

L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional

Josep Vicent Boira Maiques

Universitat de València. Departament de Geografia

josep.boira@uv.es

Data de recepció: abril de 2009

Data d'acceptació definitiva: juliol de 2009

Resum

L'article analitza la dinàmica de relacions de l'Eix Mediterrani en el marc més ampli del debat sobre el concepte de megaregions, desenvolupat per autors com Kenichi Ohmae, Richard Florida i altres. La primera part recull noves evidències dels vincles geoeconòmics que uneixen els territoris de l'Eix Mediterrani, amb una referència especial al País Valencià i Catalunya, per al període 1975-2008, a partir d'una nova lectura d'alguns treballs coneguts sobre estructures territorials a Espanya. En segon lloc, s'hi presenten algunes de les principals aportacions referides a les megaregions, en tant que àrees fortament integrades entorn a sistemes urbans densos i amb un pes important en l'economia internacional. Als Estats Units, aquestes àrees són tingudes en compte, per exemple, en la planificació de les principals infraestructures de transport. Finalment, s'hi identifica l'Eix Mediterrani com a megaregió, i s'hi defensa que la cooperació entre els territoris que l'integren és una forma eficient d'assegurar el seu futur desenvolupament.

Paraules clau: megaregions, Eix Mediterrani, cooperació territorial.

Resumen. *El Eje Mediterráneo: entre las dinámicas locales y la perspectiva megaregional*

El artículo analiza la dinámica de relaciones del Eje Mediterráneo en el marco más amplio del debate entorno al concepto de megaregiones, desarrollado por autores como Kenichi Ohmae, Richard Florida y otros. La primera parte recoge nuevas evidencias de los vínculos geoeconómicos que unen los territorios del Eje Mediterráneo, con especial referencia al País Valenciano y Cataluña, para el período 1975-2008, a partir de una nueva lectura de algunos trabajos ya conocidos sobre estructuras territoriales en España. En segundo lugar, se presentan algunas de las principales aportaciones referidas a las megaregiones, en tanto que áreas fuertemente integradas entorno a sistemas urbanos densos y con un peso importante en la economía internacional. En Estados Unidos, estas áreas se tienen en cuenta, por ejemplo, para la planificación de las principales infraestructuras de transporte. Finalmente, se identifica el Eje Mediterráneo como megaregión, y se defiende que la cooperación entre los territorios que lo integran es una forma eficiente de asegurar su futuro desarrollo.

Palabras clave: megaregiones, Eje Mediterráneo, cooperación territorial.

Résumé. *L'Axe Méditerranéen: entre dynamiques locales et la perspective mégarégionale*

L'article analyse la dynamique de relations de l'Axe Méditerranéen dans le cadre plus vaste de débat sur le concept de mégarégions développé par des auteurs comme Kenichi Ohmae, Richard Florida et d'autres. La première partie rassemble de nouvelles preuves des liens géoéconomiques qui unissent les territoires de l'Axe Méditerranéen, avec une particulière référence au Pays Valencien et à Catalogne, pour la période de 1975-2008, à partir d'une nouvelle lecture de quelques travaux déjà connus sur les structures territoriales en Espagne. Deuxièmement, ils se présentent certaines des principales contributions relatives aux mégarégions en tant que des secteurs fortement intégrés autour de systèmes urbains denses et avec un poids important dans l'économie internationale. Aux États-Unis, ces secteurs sont pris en considération, par exemple, pour la planification des principales infrastructures de transport. Finalement, on identifie l'Axe Méditerranéen comme mégarégion et on défend que la coopération entre les territoires qui l'intègrent soit une façon efficace d'assurer son futur développement.

Mots clé: mégarégions, Axe Méditerranéen, coopération territoriale.

