

L'eix mediterrani, un mapa per al segle XXI

JOSEP VICENT BOIRA Professor del Departament de Geografia de la Universitat de València



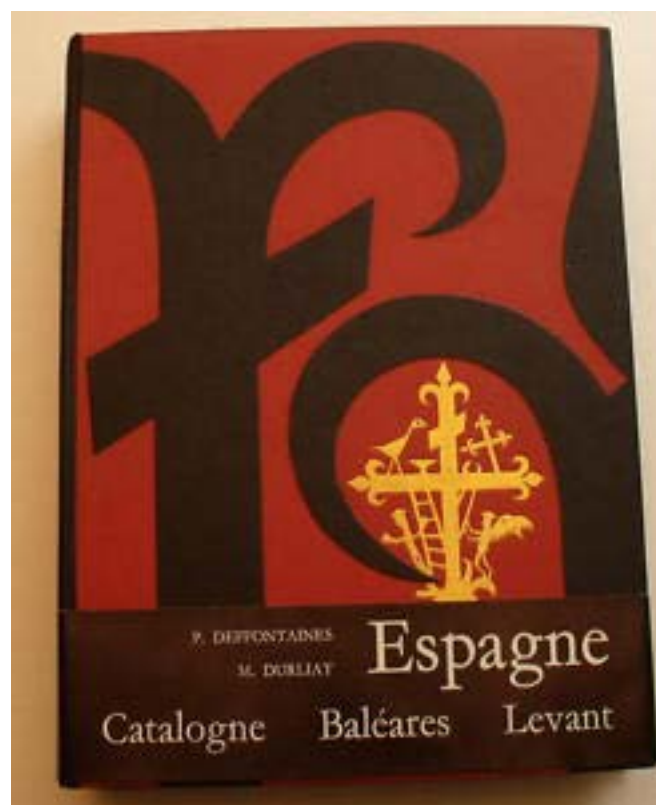
Foto: Prats i Camps

Com he repetit alguna vegada, hi ha idees que fructifiquen per la conjunció d'una tendència secular i d'un context favorable. A vegades falla un dels dos elements i la idea no triomfa, ni s'estén. Per això, tan important és la tendència de fons com una situació conjuntural propícia. La idea d'un eix mediterrani en la costa oriental de la península Ibèrica, construït especialment al voltant de les dues economies més potents, la valenciana i la catalana, és un exemple paradigmàtic d'aquesta realitat. Si més no des que l'economia moderna industrial va irrompre en les nostres societats a fi-

nal del segle XIX i principi del XX, s'han generat unes sinergies i uns contactes de tot tipus entre les economies de la façana mediterrània d'Espanya que han acabat conformant un conjunt entrellaçat i connectat. Aquesta és la tendència de fons. Fluxos de persones, de mercaderies, d'idees, d'històries empresarials compartides, de pagament de proveïdors i cartera de clients, de vides entrellaçades, tot açò ha circulat (i encara ho fa) amunt i avall pel corredor de la Mediterrània. Malgrat tot, les infraestructures necessàries per a desenvolupar encara més aquests contactes i per a connectar aquesta macro-

regió amb el cor d'Europa encara hui, el 2011, no estan solucionades. La reivindicació d'un eix ferroviari d'ample europeu que travesse els Pirineus sense necessitat d'operacions d'intercanvi modal o tècnic va ser una reivindicació nascuda justament dels cercles valencianistes d'Ignasi Villalonga ja fa quasi noranta anys. Encara no és una realitat, tot i que hi ha processos socials, institucionals i polítics molt favorables per a resoldre aquest entrebanc. La crisi econòmica que caracteritza aquest temps, com que exigeix pensar en com desenvolupar economies productives i exportadores, justament impulsarà

Portada del llibre *Espagne du Levant* de Pierre Deffontaines (1957)



l'exigència d'infraestructures potents al servei d'aquestes necessitats. Això, juntament amb els processos que s'observen en tot el món en favor de conjunts macroregionals dins o per damunt de les fronteres dels estats, és justament (i de forma paradoxal, en el primer cas) part del context propici.

