 1929 per una sèrie de patricis valencians amb Ignasi Villalonga al capdavant i amb la secretaria de Romà Perpinyà Grau, fou fonamental. Sense possibilitat de desenvolupar el contingut de l'activitat d'aquest institut d'estudis pioner per manca d'espai, tan sols citarem uns quants informes tècnics emesos entre l'any 1930 i el 1936. Significativament, el primer informe va ser una anàlisi de la política econòmica espanyola davant el Memoràndum Briand. A partir d'aquest, se succeïren els documents: *L'exportació de taronges als països o ports europeus del Nord, per mar* (1930), *Els mercats de fruites de Milà, Frankfurt i Munic* (1930), *Memòria i Informe sobre la Situació i Necessitats de l'Exportació Valenciana davant la Crisi Europea, destinada als Parlamentaris Valencians* (1930), *Informe sobre el Mercat Francès, les Fires Internacionals de l'Any 1932 i Agregats Comercials d'Espanya a l'Estranger* (1932), *Memòria sobre la creació d'una «Caixa Compensadora del Comerç Exterior»* (1932), *El comerç d'Espanya amb els països de l'Europa oriental* (1932), *L'exportació espanyola segons la classificació internacional per grups de mercaderies: Proporció de l'exportació de la província de València* (1933), *Informe sobre el Projecte de Llei d'Autoritzacions Aranzelàries i Comerç Exterior* (1935), etc. Aquest «clima» europeïsta valencià no es va limitar a la redacció d'informes tècnics. Va tenir un reflex social de primera magnitud al denominat *Mensaje por Europa* que, el 10 de gener de 1931, trenta-cinc personalitats de la societat valenciana adreçaren al ministre d'estat espanyol del Govern d'Alfons XIII. El missatge d'aquells representants destacats de la societat valenciana era clar: als valencians els convenia una Europa unida econòmicament i políticament. Alguns paràgrafs d'aquell document, que no té cap paral·lelisme en altres regions espanyoles, són ben significatius: «Económicamente, según nuestra observación de los hechos, vemos que Europa tiende naturalmente a la unidad y complementariedad de su variada producción agrícola e industrial [...] Económicamente, pues, tanto las ideas como los hechos muestran una tendencia clara hacia una mayor unificación de la producción del comercio y de las finanzas en Europa [...]» Aquella trentena de destacades personalitats valencianes s'oposaren a les ten-

dències autàrquiques i restrictives i afirmaren la importància per a l'economia espanyola d'un procés de construcció europea.

També a Catalunya es troben moviments europeistes de base econòmica als anys trenta, com Artal, Gasch, Massana i Roca (1976) o Roca (2000) van detectar al seu moment. L'experiència personal de Joan P. Fàbregas, traduïda al llibre *España y los estados bálticos* (1928) n'és un exemple. Fàbregas (Roca, 2000, p. 52) va visitar els països bàltics per encàrrec del Centre Internacional d'Intercanvis per tal d'explorar les possibilitats d'exportació i importació. Altres exemples de preocupació europeista econòmica ens vénen dels estudis d'Artal *et al.* (1976): el 1937, un curs de l'Institut de Ciències Econòmiques de Catalunya tenia com a objectiu «l'expansió exterior [...] plaçar personal nacional a l'estranger i donar lloc a immigració de divises». Dins la ponència de política comercial del POUM l'any 1937 hi figurava «l'establiment de missions comercials per diversos països del centre i est d'Europa i per l'Europa oriental [...] les quals tindrien per missió gestionar amb el govern d'aquells països la possibilitat d'operacions comercials [...]». La revista *El Trabajo Nacional* (1930-1936) va dedicar seccions a informació estrangera i algun número a la situació econòmica mundial. Una altra revista, *Economia i Finances* (1917-1936), resumia els principals fets econòmics de l'estranger i informava de les repercussions econòmiques. Igualment passava amb la revista *Tècnica* (1931-1936), que va subministrar als seus informacions sobre actuacions a Bèlgica, Itàlia o Alemanya. Finalment, caldria parlar del *Butlletí* de l'Institut de Ciències Econòmiques de Catalunya (1937), amb destacades notícies sobre comerç exterior.

