

# Euram, la geografia necessària

El concepte d'euroregió s'escampa per Europa com la nova dimensió per fer front amb garanties als nous reptes de la globalització. El professor de geografia Josep Vicent Boira, que denuncia que els nostres països viuen al marge d'aquest debat, proposa en aquest article que es vertebre l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram) com la nova "geografia necessària".

**A**lguns dels grans debats que recorren Europa semblen no arribar als nostres països. Les Balears, el País Valencià i Catalunya viuen al marge d'algunes de les discussions més apassionants que mobilitzen avui les energies de la societat civil i de les autoritats polítiques de molts territoris de la Unió. Les polèmiques internes generades al si de les nostres societats són tan sols un pàl·lid reflex de l'autèntica preocupació que vigoritza les estructures polítiques, territorials i econòmiques de bona part d'Europa i que podem resumir en allò que els francesos han batejat com el *réploiement de la géographie* davant els nous fenòmens que sacsegen les nostres col·lectivitats.

Noves formes econòmiques es desenvolupen al món. El terme globalització s'ha fet usual i els mercats s'expandeixen a mesura que les distàncies s'escurcen. Dins de la Unió Europea, es vol que no hi haja fronteres a l'activitat econòmica, al trànsit de capitals, als fluxos de persones i d'idees. Però al costat d'aquest procés d'integració, també s'aprecia un altre moviment emergent: el nou regionalisme que situa les regions d'Europa al centre de la discussió política i com a motors de l'activitat econòmica.

Avui, el model de relacions entre les Balears, el País Valencià i Catalunya és el no-model. Quan una realitat recorre Europa, aquella dels pactes entre regions amb perfils productius, de la constitució d'euroregions amb interessos semblants, d'associacions transfrontereres d'empresaris i d'empreses, quan el

govern de la Comissió planteja la cooperació regional com una exigència de la Unió i impulsa programes per a fer-la realitat, onze milions de persones, tres països d'una potència econòmica i cultural impressionant, una realitat econòmica i social que podria aplegar fins i tot les voluntats de comunitats frontereres, com ara Múrcia, Aragó o Occitània, juguen encara amb esquemes rovellats pel pas del temps. A Catalunya, són contínues les periòdiques comparances amb Madrid de dades macroeconòmiques o de milions invertits. Però en un extrem de la comparança sempre apareix Catalunya o Barcelona, tota sola. De vegades, València se suma a Madrid en l'altre extrem de la comparació. Al País Valencià, es debat encara amb conceptes perillosos sobre l'espai, l'economia i les relacions interregionals. A les Balears, per últim, es confia en Madrid per a resoldre problemes com les connexions aèries i marítimes amb la península.

En resum, per fas o nefas, els nostres països viuen en allò que podríem denominar un capficament territorial, un aïllament geogràfic.

Però, és possible un altre model de relacions? Sí, però sols si som capaços de fer entendre que cal un nou pensament que trenque dos dels errors més comuns practicats pels polítics i dirigents empresarials dels nostres pobles: el primer és el bilateralisme i és propi sobretot dels dirigents i de la societat catalana i, de vegades, balear. La pretensió d'establir relacions directes amb Madrid ha desembocat en comparances esbiaixades per a qui les practica, perquè avui,



RAFA GIL

Aquesta és la seu central de Bancaixa, a la ciutat de València. Es tracta d'una entitat amb una forta implantació en el Principat. Al mateix temps, el País Valencià s'ha convertit en un mercat estratègic d'altres institucions, com ara Caixa Catalunya.

i per qüestions alienes a l'economia, la capital d'Espanya guanya en tema d'inversions de l'estat. Si Barcelona volguera reivindicar el seu paper davant Madrid (o davant Brussel·les), ho faria amb més força si poguera fer entendre que lidera, junt amb València i Palma de Mallorca, una euroregió d'onze milions d'habitants.

És per aquestes raons que ha arribat l'hora que el multilateralisme al si de l'Euram (Euroregió de l'Arc Mediterrani) substituesca el bilateralisme. Aquest, cal dir-ho, ha estat l'error, sobretot, dels catalans.