En realitat, ¿què és l'eix mediterrani? És fàcil definir-lo com un seguit de regions (en sentit geogràfic i econòmic del concepte, també polític des de l'òptica europea), que dins d'una posició geogràfica determinada, tenen relacions econòmiques, socials i culturals intenses i privilegiades i que,

justament per això, tenen reptes comuns. Aquest eix mediterrani ha estat definit geogràficament de formes ben diferents, però en totes les formulacions serioses figuren Catalunya i la Comunitat Valenciana.

Com he tingut oportunitat d'explicar en altres llocs, en realitat, l'eix mediterrani actual és el resultat de tres tendències. En primer lloc, la tendència a la regionalització del mapa europeu: ja no són els estats els (únics) que fan Europa i els (únics) que expliquen Europa. En segon lloc, s'observa una tendència que aquestes regions d'Europa s'agreguen en conjunts més

amplis, reviscolant antigues geografies comercials, culturals, històriques, com ara la regió del Danubi, la de la Mediterrània occidental, del Rin, dels Alps, de l'Atlàntic nord, del Bàltic..., de manera independent o per damunt de fronteres estatals. És allò que alguns han batejat com la realitat megaregional. Però l'eix mediterrani és també resultat d'una tercera tendència: les dinàmiques locals de base econòmica i territorial, els fluxos i les infraestructures de comunicació que han caracteritzat les regions mediterrànies d'Espanya des de fa temps, allò que el geògraf francès Pierre Deffon-

Les megarergions seran els escenaris de l'ordenació territorial i de la planificació urbanística interregional.

taines va batejar com «l'Espanya de l'Est» el 1957 en un llibre molt recomanable traduït del francès al castellà l'any 1958.

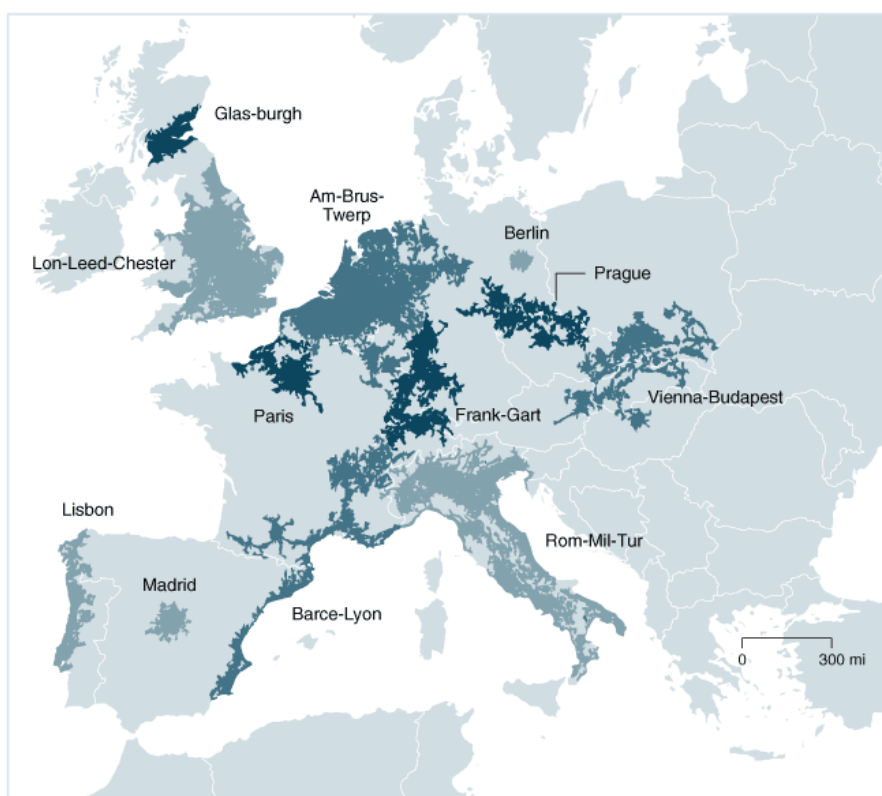
No és el moment, ni el lloc, de mostrar les dades d'aquestes relacions. Qui hi estiga interessat, pot consultar un recent treball meu, publicat el 2010 a la revista *Documents d'Anàlisi Geogràfica* de la Universitat Autònoma de Barcelona en un monogràfic dedicat justament a aquest tema. Ens limitarem a afirmar que, com hem demostrat en aquest article i en altres anteriors, tot i els canvis polítics, econòmics i socials de tot tipus en els darrers anys, una tendència de fons ha connectat les regions de l'eix mediterrani: tant se val que fem servir les dades del 1975 com les del 2006 i del 2008 pel que fa a fluxos comercials en tones o en diners. Les anàlisis han deixat clar les intenses relacions Catalunya-València. Estabi-

