

El mes de setembre de l'any 2018 l'associació Confluència.cat va posar en marxa El Món de Demà, un espai de reflexió que, més enllà de la informació o la opinió, vol acumular coneixement constructiu a través de la veu d'acadèmics i científics socials joves o responsables institucionals que no són veus habituals del debat públic. Cada quinze dies El Món de demà és al Cercle posarà a l'abast del soci un article valuós de la proposta que aquesta plataforma posa en circulació.

Josep Vicent Boira

Josep Vicent Boira és catedràtic de Geografia Humana a la Universitat de València. Premi Joan Fuster d'Assaig als Premis Octubre (2002) i Ramon Trias Fargas d'Assaig Polític (2009). Avui és Coordinador del Govern d'Espanya per al Corredor Mediterrani. El seu darrer llibre és "Roma i nosaltres" (Pòrtic, 2020).

El Corredor Mediterrani, dorsal d'un sistema de ciutats

A començaments dels anys noranta del segle XX, una expressió va fer fortuna entre cercles acadèmics: "l'eix mediterrani espanyol". Es tractava d'una definició, intencionalment adjectivada tot siga dit, que feia referència a un conjunt territorial i geogràfic una mica imprecís, amb una delimitació espacial de perfil variable. Aquest gran conjunt incloïa Catalunya i el País Valencià, però on s'aturava en el seu extrem sud? Múrcia? Pot ser Almeria? Tota Andalusia o sols fins a Cadis? Era Granada més mediterrània que Jaén? Totes dues? I Sevilla, no era més aviat oberta als vents atlàntics? Al respecte disposem d'un lloable esforç del professor de la Universitat de Múrcia, José Maria Serrano, datat el 1993, que maldà per respondre a aquestes preguntes a partir d'una anàlisi del sistema de ciutats. De tan clàssica, la troballa esdevé de gran actualitat: les ciutats permetien respondre a la pregunta. Serrano defensava la hipòtesi que, tot i l'heterogeneïtat social mediterrània, s'havia anat configurant un gran sistema urbà compost de diferents subsistemes menors amb elevats graus d'interrelació humana i econòmica. Aquest ample territori mediterrani se'ns presentava així com un autèntic espai policèntric que trobava la seua fortalesa justament en el seu caràcter urbà i metropolità. I jo em pregunte, per què hem abandonat tan ràpidament aquesta perspectiva? Per què no parem més atenció a les fortes relacions metropolitanes, als intercanvis de població, als moviments de persones entre ciutats i a les relacions comercials entre àrees urbanes industrials i agràries d'aquesta llenca litoral? Les dades més recents ens mostren, sense anar més lluny, la fortíssima interrelació humana i econòmica entre catalans i valencians...

A la riba mediterrània de la península Ibèrica, ha anat afermant-se, quasi en la clandestinitat, una regió policèntrica de base urbana molt rellevant

Vist en perspectiva, la qüestió no deixa de resultar paradoxal. A mesura que les nostres societats s'han fet cada cop més urbanes, el pes polític de les ciutats i de les àrees metropolitanes ha minvat i les seues relacions estan infrarepresentades en el context geopolític actual. L'armadura urbana dels territoris ha deixat de ser rellevant en aquests darrers vint anys i el protagonisme de les regions urbanes -de caràcter policèntric com la nostra- és avui marginal dins l'agenda política oficial, quan en realitat són una invitació a penetrar en el món real de la mobilitat quotidiana de persones i de les necessitats de l'economia productiva no financera ni especulativa.

A la riba mediterrània de la península Ibèrica, ha anat afermant-se, quasi en la clandestinitat, una regió policèntrica de base urbana molt rellevant: tan sols entre Barcelona i Almeria, trobem una dotzena de ciutats de més de 100.000 habitants. Qui hi pensa? Quants documents de planificació territorial i d'infraestructures del govern central o de les comunitats autònomes interessades estan dirigits a fer més fàcil la vida de qui hi viu amb una perspectiva conjunta? L'escàs pes polític de la xarxa de ciutats en aquesta matèria és dramàtica. I té conseqüències indesitjables, com ara el manteniment de mecanismes de confrontació i no de cooperació. Posem-ne un exemple. Farà poc menys d'un mes, les autoritats d'Antwerp (Anvers) i Zeebrugge (Bruixes) van arribar a un acord històric de fusió dels seus dos respectius ports. Una acció com aquesta és absolutament impensable en el nostre context. Per què sí que és possible allà? Doncs, entre altres raons, perquè els principals accionistes dels ports a Bèlgica, com en altres llocs d'Europa, són les ciutats que els fan costat i els han vist nàixer. I aquestes ciutats tenen una agenda molt més realista que altres instàncies territorials. En el cas que ens ocupa, la fusió dels dos ports farà del nou ens portuari el major d'Europa en tones de contenidors transportades (157 milions l'any) i el més important en tràfic de vehicles del continent. I no sols es guanya pes específic unint aquests dos gegants portuaris: també es crea valor afegit per a les àrees urbanes circumdants de totes dues ciutats i es permet estructurar, amb un transport sostenible basat en el ferrocarril i les vies navegables, una regió densament poblada que, a més, rebutja la contaminació i la congestió derivada de la duplicació de serveis i de la competència autodestructiva.