Als anys trenta, sorgeix, com a mitjancer simbòlic entre valencians i catalans, la figura de Romà Perpinyà Grau, economista nascut a Reus i al servei de l'economia valenciana des de la seua condició de secretari del CEEV des del 1929. Els treballs europeistes de Perpinyà Grau se remunten al 1926 (amb articles a la revista *Catalunya Social*), però una fita ben important fou la conferència que el 3 de juny de 1930 va impartir a l'Ateneu Mercantil de València, en la qual dissertava sobre les necessitats de l'economia espanyola davant el procés d'unificació política i econòmica europea. Poc després, Perpinyà Grau publicava «L'interès econòmic col·lectiu de València i Barcelona» (1932) i «De economia hispana» (1935), on novament tornava a defensar posicions europeistes en el camp econòmic i polític. En el treball del 1932, trobem la rotunda frase de Perpinyà Grau: «Heus ací les necessitats o els requisits de prosperitat de l'economia valenciana: prosperitat europea, llibertat comercial i baixos costos espanyols.» O aquest fragment: «València segueix amb tot interès i detall els treballs per a intensificar les activitats econòmiques dels països de l'Est europeu [...]. València, la primera plaça d'Espanya en mercat de monedes, està seriosament colpida per les dràstiques regulacions monetàries i comercials dels principals països del món. I totes aquestes preocupacions i totes les conseqüències de la política econòmica internacional es reflecteixen en els resultats de la seva economia.»

El segon període en perspectiva històrica se situa als anys cinquanta i seixanta. I, dissortadament, tan sols tinc informació de primera mà del que passava al País Valencià. Caldria complementar aquesta visió amb un treball paral·lel a la societat catalana. Per fer tan sols dues pinzellades parlarem de València i Borriana. A la València dels anys cinquanta, la tasca europeïsta de l'Ateneu Mercantil, presidit aleshores per Joaquim Maldonado, home d'idees valencianistes i democristianes, va ser fonamental. Tan sols cal citar els cicles de conferències patrocinats, com ara el dedicat als tractats constitutius de la Unió Europea (el de París de 18 d'abril de 1951 sobre la CECA i el de Roma de 25 de març de 1957) o la conferència de l'exministre d'Hisenda i antic militant de la CEDA José Larranz López el 1955 sobre «Consideraciones sobre la Unidad Económica Europea», fet que va propiciar que Joaquim Maldonado ingressara en el Consell d'Administració de la societat anònima Estudios Económicos Españoles y Europeos, SA, que tot seguit es va dedicar a publicar una sèrie de volums que tenien per objecte promoure un clima social favorable a la integració d'Espanya en Europa. Altres dos destacades personalitats valencianes en formaven part: Ignasi Villalonga, aleshores president del Banc Central, i Ernesto Anastasio, president de La Unión y el Fénix. Fet i fet, l'Ateneu de València va crear als anys cinquanta una Comissió de Projecció Econòmica encarregada d'estudiar la realitat econòmica valenciana dins el marc espanyol i europeu (Maldonado Rubio, 2006). Aquesta comissió va promoure estudis i conferències a la València de l'època, com ara «Valencia ante el Mercado Común», «Fundamentos filosóficos e históricos para la Unión Europea» o «España ante la nueva Comunidad Europea». Aquest clima va propiciar que a principis dels anys seixanta, el secretari del Moviment Europeu, Robert van Schendel, visitara Espanya i València, on va entrar en contacte amb personalitats democristianes i liberals. La creació de l'Asociación Española de Cooperación Europea va traduir-se al País Valencià d'aquells anys en la celebració d'unes Jornadas Prointegración Europea, que, en part, per cert, actuaren com a sessions preparatòries de les Jornades de Munic de 7 i 8 de juny de 1962, com assenyala un dels seus protagonistes, el polític valencià Emilio Attard.