litat, doncs, de fons en la regionalització econòmica d'un país, Espanya, que ha canviat paradoxalment de manera notable les seues estructures socioeconòmiques i polítiques. En algun moment caldrà explicar aquesta aparent contradicció.

Però no sols de fluxos locals viu la idea d'un eix mediterrani articulat sobre les economies catalana i valenciana, amb extensions cap a Múrcia o les Illes Balears. També les dinàmiques mundials de regionalització empenyen en aquesta direcció, en aquesta conformació d'un nou mapa. Fet i fet, als Estats Units, s'ha encunyat la idea d'una nova escala d'anàlisi que ens sembla de gran interès: la megaregió (agrupació de dos o més estats de la Unió) i que s'inseriria en la tradicional divisió d'escalas geogràfiques en vigor. El més important d'aquesta idea és que les megaregions passarien a ser

considerades instruments actius i alhora escenaris mòbils i dinàmics d'una nova forma de contemplar l'espai. En aquest sentit, resulta interessant considerar que, als Estats Units, el mapa de les vies de ferrocarril d'alta velocitat de la Federal Railway Administration (presentat en la seua versió més actualitzada al mes d'abril del 2009 pel president Obama) es corresponen de forma prou aproximada a la geografia de les macroregions que hi està creixent. Fet i fet, els onze corredors d'alta velocitat ferroviària dissenyats pel govern federal pràcticament servrien a totes les megaregions americanes definides pels estudis tècnics. Algun dia, les megarergions seran els escenaris de l'ordenació territorial i de la planificació urbanística interregional.

A vegades, per a demostrar l'existència de realitats econòmiques, socials i polítiques, val més que algú ens



Megaregions d'Europa.
Font: whoisyourcity.com
© Richard Florida, 2008.

ho diga des de fora. No solem creure els de casa. El geògraf nord-americà Richard Florida, en un article divulgatiu sobre la geografia econòmica mundial publicat a la revista *Newsweek* el 2005, ja va mostrar un mapa del món amb una sèrie de pics que representaven l'activitat econòmica. Com que aquests pics estaven units en corredors d'activitats identificables geogràficament, el mapa acabava recollint una sèrie d'àrees contínues, motors d'activitat i de concentració de riquesa. Una d'aquestes megaregions mundials era la de l'eix mediterrani, amb Barcelona i Lió al nord i amb prolongacions fins a les terres d'Alacant pel sud. Aquesta megaregió ocupava la posició 26 en la classificació mundial (atenent la seua població, uns 25 milions de persones), l'onzena posició quant a la classificació pel criteri del *Light-based Regional Product*

(mesura basada en l'equiparació entre lluminositat nocturna i producte interior brut), la 23 en patents i la 17 en localització d'autors o científics de primer nivell. La realitat, doncs, existeix. I està sustentada en una fluida i intensa relació interregional.