Hi ha, però, dos errors més. És imprescindible també trencar amb la concepció antiquada de territori que practiquen la majoria de polítics i empresaris valencians. Allunyats de les experiències europees en matèria de col·laboració interregional, al País Valencià domi-

na encara una idea de regió negligida fa temps per generacions de geògrafs i economistes. En la vella escola de la geopolítica clàssica, la regió era l'espai comprès entre fronteres. Allà, a la frontera, els processos econòmics, les necessitats d'ordenació del territori, les polítiques d'infraestructures s'aturaven. Començava un altre país i una altra societat. Però aquesta no deixa de ser una concepció retrògrada perquè avui cal concebre la regió en termes de fluxos, d'interrelacions i d'elements productius comuns i més que mai, podem dir que els processos econòmics, socials i culturals ultrapassen els límits administratius del País Valencià, essencialment cap al nord i també cap al sud, sense que això haja de suposar cap amenaça a la seua particularitat. Aquest ha estat l'error dels valencians. Així, l'exemple històric del Benelux –l'associació entre Bèlgica,

Holanda i Luxemburg–, o el més recent del fòrum Vasab 2010 (Visions and Strategies around the Baltic Sea 2010), passen sense pena ni glòria en una societat intel·lectualment i políticament adormida. Centrem-nos en aquest últim cas.

#### **La col·laboració a la Mar Bàltica.**

El programa intergovernamental Vasab 2010, nascut el 1994, pretenia desenvolupar la cooperació multilateral en planificació espacial i el desenvolupament econòmic en la regió bàltica. És que aquest projecte representa cap amenaça als interessos dels territoris, per cert, no tots nacions, que hi participen? Per què els ports de la mar Bàltica, per citar sols un camp de coordinació, poden arribar a acords de col·laboració i els de València, Tarragona i Barcelona, no? És que els dirigents dels ports de Gothenburg, d'Hamburg, de Riga o de Lübeck són

## Encontres tímids en la política firal

La profunda reestructuració interna que ha viscut Fira de Barcelona en els últims temps –fins aconseguir un impuls tripartit entre Generalitat de Catalunya, Cambra de Comerç i Ajuntament de Barcelona– i la no menys polèmica ampliació en què es troba immersa Fira de València –capitanejada per Alberto Català com a president, després de la dimissió d'Antoni Baixauli– sembla haver deixat en un segon pla les possibilitats de col·laboració entre uns i altres.

Tot i la “magnífica simpatia” que existeix entre totes dues institucions, en paraules d'Alberto Català, el fet és que l'acord que van signar Fira de València i Fira de Barcelona a finals de 1998 per organitzar conjuntament l'assistència a certàmens professionals que se celebren en el Mediterrani, ha quedat totalment desactivat. No es va anar més enllà d'algunes converses, segons fonts de Fira de València, perquè els canvis directius ho van deixar tot aturat.

Aquest no és, però, l'únic acostament que s'ha produït en els últims anys. També és conegut, per exemple, l'acord de no agressió a què han arribat, en algunes ocasions, els directius de totes dues institucions firals per evitar fer-se competència directa en determinats salons. Quan Fira de Barcelona va començar a organitzar Tecnomeeting i Fira de València el Fair Congress, es va assolir un acord d'alternança per evitar que tots dos certàmens, adreçats a sectors similars, coincidissin el mateix any.

menys professionals per establir un cert àmbit de coordinació?

Però no sols catalans, balears i valencians han comès errors. També el Govern de l'estat espanyol en comet un altre. La gran paradoxa és l'energia posada en el debilitament de les fronteres exteriors de l'estat pel que fa a cooperació econòmica i policial i l'energia també dedicada al reforçament dels límits autonòmics dins d'Espanya. Així, resulta més senzill establir acords entre les Balears i Sicília que entre les Balears i el País Valencià i allò que és incentivat a escala europea, fins i tot amb abundants recursos econòmics, és penalitzat o directament prohibit (com diu la Constitució), dins de les fronteres espanyoles.