Aquest esperit europeïsta es va veure reflectit novament l'any 1956, quan la ciutat de València va atorgar la medalla d'or a Ignasi Villalonga, banquer, polític en temps de la seua joventut i per cert, governador general de Catalunya —o president de la Generalitat catalana, si vostès volen—, l'any 1935 arran dels fets d'octubre. En l'acte d'homenatge, el discurs de Villalonga va ser una peça a analitzar amb detall en el context de l'època i Villalonga va parlar d'Europa, avantçant-se uns mesos a la signatura del Tractat de Roma: «Creo que la crisis del mundo se ha agudizado, de manera especial para Europa, porque las dos últimas contiendas mundiales han redundado en su perjuicio principalmente y han constituido verdaderas guerras civiles de devastación para nuestro continente. Por ello, se impone rápidamente la constitución de una Unión Europea.» El caràcter premonitori i intuïtiu de Villalonga es demostra en el fragment següent del seu discurs: «El telón de acero no ha de ser

eterno y se derrumbará tanto más pronto cuanto antes y con más vigor se constituya la Unión Europea.» I, tot seguit, va rematar: «Valencia acaso sea la región cuya economía esté más ligada a la de Europa [...] tenemos una experiencia que aportar y una misión que cumplir y no desertaremos de ellas.»

Aquest esperit tanmateix no va ser cosa de la gran capital valenciana, un oasi d'europèisme en una mar d'ignorància. Res més lluny de la realitat. Com a exemple, citem tan sols la reacció que el *Butlletí de l'Agrupació Borriana de Cultura*, portaveu d'una associació cultural i social d'ampli prestigi en la societat local d'aquesta petita ciutat de la Plana de Castelló bolcada en la producció i en l'exportació tarongera, va tenir l'any 1957 davant la signatura del Tractat de Roma. Així al número 10 de l'any 1957 del butlletí, *Buris-ana*, podem llegir: «La prensa diaria viene ocupándose últimamente del denominado Mercado Común Europeo [...] [de realitzar-se la incorporació d'Espanya] nuestros productos de exportación, especialmente los agrícolas, se encontrarían con la desaparición de una serie enojosa y prolija de inconvenientes y trabas que hoy dificultan su normal funcionamiento [...] nuestro deseo es no estar de espaldas a los formidable cambios que en estos momentos se está experimentando la economía europea.» Els articles en aquest sentit continuaren, amb títols tan expressius com «Burriana ante el mercado común» (1957), «Otra vez el mercado común» (1965) o «Mirar a Europa» (1973). Per a finalitzar, acabarem amb el títol d'una de les informacions publicades en aquest modest butlletí l'any 1966. Resumeix bona part de la història de les exportacions valencianes, de les catalanes i en general de les economies dels països de parla catalana al segle XX en relació amb la resta d'Europa: «El único remedio: Europa.»