Abstract. *The Mediterranean Axis: between local dynamics and the megaregional perspective*

The article analyzes the dynamics of relations of the Mediterranean Axis in the wider frame of the debate about the concept of megaregions, developed by authors such as Kenichi Ohmae, Richard Florida and others. First, it gathers new evidence of the geoeconomic links that join the territories of the Mediterranean Axis, with special reference to the Valencian Country and Catalonia, for the period of 1975-2008, drawing on a new reading of some works already known on territorial structures in Spain. Secondly, there is a discussion of some of the principal contributions referring to megaregions, explained as strongly integrated areas around dense urban systems, and with an important weight in the international economy. In the United States these areas are used, for example, for the planning of the principal transportation infrastructures. Finally, the Mediterranean Axis is identified as a megaregion, and cooperation among the territories that integrate it is defended as an efficient way of assuring its future development.

Key words: megaregions, Mediterranean Axis, territorial cooperation.

Sumari

| | |
|--|---|
| Fluxos, intercanvis i relacions en la història recent: del 1975 al 2008 | Què és una megaregió? |
| L'eix mediterrani: paral·lels amb una nova jerarquia regional a escala mundial | La definició de l'eix mediterrani: una idea actual amb tradició |
| | Bibliografia |

Hi ha idees de base territorial que fructifiquen per la conjunció d'una tendència secular i d'un context favorable. La regionalització del món (i, en particular, d'alguns dels seus continents) n'és una. Aquest és un fet evident en la formulació d'allò que s'ha anomenat Eix Mediterrani: un seguit de regions, en el sentit europeu del concepte, que comparteixen una posició geogràfica deter-

minada, amb relacions econòmiques, socials i culturals intenses i privilegiades i que, justament per aquests dos fets, tenen problemes i reptes comuns. Aquest eix mediterrani ha estat definit geogràficament de formes ben diferents, però, a totes les formulacions serioses, hi figuren Catalunya i el País Valencià. Com veurem en aquest article, siga per raons econòmiques o territorials, també hi ha uns altres conjunts regionals o provincials que podrien entrar-hi. I, seguint les explicacions d'algunes de les persones que divulguen la regionalització econòmica del món amb major influència social (Kenichi Ohmae o Richard Florida), aquest conjunt territorial es podria estendre també més enllà de les fronteres estatals (que esdevenen, en realitat, una ficció en la tesi d'Ohmae i Florida), cap a regions franceses o italianes. El cert és que l'escala de l'Eix Mediterrani és i serà l'escala global amb la qual les societats catalanes i valencianes podran participar en el nou escenari global. A la crisi econòmica d'aquest cicle, cal respondre-hi amb una nova cartografia d'Europa. I aquesta nova geografia europea per a la crisi sembla que no serà ni la dels estats nació, ni tampoc la de les regions isolades. Ens fa falta una nova cartografia, una nova geografia per a la crisi, i una de les formes més adients podria ser, al meu entendre, la de l'Eix Mediterrani.

En realitat, l'Eix Mediterrani actual és el resultat de tres tendències. En primer lloc, la tendència a la regionalització del mapa europeu. El 1992, un professor d'economia, Paul M. Hohenberg, i un d'història, Lynn Hollen, publicaren a França un llibre titulat *La Formation de l'Europe urbaine, 1000-1950* (PUF). Amb molta intuïció, assenyalaren que un mapa d'Europa el 1950 podia mostrar tan sols les fronteres estatals o nacionals sense que l'observador tinguera la sensació de perdre informació. Tanmateix, avui, un mapa que presentara tan sols la realitat geopolítica estatal estaria amagant una enèrgica i vigorosa geografia política i econòmica representada per l'escala regional o, més genèricament, per l'escala subestatal. Aquest suposat mapa actual privat del detall regional no serviria ni per a poder resseguir els fenòmens de regionalització de la política de la Unió Europea, ni tampoc per a mostrar la realitat econòmica de base territorial dels eixos d'activitat creats als darrers anys.

