

En septiembre del año 2018 la asociación Confluència.cat puso en marcha El Món de Demà un espacio de reflexión que, más allá de la información o la opinión, quiere acumular conocimiento constructivo a través de la voz de académicos y científicos sociales jóvenes o responsables institucionales que no son voces habituales del debate público. Cada quince días “El Món de demà está en el Cercle” pondrá al alcance del socio un artículo valioso de la propuesta que esta plataforma pone en circulación.

Josep Vicent Boira

Josep Vicent Boira es catedrático de Geografía Humana en la Universidad de Valencia. Premio Joan Fuster de Ensayo a los Premios Octubre (2002) y Ramon Trias Fargas de Ensayo Político (2009). Hoy es Coordinador del Gobierno de España para el Corredor Mediterráneo. Su último libro es "Roma y nosotros" (Pòrtic, 2020).

El Corredor Mediterráneo, dorsal de un sistema de ciudades

A comienzos de los años noventa del siglo XX, una expresión hizo fortuna entre círculos académicos: «el eje mediterráneo español». Se trataba de una definición, intencionalmente adjetivada todo sea dicho, que hacía referencia a un conjunto territorial y geográfico algo impreciso, con una delimitación espacial de perfil variable. ¿Este gran conjunto incluía Cataluña y Valencia, pero donde se detenía en su extremo sur? ¿Murcia? ¿Puede que Almería? ¿Toda Andalucía o sólo hasta Cádiz? ¿Era Granada más mediterránea que Jaén? ¿Ambas? ¿Y Sevilla, no era más bien abierta a los vientos atlánticos? Al respecto disponemos de un loable esfuerzo del profesor de la Universidad de Murcia, José María Serrano, fechado en 1993, que luchó por responder a estas preguntas a partir de un análisis del sistema de ciudades. De tan clásica, el hallazgo es de gran actualidad: las ciudades permitían responder a la pregunta. Serrano defendía la hipótesis de que, a pesar de la heterogeneidad social mediterránea, se había ido configurando un gran sistema urbano compuesto de diferentes subsistemas menores con elevados grados de interrelación humana y económica. Este ancho territorio mediterráneo se nos presentaba como un auténtico espacio policéntrico que encontraba su fortaleza justamente en su carácter urbano y metropolitano. Y yo me pregunto, ¿por qué hemos abandonado tan rápidamente esta perspectiva? ¿Por qué no prestamos más atención a las fuertes relaciones metropolitanas, los intercambios de población, los movimientos de personas entre ciudades y a las relaciones comerciales entre áreas urbanas industriales y agrarias de esta franja litoral? Los datos más recientes nos muestran, sin ir más lejos, la fortísima interrelación humana y económica entre catalanes y valencianos...

A la orilla mediterránea de la Península Ibérica, ha ido afianzándose, casi en la clandestinidad, una región policéntrica de base urbana muy relevante

Visto en perspectiva, la cuestión no deja de resultar paradójica. A medida que nuestras sociedades se han hecho cada vez más urbanas, el peso político de las ciudades y de las áreas metropolitanas ha disminuido y sus relaciones están infrarrepresentadas en el contexto geopolítico actual. La armadura urbana de los territorios ha dejado de ser relevante en estos últimos veinte años y el protagonismo de las regiones urbanas -de carácter policéntrico como la nuestra- es hoy marginal dentro de la agenda política oficial, cuando en realidad son una invitación a penetrar en el mundo real de la movilidad cotidiana de personas y de las necesidades de la economía productiva no financiera ni especulativa.

En la orilla mediterránea de la Península Ibérica, ha ido afianzándose, casi en la clandestinidad, una región policéntrica de base urbana muy relevante: sólo entre Barcelona y Almería, encontramos una docena de ciudades de más de 100.000 habitantes. ¿Quién piensa en ellas? ¿Cuántos documentos de planificación territorial y de infraestructuras del gobierno central o de las comunidades autónomas interesadas están dirigidos a hacer más fácil la vida de quien vive con una perspectiva conjunta? El escaso peso político de la red de ciudades en esta materia es dramático. Y tiene consecuencias indeseables, tales como el mantenimiento de mecanismos de confrontación y no de cooperación. Pongamos un ejemplo. Hará poco menos de un mes, las autoridades de Antwerp (Amberes) y Zeebrugge (Brujas) llegaron a un acuerdo histórico de fusión de sus dos respectivos puertos. Una acción de este tipo es absolutamente impensable en nuestro contexto. ¿Por qué sí es posible allí? Pues, entre otras razones, porque los principales accionistas de los puertos en Bélgica, como en otros lugares de Europa, son las ciudades que los apoyan y los han visto nacer. Y estas ciudades tienen una agenda mucho más realista que otras instancias territoriales. En el caso que nos ocupa, la fusión de los dos puertos hará del nuevo ente portuario el mayor de Europa en toneladas de contenedores transportadas (157 millones al año) y el más importante en tráfico de vehículos del continente. Y no sólo se gana peso específico uniendo estos dos gigantes portuarios: también se crea valor añadido para las áreas urbanas circundantes de ambas ciudades y se permite estructurar, con un transporte sostenible basado en el ferrocarril y las vías navegables, una región densamente poblada que, además, rechaza la contaminación y la congestión derivada de la duplicación de servicios y de la competencia autodestructiva.