Se'ns fa necessària una reorganització de la geografia política dels nostres països, si més no, per a determinats temes. Una geografia de geometria variable, diria jo. Per a massa coses, l'escala de les comunitats autònomes és insuficient i la de l'estat excessiva i per això, no hi ha una altra solució

que la de, fent servir una expressió anglesa, *reescaling politics*, és a dir, adaptar l'acció governamental, l'econòmica i l'associativa a les escales adients a les noves exigències del món desenvolupat, una de les quals és la de l'euroregió.

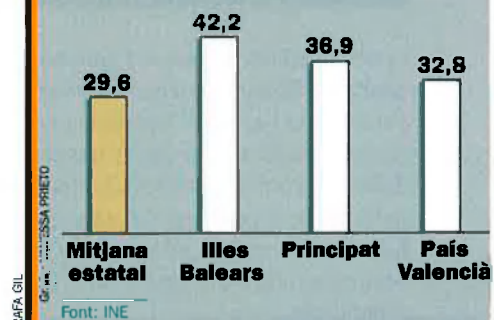
Però quina euroregió? Com hauria de ser aquesta? Si tornem a Europa, tenim un exemple de com establir sòlides bases de cooperació sobre una filosofia funcionalista. Jo assenyalaria clarament el model CECA. La CECA (la Comunitat Econòmica del Carbó i de l'Acer), embrió de la Unió europea, es basava justament en l'objectiu d'arribar a acords de cooperació en aquells sectors estratègics dins les economies europees i que fins i tot havien iniciat més d'una guerra. En compte de començar pels sectors complementaris o pels greuges compartits, els països que signaren el 18 d'abril de l'any 1951 l'acord de la CECA pensaren que calia començar pels sectors capdavanters, fins i tot competitius entre ells. Així, van aconseguir col·laboracions

També és cert que la pertinença a determinades associacions ha permès un major contacte entre directius. En aquest sentit, tant Fira de Barcelona com Fira de València pertanyen a l'Associació de Fires del Mediterrani, nascuda el 1995, i que agrupa institucions firals tant del nord com del sud del Mediterrani. Una associació amb “escassa efectivitat”, com indiquen des de Fira de Barcelona, i que ha quedat reduïda gairebé a una declaració d'intencions. S'organitzen seminaris de formació, però l'activitat no va molt més enllà a causa de les grans diferències existents –sobretot de dimensions– entre les fires que en formen part i que dificulten que l'associació sigui operativa.

L'Associació de Fires Espanyoles, la Unió de Fires Internacionals i l'Associació de Grans Recintes Europeus són altres fòrums de trobada, on també participen els recintes més modestos de Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears. Però la bona relació que hi pugui haver entre els seus directors generals no s'ha acabat traduint en actuacions concretes per reforçar una activitat que funciona com a aparador del dinamisme econòmic dels nostres territoris. No existeixen projectes de col·laboració, tot i que no es descarten en el futur. Passar de les bones intencions a actuacions concretes requereix voluntat i sovint, com assenyalen des de Fira de Barcelona, l'entorn polític i econòmic no sempre és el més adequat per aprofitar les sinergies. **B. A.**

### Empenta empresarial

Empreses per cada 1.000 habitants el 2001



Al costat d'aquestes ratlles, la Fira de València. Boira opina que la col·laboració dins de l'Euram hauria de començar pels sectors més capdavanters i fins i tot competitius, com ara el de les Fires.

estables sense que cada vegada les friccions econòmiques posaren en dubte la bona voluntat dels països implicats. És per això que pense que als nostres països, els sectors dels ports, de les fires, de l'activitat bancària, de

## Connectar Barcelona amb València

Cal plantejar-se si Catalunya mira a València amb la visió geoeconòmica adequada, donant per descomptat que no ho fa l'actual Govern de Zaplana. La política de transport del Principat diu que per a Barcelona la gran opció ferroviària en alta velocitat, una vegada connectada amb Madrid, és arribar a la frontera. I sembla que els projectes relacionats amb el sud de l'Ebre es consideren secundaris.