En segon lloc, caldria parlar també d'una altra tendència, la que alguns científics nord-americans han batejat com la «realitat megaregional». El procés de regionalització que estem vivint no significa que ens baste un mapa on, a les fronteres estatals, s'hi superposen les regionals. No és això. El que cal és una cartografia capaç de copsar i explicar els fenòmens nous, els territoris emergents, els corredors que s'hi formen i els fluxos i les relacions de tot tipus que s'hi desenvolupen. Si, el 1950, un mapa d'estats era suficient per a explicar Europa, el 2009 (i sobretot en el futur), el mapa que ens cal és el de les grans regions urbanes que s'estenen per sobre de límits estatals o nacionals. Aquests tipus de processos (conformació de grans corredors interregionals de territoris i economies) està passant amb molta força als Estats Units. Allà s'estan constituint megaregions on fluxos d'activitat, corredors demogràfics i urbans i línies de transport i d'infraestructures dibuixen una nova geografia americana. Aquesta tendència també s'està estenent al cas europeu.

I, per últim, l'Eix Mediterrani és també resultat d'una tercera tendència, de molta més tradició que les dues anteriors: les dinàmiques locals de base econòmica i territorial, els fluxos i les infraestructures de comunicació que han caracteritzat les regions mediterrànies d'Espanya (allò que el geògraf francès Pierre Deffontaines va batejar com «l'Espanya de l'Est») des de fa molts anys. En algun moment, he defensat la tesi (Boira, 2006) que l'inici de l'Eix Mediterrani hispànic cal buscar-lo en el començament del segle XX, de forma simbòlica en un episodi que va materialitzar les intenses relacions econòmiques que s'estaven conformant entre Catalunya i València: l'Exposició Regional Valenciana de 1909, on la presència econòmica (i també social i cultural) catalana fou, sobretot en comparació amb la d'altres regions espanyoles, aclaparadora. A partir d'aquell moment, els fluxos, els moviments demogràfics, els intercanvis econòmics, les relacions urbanes, no han deixat de consolidar-se. Tant se val que les dades facen referència a 1975 o a 2008, com veurem. En les fonts analitzades, sempre hi apareix un potent eix mediterrani articulat a la Mediterrània occidental assentat sobre les economies de Catalunya i València i prolongat cap al nord fins a entrar a França i pel sud fins a Múrcia o més enllà (Boira, 2002 i 2003).

En aquest escrit, hi mostrarem alguns exemples de la potència de les dinàmiques territorials i econòmiques de base local (principalment, els intercanvis econòmics i els fluxos) amb algunes dades històriques i més recents. Al mateix temps, oferirem una revisió d'alguns plantejaments nous en la forma de contemplar el territori, reflexions que ens vénen des dels Estats Units d'Amèrica. Així, podem dir que la idea d'un potent eix mediterrani recull i materialitza les tendències locals (interregionals) que fan que es pugui parlar d'economies regionals i de destinacions i orígens de fluxos, però, al mateix temps, la idea s'ajusta de forma prou evident amb les formulacions que, al marge dels estudis analítics locals, s'estan desenvolupant en altres parts del món per a fer entendre el nou mapa que ens espera. D'ací el títol del nostre article: l'Eix Mediterrani té avui un terra i un sostre. El sòl són les dinàmiques locals, i el sostre, la perspectiva teòrica global. Aquests «marges» inferior i superior limiten un espai que possibilita una relació més intensa entre totes dues societats, entre els seus governs i les seues societats civils. Així doncs, l'Eix Mediterrani és la resposta lògica a la força d'unes dinàmiques locals, però també al repte d'una visió moderna global del territori.

Fluxos, intercanvis i relacions en la història recent: del 1975 al 2008

A partir del fet d'aquella exposició regional de 1909 (Boira, 2006), les tendències de contactes i relacions s'han anat desenvolupant. Per a mostrar-ho, hem seleccionat dos moments. Un primer de finals de la dècada de 1970 i un segon de l'actualitat. Per al primer moment, hem recorregut a un llibre poc conegut, però que forneix de dades ben precises per a reconstruir els lligams de l'Espanya de la transició a la democràcia i de l'articulació d'una nova etapa de relacions econòmiques i socials (anys 1975-1981) i, per al segon, hem fet ser-



Figura 1. Lligams urbans recíprocs dintre ciutats d'Espanya a principis de la dècada de 1980. Font: Ferrer i Precedo (1981).

vir algunes publicacions recents d'especialistes en el tema dels fluxos i dels intercanvis, així com dades oficials del Ministeri de Foment.