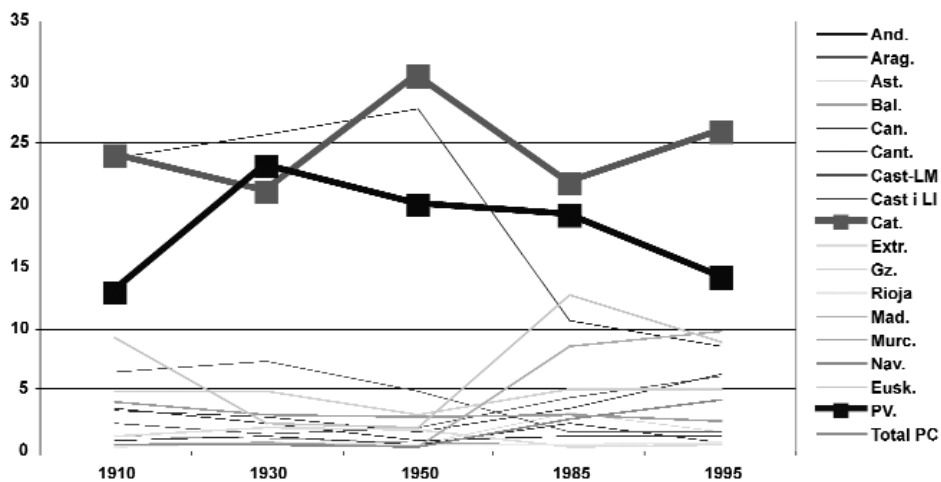
## Bibliografia

- ARTAL, F. [et al.]. *El pensamiento económico català durant la República i la Guerra (1931-1939)*. Barcelona: Edicions 62, 1976.
- BOIRA, J. V. *Euram 2010: La via europea*. València: Tres i Quatre, 2002.
- «Transport per carretera i fluxos interregionals. El paper de l'eix mediterrani». *Documents Euram* [València: Institut Ignasi Villalonga], núm. 3 (2003).
- *València i Barcelona: Retorn al futur*. València: Tres i Quatre, 2006.
- EXPÓSITO, A. «Especialización, convergencia y concentración de las exportaciones españolas de mercancías. Un análisis regional (1991-2001)». *Boletín Económico de ICE*, núm. 2764 (2003), p. 27-36.
- FABRA, M. A. *El País Valencià (1939-1959): autarquia i industrialització*. Universitat de València, 2000.
- MALDONADO RUBIO, M. *Joaquín Maldonado Almenar: Conversaciones*. València: Publicatur, 2006.
- MALUQUER DE MOTES, J. «La internacionalización de las regiones españolas. Una aproximación histórica». A: *Actes del VII Congrés d'Història Econòmica*. Girona, 1997, p. 273-281.

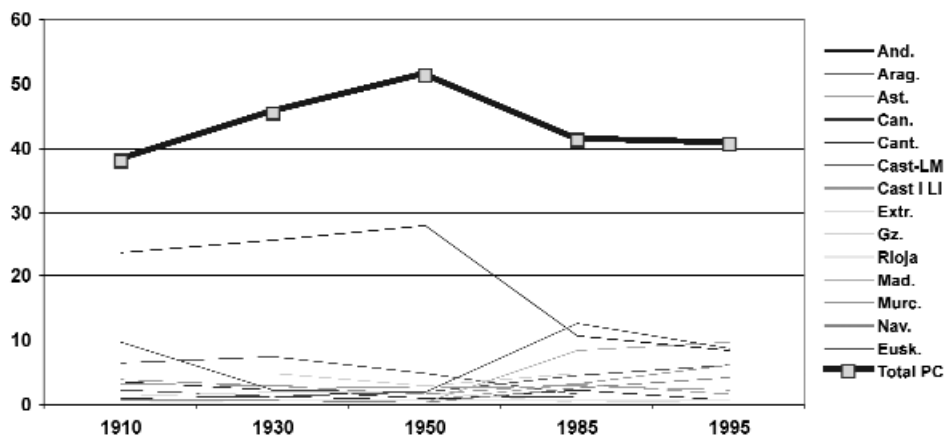
- MALUQUER DE MOTES, J. «El papel de Cataluña en la modernización económica de España». *Revista de Historia Económica*, núm. 2 (1999), p. 449-462.
- «Las comunidades autónomas españolas bajo el impacto de la integración en la Unión Europea». *Documents de Treball UHE-UAB* [Barcelona], núm. 1 (2001).
- NINYOLES, R. *El País Valencià a l'eix mediterrani*. València: L'Eixam, 1992.
- *Informe sociològic de les comarques centrals valencianes*. Gandia: CEIC Alfons el Vell, 1996.
- OLIVER, J. [et al.]. *La apertura exterior de las regiones en España: Evolución del comercio interregional e internacional de las comunidades autónomas, 1995-1998*. València: Tirant lo Blanch: Generalitat de Catalunya, 2003.
- PEDREÑO, A.; TALTAVULL, P. «Dinamismo e internacionalización en el arco del Mediterráneo al final del siglo XX». *Cuadernos de Información Económica*, núm. 161 (2001), p. 65-72.
- RIBAS, F. *L'autodeterminació en el pensament econòmic català: Episodis de la història*. Barcelona: Dalmau, 1978, p. 227.
- ROCA, F. *Teories de Catalunya*, Barcelona: Pòrtic, 2000.



## Apèndix



GRÀFIC 1. Percentatge d'exportacions per comunitats autònomes (dades de Maluquer, 1997).



GRÀFIC 2. Percentatge d'exportacions amb Catalunya, País Valencià i Balears agrupades (dades de Maluquer, 1997).