Amb tot, l'eix mediterrani encara no disposa de les infraestructures necessàries per a desenvolupar la seua potencialitat i, sobretot, per a lligar-se a la resta d'Europa. El 2011 hauria de ser un any definitiu. I ho hauria de ser a escala espanyola (resolent els problemes de les comunicacions entre Castelló i Tarragona, per exemple), però també a escala europea. El corredor mediterrani no es va declarar en el seu moment un dels trenta projectes prioritaris dins la Xarxa Transeuropea de Transports a causa del fet que aquella selecció, aprovada l'any 2004 després d'un procés iniciat el 1993, es

va fer al marge absolutament dels fluxos de tràfic existents i dels previstos, és a dir, de les dades reals. Així ho manifesta un informe de fiscalització del Tribunal de Comptes Europeu publicat a final del 2010. Una primera constatació se'ns revela. Si no va ser, per tant, a partir de les dades reals de tràfic i de transport, ¿com es va decidir quins eixos serien declarats prioritaris a escala europea, quins criteris hi van prevaldre? Doncs els polítics. I si açò va ser així, ¿per què en eixe moment no es va declarar prioritari l'eix mediterrani ferroviari? No hi ha altra explicació que acceptar que es va donar prioritat als projectes centrats en l'estructura radial de l'estat espanyol, el famós «quilòmetre zero» des de Madrid. El Tribunal de Comptes Europeu (TCE), en el seu informe número 8 de desembre del 2010 (aprovat per la seua Sala II) i titulat «Millora

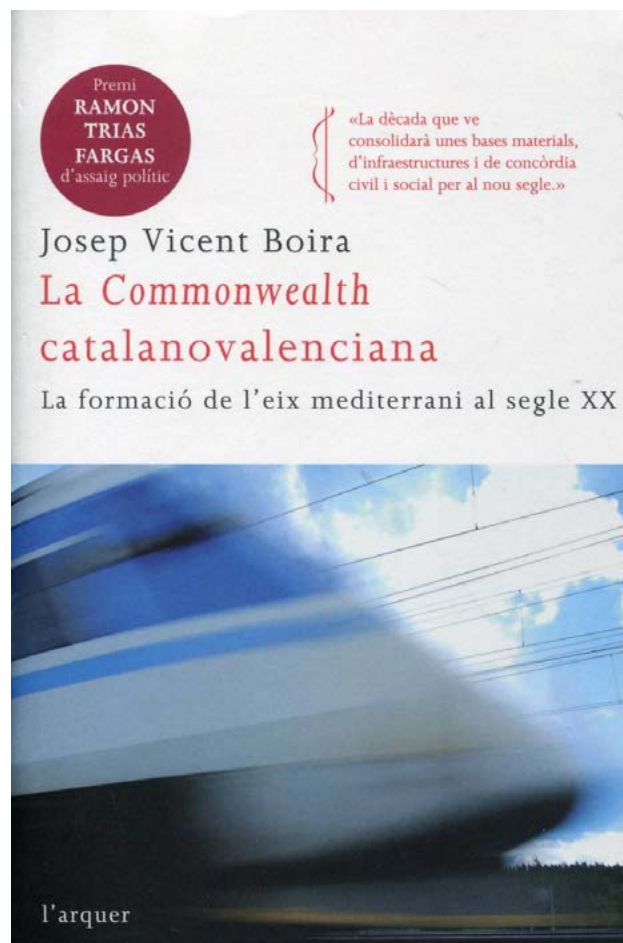
L'eix mediterrani encara no disposa de les infraestructures necessàries per a desenvolupar la seua potencialitat.