Fa trenta anys, trobar dades que mostraren la realitat interregional espanyola no era tasca senzilla. Per això, encara té més valor la publicació editada el 1981 en dos volums i dedicada a l'Espanya de les autonomies, una realitat que en aquells moments s'estava apuntant. El volum primer, de caire interdisciplinari i de més de 800 planes (Acosta et al., 1981), a més del valor intrínsec dels estudis, presenta un interès suplementari, en aportar dades estadístiques i taules que permeten reconstruir el marc de relacions econòmiques i socials en aquell moment de la història d'Espanya.

Per exemple, si parlem del sistema urbà espanyol, els geògrafs Ferrer Regales i Precedo Ledo no dubten a dibuixar un mapa (figura 1) que resumeix els lligams urbans que, a finals de la dècada dels setanta, articulaven el sistema espanyol. Un dels eixos més potents i clars és el que, en aquella data, unia les ciutats de València i Barcelona. De la mateixa forma, cap dels dos autors, en analitzar el sistema de localització industrial a Espanya, no dubta a assenyalar l'existència d'un eix semiautònom «catalán levantino» d'indústries que, tras-

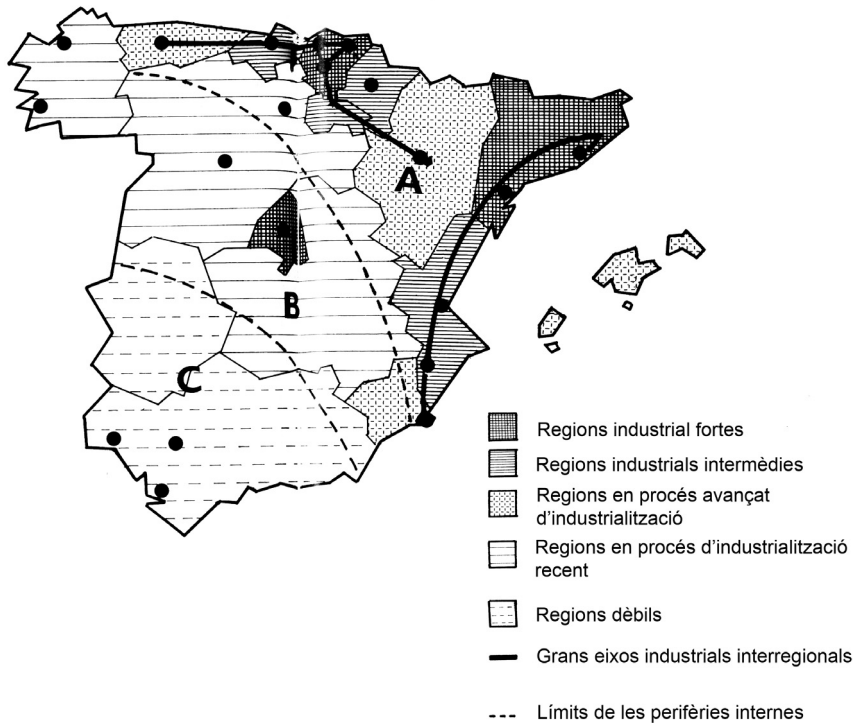


Figura 2. Eixos industrials d'Espanya a principis de la dècada dels vuitanta del segle XX. A. Primera perifèria interfocal; B. Segona perifèria; C. Tercera perifèria. Font: Ferrer i Precado (1981).

passat a un mapa (figura 2), dibuixa de forma nítida l'existència, també en el sector secundari, d'un eix mediterrani com un dels «grandes ejes industriales interregionales» (Ferrer i Precado, 1981, p. 352). En un altre lloc, a més dels mapes, els dos geògrafs assenyalen, en referir-se a la indústria valenciana: «es evidente que estas industrias carentes de algunas materias primas necesarias y de productos intermedios, precisan mantener fuertes ligazones con otras regiones, especialmente Cataluña» (Ferrer i Precado, 1981, p. 359).

