

VALENCIA REVISITADA

ENRIC JULIANA

LA VANGUARDIA – CULTURAS – 22.10.08

Podría ser uno de esos giros teatrales que tanto gustan a los mediterráneos; podría ser una más de las astucias que periódicamente se despliegan en el tablero peninsular. Podría ser un artificio la leve apertura valenciana hacia el norte. Y aun siendo una calculada ficción o artimaña, sería verdad. Porque hay en ese movimiento, todavía en esbozo, todavía incipiente, todavía provisional, todavía inseguro, un diálogo inquieto con la realidad venidera.

La inquietud valenciana es tan cierta como la perplejidad catalana (dejemos hoy tranquilo el empenyament). Desde hace meses, los principales dirigentes empresariales del País Valencià o Comunidad Valenciana - doble lenguaje, doble juego, ¿por qué no?-, insisten con gran claridad expositiva en la urgencia del eje o corredor mediterráneo.

Diarios ferozmente anticatalanistas hasta fecha muy reciente, comienzan a publicar cálidas invitaciones a la hermandad y estadísticas muy precisas sobre las muchas mercancías que las empresas catalanas y valencianas se compran y se venden a lo largo del año.

Es un deshielo lento. Tímidamente, muy tímidamente, personas con responsabilidades importantes en la política cultural valenciana se atreven a hablar del catalán y del valenciano como de una misma lengua; una misma lengua que debería tener dos nombres, dos autoridades y dos estándares, dicen. Doble denominación y marca para un mismo idioma, ¿por qué no?

Con mucha cautela se va articulando una cierta apertura valenciana, que podría resumirse de la siguiente manera: nos interesa hacer cosas con los catalanes y creemos que a los catalanes también les interesa hacer cosas con nosotros. Podríamos ser más amigos, pero que no nos hagan pasar por el tubo del catalanismo. Barcelona jamás será nuestra capital. Podemos tener intereses en común, pero cada uno en su casa.

Intereses en común los hay. El eje o corredor mediterráneo es hoy el más evidente de todos. Es un asunto ferroviario. Metálico. Tangible. Y cartográfico. Se trata de construir una línea de tren de ancho europeo que reduzca los tiempos y los costes del transporte de mercancías al inmenso mercado continental. El abaratamiento de estos costes es fundamental para las empresas que logren salir con vida de la actual turbulencia económica. El futuro de la Ford de Almussafes quizá dependa de esa línea ferroviaria, si ya no es demasiado tarde. Ha de ser más rápido y más barato llevar los coches a Europa. Y las motos. Y los tejidos, las naranjas, los zapatos. Y las importaciones orientales. No hace falta mucha imaginación para comprender estos días el calibre de la apuesta.

Tren, cabotaje y carretera. Mayor agilidad en el transporte para consolidar los puertos de Valencia y Barcelona como grandes receptores del tráfico marítimo de China, India y Oriente Medio. Su principal competidor está más al sur: el puerto de Algeciras, situado en el eje vertical que conecta Andalucía con Madrid, y después con Vitoria (la decisiva Y ferroviaria vasca), y después con la Francia atlántica. Mapas, mapas.

Es fácil de entender esta nueva cartografía. Es casi evidente. ¿Por qué ahora las urgencias? Muy sencillo: el colapso del negocio inmobiliario está desvaneciendo la ficción de una Valencia exclusivamente vinculada al Gran Madrid y hostil a Catalunya hasta la eternidad. Ese binomio está hoy tan en crisis como la crisis misma. Es el momento del doble juego y de la doble apuesta. Así están las cosas. Descarnadamente mediterráneas. Deliciosamente mediterráneas.

Por un corredor ferroviario también pueden circular las mercancías culturales. Y las ideas. Un espacio compartido por valencianos y catalanes parece posible. Un espacio con doble juego, con doble lenguaje, con muchos intereses cruzados y con no pocas contradicciones. Un espacio ambiguo. ¿Por qué no?