del rendiment del transport en els eixos ferroviaris transeuropeus. ¿Ha estat eficaç la inversió de la UE en infraestructures ferroviàries?», critica durament l'escàs rigor —«importants insuficiències en el criteri de selecció» hi podem llegir— amb el qual van ser triats aquests projectes que han constituït l'espina dorsal de la política d'infraestructures europea a partir de la denominada «Comissió Van Miert» i que mai no va tindre en compte l'eix mediterrani. El TCE va desvelar el vici d'origen d'aquella decisió: «El treball del grup d'alt nivell no va partir d'una anàlisi de fluxos de tràfic actuals i previstos en els principals eixos.» L'informe esmenta el tram central de l'eix mediterrani, el València-Barcelona, i assenyalava la seua preocupació per haver estat considerat tram ERTMS (és a dir, tram

declarat com a sistema harmonitzat de gestió del tràfic ferroviari), però no projecte prioritari. Cal dir que la Comissió Europea respon al Tribunal reconeixent la seua responsabilitat: «la Comissió està d'acord que la definició dels projectes prioritaris no s'ha basat en una anàlisi dels fluxos de tràfic actuals i previstos, [...] la Comissió també comparteix l'opinió que la definició de la xarxa principal hauria de basar-se en criteris objectius». Per cert, la Comissió reconeix que hi ha possibilitats que el corredor mediterrani entre en la llista de projectes prioritaris el 2011: «el procés de revisió de la Xarxa Transeuropea de Transports està dissenyat per a abordar aquesta qüestió, i una possibilitat és incloure corredors de l'ERTMS directament en els projectes prioritaris». Des del 2003, quan vam conèixer la notícia de

la marginació del corredor mediterrani, Europa i els seus estats han invertit, a partir de decisions preses al marge de les dades reals de fluxos i demanda, 126.350 milions d'euros (només fins al 2007). Així s'ha fet l'Espanya radial (i l'Europa injusta des del punt de vista de la seua cohesió territorial!). Som a temps que la inversió prevista fins al 2013, valorada en 154.000 milions d'euros, i els 119.00 milions que s'invertiran posteriorment es facen a partir de criteris objectius. Si això és així, el corredor mediterrani ferroviari estarà entre aquests projectes prioritaris.

En el cas de l'eix mediterrani, des de fa anys he defés la importància de la creació d'una cooperació a escala superior de les regions implicades. La creació d'aquest eix mediterrani de cap manera anul·laria el paper dels governs regionals o autonòmics ni



tampoc altres escales locals de govern. Al contrari. Per això, l'eix mediterrani es configura com una nova escala a considerar per a la planificació, però no conformant una nova estructura de poder, sinó un marc d'una nova forma de govern (de governança) i com l'àmbit idoni per a la planificació d'infraestructures a escala espanyola i europea.

L'eix mediterrani és una qüestió d'idees, de geopolítica, del mapa que volem els valencians per al segle XXI. El corredor mediterrani que hui es discuteix a Europa és crucial perquè és més que una infraestructura essencial per a la nostra economia exportadora, és també un símbol. Per als valencians, els Pirineus encara existeixen, tot i que la seua frontera s'haja desplaçat desenes de quilòmetres al sud, al tram Castelló-Tarragona. Totes les socie-

tats necessiten símbols de progrés i esperança. Quan el ferrocarril arribava a les ciutats, quan els canals s'inauguren, quan les autopistes s'obrien i els nous vaixells arribaven, tot el món entenia que començava també un temps

El corredor mediterrani és més que una infraestructura essencial per a la nostra economia, és també un símbol.

nou. Això mateix passa amb el mapa de l'eix mediterrani. És el nostre futur. Però el simbolisme s'estén a altres camps: aliances socials i polítiques amb comunitats autònomes veïnes

per a aconseguir un bé comú (oblidant velles querelles amb Catalunya), *realpolitik* d'empresaris i governants que planifiquen les necessitats d'una empresa i d'un país, obra pública al servei de l'economia productiva, visualització del mapa en funció dels interessos propis dels valencians.

En el nostre cas, l'eix mediterrani hauria de ser l'esquema o marc per a la cooperació interadministrativa i interregional, la base territorial per a projectar i planificar determinades infraestructures, el conjunt geogràfic per a protegir un entorn natural ple de recursos (el litoral, en aquest cas), l'espai adient per a desenvolupar una política de fluxos i de mobilitat, l'àmbit per a desenvolupar accions relacionades amb un teixit econòmic semblant o interconnectat. I, no cal dir-ho, el camí cap a la resta d'Europa.