El llibre que comentem ofereix també una completa sèrie estadística referida a la distribució, en tants per mil, de les tones transportades per carretera segons les províncies d'origen i destinació, en el capítol escrit per Izquierdo (1981). Aquestes xifres, amb les quals podem reconstruir els fluxos terrestres de mercaderies entre comunitats autònomes, es refereixen a l'any 1975. A partir d'aquesta completíssima taula (Izquierdo, 1981, p. 444-451), podem obtenir certes conclusions sobre relacions especialment intenses. En primer lloc, dels nou fluxos més forts, el de València-Barcelona ocupa la quarta posició, amb un 0,083 per mil de les tones transportades per carretera a Espanya l'any 1975,

Taula 1. Fluxos interprovincials a Espanya l'any 1975

| Relacions més importants per carretera en tones ransportades 1975 | Tant per mil |
|--|---------------------|
| Navarra-Guipúscoa | 0,149 |
| Santander-Biscaia | 0,102 |
| Barcelona-Madrid | 0,088 |
| Burgos-Àlaba | 0,085 |
| València-Barcelona | 0,083 |
| València-Madrid | 0,082 |
| Biscaia-Madrid | 0,066 |
| Barcelona-València | 0,062 |
| Saragossa-Barcelona | 0,061 |

Font: Izquierdo (1981: 452).

xifra a la qual caldria sumar el trajecte invers, Barcelona-València (vuitè flux més intens), amb un 0,062. En total, les relacions entre les dues províncies arriba a un 0,145. En segon lloc, dels nou fluxos més intensos analitzats a Espanya, no n'hi ha cap (excepte el que uneix València i Barcelona) que contempli les relacions entre les dues províncies alhora. Els set fluxos (vegeu la taula 1) restants no hi tenen el sentit «invers», amb la qual cosa, els fluxos València-Barcelona i Barcelona-València sumats, amb el 0,145 per mil de les tones transportades a Espanya, ocupaven el segon lloc en fluxos interterritorials espanyols, a molt poca distància del primer, Navarra-Guipúscoa (0,149).

Si aquesta anàlisi la fem per a les dues comunitats autònomes principals de l'Eix Mediterrani, el resultat és interessant (taula 2). El flux principal interregional nascut al País Valencià, l'any 1974-1975, era el que s'establí amb Catalunya (3,032 per mil de les tones totals transportades a Espanya), mentre que, vist des de Catalunya, el principal s'establí amb l'Aragó (2,404) i el segon, amb el País Valencià (1,986).

Si treballem les dades en percentatges (sense comptar-hi la mateixa comunitat que emet els fluxos), el resultat seria el següent. Per al País Valencià, l'any 1975, les destinacions principals del transport per carretera eren Catalunya (27,6%), Castella-la Manxa (14,7%) i Múrcia (13,2%), mentre que per a Catalunya eren l'Aragó (25%), el País Valencià (20,7%) i Madrid (12,6%).

Una anàlisi de les intensitats mitjanes diàries (figura 3) de la xarxa estatal de carreteres per a aquells anys mostra una Espanya on el corredor mediterrani existeix també en aquest flux de mobilitat diària entre Girona i Múrcia. Una realitat que no ha deixat de créixer.

És interessant assenyalar com aquesta tendència de fluxos no es recull quan l'anàlisi es fa amb el ferrocarril: el fet que el disseny de la xarxa de distribució (les vies) siga tan rígid i no s'adapte amb facilitat als canvis econòmics de tot tipus, fa que entre els disset fluxos més intensos (Ferrer i Precedo, 1981, p. 455) cap no circule per l'Eix Mediterrani i que, aquells que en naixen, tinguen unes destinacions exteriors a la macroregió, com ara el Terol-València (6,41% del