El gran error territorial de las dos últimas décadas de democracia en España ha sido la desconexión política y mediática respecto de sus principales sistemas urbanos

Nosotros nos encontramos muy lejos de esta situación. En nuestro país, la actividad productiva es percibida como una maquinaria abstracta articulada sobre la fantasía de una caja oscura que se llama «economía nacional» o, como mucho, «regional» o «autonómica». Y así, cuando se habla de que España es un país líder en tráfico de contenedores, en realidad oculta la extrema concentración de la actividad: el 80% de todo el movimiento de contenedores del estado se concentra tan sólo en tres puertos: Valencia, Algeciras y Barcelona. Esta tendencia a la abstracción desprecia el paisaje de la realidad específica geoeconómica. ¡Manca finezza!

El gran error territorial de las dos últimas décadas de democracia en España ha sido la desconexión política y mediática respecto de sus principales sistemas urbanos, auténticas cadenas de interacción y de contactos de todo tipo que estructuran la vida de las personas. Y si esto es evidente para toda España, aún lo es más para las relaciones entre catalanes y valencianos, donde desgraciadamente los contactos políticos (¡y culturales!) articulados sobre las relaciones de sus ciudades son casi inexistentes.

Del mismo modo que en Italia, el Nord (esa macrorregión articulada por centros urbanos potentes que se extiende de Turín y Génova hasta Verona y Padua pasando por Milán y Bérgamo) está llamada a reforzar su papel de región productiva de radical inserción europea en un proceso de corrección parcial de la globalización, también catalanes y valencianos estamos llamados a apoyar la articulación de una gran región de base urbana y metropolitana que se pueda extender por la orilla litoral de la península Ibérica y que será la nuestra manera de competir dentro de Europa en el siglo XXI.

Esta vía urbana de relación se convierte en la columna vertebral de otras visiones territoriales de mayor alcance, como una Eurorregión mediterránea

Con la próxima finalización de un corredor ferroviario mediterráneo de inspiración netamente urbana y mercantil (inédito en España), podemos predecir que los lazos serán más sencillos, cómodos e intensos. Vendrá a repararse así, por ejemplo, las nefastas políticas de cierre de líneas ferroviarias urbanas (como la que en 1985 dejó incomunicadas las ciudades de Murcia y Almería) o la marginación de las comunicaciones entre Alicante y Valencia con Tarragona, Barcelona y Girona (hay que recordar que tan sólo hace unos meses, en enero de 2020, la línea ferroviaria venció el último obstáculo que representaba un tramo de cuarenta kilómetros de vía única en Vandellòs).

Esta vía urbana de relación se convierte en la columna vertebral de otras visiones territoriales de mayor alcance, como una Eurorregión mediterránea, una megarregión funcional o una visión integrada y cooperativa como la de una Commonwealth mediterránea propuesta recientemente por el Presidente Ximo Puig en Barcelona. Desde esta posición, sería más sencillo abordar las carencias del sistema interno de comunicaciones, los vectores de conexión con el resto del territorio peninsular (sistema norte-cantábrico, vasco-navarro, Sudeste-madrileño, atlántico ...) y, incluso, las relaciones con el resto del Mediterráneo aprovechando la densa red de puertos de nuestro litoral.

Si la vieja Vía Augusta romana ponía en conexión la red urbana existente hace dos mil años, el nuevo Corredor Mediterráneo articulará una región policéntrica metropolitana donde la dinámica de cooperación debería ser el instrumento habitual de relación. Una región urbana dinámica y entrelazada, bien conectada, más sostenible y al servicio de las personas.