La gran errada territorial de les dues darreres dècades de democràcia a Espanya ha estat la desconexió política i mediàtica respecte dels seus principals sistemes urbans

Nosaltres ens trobem ben lluny d'aquesta situació. Al nostre país, l'activitat productiva és percebuda com una maquinària abstracta articulada sobre la fantasia d'una caixa obscura que es diu "economia nacional" o, a tot estirar, "regional" o "autonòmica". I així, quan es parla que Espanya és un país líder en tràfic de contenidors, en realitat s'oculta l'extrema concentració de l'activitat: el 80 % de tot el moviment de contenidors de l'estat es concentra tan sols en tres ports: València,

Algeciras i Barcelona. Aquesta tendència a l'abstracció menysté el paisatge de la realitat específica geoeconòmica. Manca finezza!

La gran errada territorial de les dues darreres dècades de democràcia a Espanya ha estat la desconexió política i mediàtica respecte dels seus principals sistemes urbans, autèntiques cadenes d'interacció i de contactes de tot tipus que estructuraven la vida de les persones. I si això és evident per a tota Espanya, encara ho és més per a les relacions entre catalans i valencians, on dissortadament els contactes polítics (i culturals!) articulats sobre les relacions de les seues ciutats són quasi inexistent.

De la mateixa manera que a Itàlia, el Nord (eixa macroregió articulada per centres urbans potents que s'estén de Torí i Gènova fins a Verona i Pàdua passant per Milà i Bèrgam) està cridada a reforçar el seu paper de regió productiva de radical inserció europea dins un procés de correcció parcial de la globalització, també catalans i valencians estem cridats a donar suport a l'articulació d'una gran regió de base urbana i metropolitana que es puga estendre per la riba litoral de la península Ibèrica i que serà la nostra manera de competir dins Europa en el segle XXI.

Aquesta via urbana de relació esdevé la columna vertebral d'altres visions territorials de major abast, com ara una Euroregió mediterrània

Amb la propera finalització d'un corredor ferroviari mediterrani d'inspiració netament urbana i mercantil (inèdit a Espanya), podem predir que els lligams seran més senzills, còmodes i intensos. Vindrà a reparar-se així, per exemple, les nefastes polítiques de tancament de línies ferroviàries urbanes (com la que el 1985 va deixar incomunicades les ciutats de Múrcia i Almeria) o la marginació de les comunicacions entre Alacant i València amb Tarragona, Barcelona i Girona (cal recordar que tan sols fa uns mesos, el gener de 2020, la línia ferroviària va vèncer el darrer obstacle que representava un tram de quaranta quilòmetres de via única a Vandellòs).

Aquesta via urbana de relació esdevé la columna vertebral d'altres visions territorials de major abast, com ara una Euroregió mediterrània, una megaregió funcional o una visió integrada i cooperativa com la d'una Commonwealth mediterrània proposada recentment pel President Ximo Puig a Barcelona. Des d'aquesta posició, seria més senzill abordar les mancances del sistema intern de comunicacions, els vectors de connexió amb la resta del territori peninsular (sistema nord-cantàbric, basc-navarrès, Sud-est-madrileny, atlàntic...) i, fins i tot, les relacions amb la resta de la Mediterrània aprofitant la densa xarxa de ports del nostre litoral.

Si la vella Via Augusta romana posava en connexió la xarxa urbana existent fa dos mil anys, el nou Corredor Mediterrani articularà una regió policèntrica metropolitana on la dinàmica de cooperació hauria de ser l'instrument habitual de

relació. Una regió urbana dinàmica i entrelaçada, ben connectada, més sostenible i al servei de les persones.