Mentre que a València la notícia que l'Euromed entre Barcelona i Castelló-València-Alacant havia augmentat el 30% dels seus passatgers en la primera meitat de l'any 2001 respecte a la del 2000 era objecte d'un gran tractament informatiu, a Barcelona la notícia va ser pràcticament ignorada. Malgrat aquesta falta de ressò, la demanda de mobilitat entre la Comunitat Valenciana i Catalunya s'accelera i no pareix que això siga valorat en totes les seues dimensions. L'AVE Barcelona-València és molt més defensable que la mítica connexió pirinenca, en la qual els francesos tenen clar que l'enllaç amb la xarxa europea no és prioritari per a ells i que tardaran molt a connectar Perpinyà amb el seu Tren de Gran Velocitat.

Els números diuen que els viatgers que aniran amb AVE cap a Europa seran molts menys que els que aprofitarien els 500 quilòmetres del corredor mediterrani, el rang òptim de l'alta velocitat. Els viatges des de Barcelona a Brussel·les i a París es continuaran fent amb avió. Una altra discussió són les mercaderies, però açò ja és una qüestió diferent, que esta rela-

cionada amb la competència entre els ports de Barcelona, València i Marsella.

Cal analitzar les conseqüències de la sàvia decisió de la Generalitat Catalana, que l'AVE Madrid-Barcelona faça una petita volta per passar per Tarragona. Això és bo, però suposa que la frontera ferroviària es trasllada a Cambrils i l'itinerari Barcelona-València es converteix en un pastitx d'amples de via. L'eix ferroviari mediterrani es devalua. Barcelona es connecta amb Madrid i avança cap als Pirineus, mentre que el tram Tarragona-Castelló queda relegat.

Finalment, convé aclarir que la reivindicació que l'AVE pare al Prat no és una qüestió barcelonina, com s'ha plantejat, quasi ni tan sols catalana, ja que afecta de ple els interessos mutus de valencians i aragonesos. Barcelona només serà un gran *hub* de comunicacions si aconsegueix alimentar-se amb passatgers valencians, que han d'arribar-hi per tren.

València no pot viure d'esquena a Barcelona, la geografia la situa simultàniament en la radialitat amb Madrid i en la transversalitat mediterrània. L'AVE es promou des de Madrid, però Barcelona té altres prioritats. De nou, el debat geoeconòmic, mai degudament plantejat. L'eix mediterrani és l'únic contrapès factible i modern davant de l'esquema central que històricament s'ha consolidat.

**Gregori Martín**

*Director de l'Institut de Robòtica de la Universitat de València*

l'aigua, defensa del medi ambient i promoció d'aquells aspectes unificadors de la història i de la cultura.

Cal fer entendre que les circumstàncies de l'entorn obliguen a la cooperació. Seria una irresponsabilitat amagar aquesta necessitat de coordinació darrere absurdes pèrdues de sobirania, d'ingerències o d'agressions a la identitat. Les regions no esborren les seues identitats per ordenar processos econòmics i territorials que els afecten.

Analitzat fredament i racionalment, no hi ha cap obstacle objectiu per a la conformació d'una potent realitat, l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram), en aquesta riba de la Mar Mediterrània. El llast d'enfrontaments passats, la peres mental i la incapacitat de preveure l'evolució d'una realitat canviant no poden continuar sent arguments per a refrenar el pas d'aquesta "geografia necessària" que és l'Euram.

**Josep Vicent Boira**

*Professor del Departament de Geografia de la Universitat de València*



la cultura, els empresaris dedicats a l'exportació, a la fusta, al tèxtil o al turisme haurien de ser els primers a entrar en contacte per a poder competir fora i ordenar l'activitat dins. La potència econòmica d'aquesta euroregió seria

considerable. I a més, els governs autonòmics de Catalunya, el País Valencià i les Balears –i jo també n'afegiria d'altres com Aragó i Occitània–, haurien de cooperar en l'ordenació del territori i a la planificació de recursos, gestió de