Taula 2. Destinacions dels fluxos per carretera l'any 1975

| Destinació | Origen | |
|----------------------|-----------------|-----------------|
| | Catalunya | País Valencià |
| País Basc | 1,1283 | 0,6341 |
| Castella-la Manxa | 0,4513 | 1,6136 |
| Andalusia | 0,7488 | 0,8566 |
| Castella i Lleó | 0,3725 | 0,3357 |
| Extremadura | 0,0614 | 0,0793 |
| Catalunya | 162,3057 | 3,032 |
| Galícia | 0,2086 | 0,2305 |
| Aragó | 2,404 | 0,5401 |
| Cantàbria | 0,1395 | 0,06 |
| La Rioja | 0,1089 | 0,0512 |
| Múrcia | 0,2423 | 1,4459 |
| País Valencià | 1,986 | 102,5533 |
| Astúries | 0,2648 | 0,7349 |
| Madrid | 1,2098 | 1,28 |
| Navarra | 0,2779 | 0,0967 |
| Total | 171,9098 | 113,5439 |

Font: Izquierdo (1981). Elaboració pròpia a partir de les dades provincials.

trànsit espanyol ferroviari de mercaderies), el Tarragona-Lleida (1,14%), el Tarragona-Saragossa (1,08%) o el Barcelona-Girona (0,88%). El retard en articular l'Eix Mediterrani com un eix ferroviari de mercaderies (tan sols ara, el 2009, se'n parla amb seriositat) explica aquest fet.

Aquestes dades mostren, doncs, que, en finalitzar el franquisme, el dibuix territorial i econòmic de l'economia regional espanyola mostrava ja la importància de les relacions entre les economies catalana i valenciana. El pas del temps no ha fet més intensificar aquesta realitat. Les dades disponibles per al període 1995-2008 així ho mostren. Per a fer-ho palès, hem utilitzat la base de dades i els estudis (en concret, un de 2008) de C-Interreg (www.cinterreg.es), projecte nascut del Centro de Predicción Económica (CEPREDE) amb el patrocini de governs regionals i institucions econòmiques públiques i privades.

A efectes d'allò que ara ens interessa (per a un detall major cal consultar l'estudi *El comercio inter-regional en España. Anàlisis de la base de datos C-interreg sobre comercio de bienes (1995-2006)*), podem afirmar que els anys transcorreguts entre aquelles dades de 1975 i la situació actual no ha variat gaire.

L'estudi que comentem mostra un fet rellevant: l'any 2006, el flux inter-regional més destacat a tot Espanya era el que s'establia entre Catalunya i el País Valencià, amb un 3,5% del volum global del valor en euros de la mercaderia transportada. La relació intensa següent es genera entre l'economia catalana i l'aragonesa, amb un 3,2%. Tanmateix, si al flux inicial hi sumem l'invers, aquell que naix de València i es dirigeix a Catalunya (1,8% del total

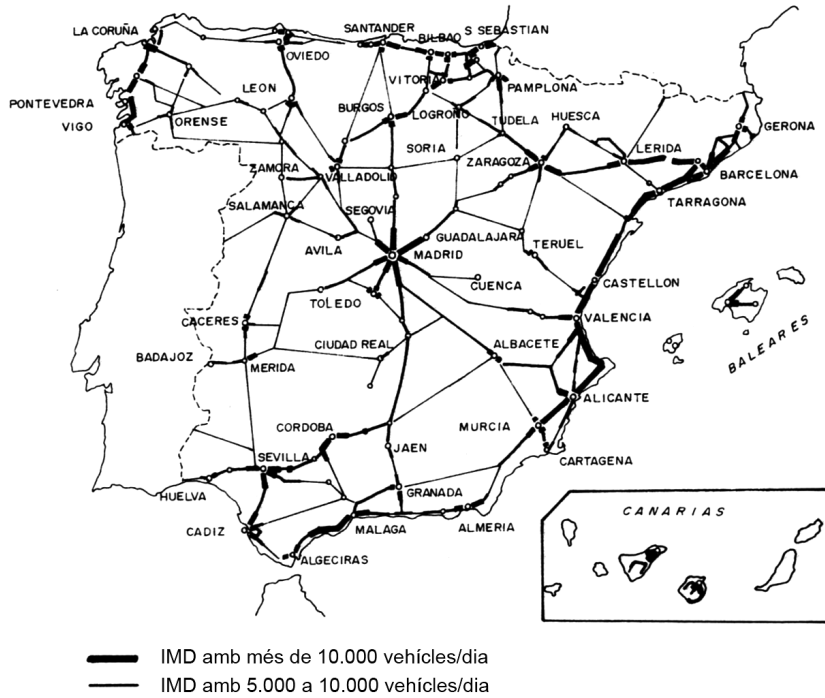


Figura 3. Intensitat mitjana diària de la Xarxa Redia de l'Estat espanyol. Font: Izquierdo (1981).

espanyol), la quota de representació del comerç de mercaderies entre les dues regions més potents de l'Eix Mediterrani arriba a un 5,3%. Aquest és, també, el principal flux biunívoic d'Espanya, per sobre del que s'estableix entre Castella-la Manxa i Madrid.

A més, els autors de l'informe, Llano i Esteban (2008), analitzen els fluxos en diferents anys de la dècada i, amb les dades objectives, apareix que, tant el 1995, com el 2000, el 2005 i el 2006, el principal flux interregional de mercaderies a Espanya és el que s'estableix entre Catalunya i València, com mostra la taula 3.

Taula 3. Fluxos interregionals principals a Espanya entre els anys 1995 i 2006

| Núm. | 1995 | | | 2000 | | | 2005 | | | 2006 | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | O | D | % | O | D | % | O | D | % | O | D | % |
| 1 | CAT | PV | 4,09 | CAT | PV | 3,92 | CAT | PV | 3,00 | CAT | PV | 3,46 |
| 2 | CAT | MAD | 3,22 | CAT | ARAG | 2,99 | CAT | ARAG | 2,88 | CAT | ARAG | 3,19 |
| 3 | CAT | ARAG | 3,14 | CAT | MAD | 2,71 | CAT | MAD | 2,34 | C-LM | MAD | 2,76 |

Font: Llano i Esteban (2008, p. 40).

Taula 4. Clients i proveïdors principals de les regions de l'Eix Mediterrani per a 1995 i 2006 en percentatge sobre el comerç interregional en euros

| CCAA | 1995 | | | | 2006 | | | |
|----------------------|---------------|------|---------------|------|---------------|------|---------------|------|
| | Client | % | Proveïdor | % | Client | % | Poveïdor | % |
| Catalunya | C. Valenciana | 18,7 | C. Valenciana | 21,4 | C. Valenciana | 19 | Aragó | 15,6 |
| | Madrid | 14,8 | Aragó | 14,4 | Aragó | 17,5 | C. Valenciana | 15,1 |
| | Aragó | 14,4 | Madrid | 13,5 | Madrid | 13,9 | Madrid | 13,5 |
| C. Valenciana | Catalunya | 24,1 | Catalunya | 38,6 | Catalunya | 19,2 | Catalunya | 31,7 |
| | Andalusia | 16 | Madrid | 12 | Madrid | 13,5 | Múrcia | 13,7 |
| | Madrid | 10,9 | Andalusia | 8,3 | Cast. i Lleó | 13,3 | Madrid | 11,3 |
| Múrcia | C. Valenciana | 31,4 | C. Valenciana | 31,9 | C. Valenciana | 38,3 | C. Valenciana | 32,4 |
| | Andalusia | 24,3 | Andalusia | 20,6 | Andalusia | 23,4 | Andalusia | 21,2 |
| | C.-la Manxa | 11,3 | Catalunya | 15,2 | C.-la Manxa | 10 | Catalunya | 19,1 |

Font: Llano i Esteban (2008, p. 42).

D'altra banda, el flux invers València-Catalunya ocupava la quarta posició el 1995 (2,63%) i el 2000 (2,49%), la sisena el 2005 (1,98%) i la vuitena el 2006 (1,69%). En aquest sentit, s'afebleix la intensa relació comentada, però es manté, com hem vist, la primacia dins dels fluxos espanyols. A partir de les dades estudiades, es pot fer també un quadre sobre els «clients» i «proveïdors» regionals de cada comunitat autònoma. En el cas de l'Eix Mediterrani, la realitat és la que es mostra a la taula 4.

Aquesta taula mostra que els fluxos des de la Comunitat Valenciana cap a Catalunya s'han afeblit entre 1995 i 2006, però no així entre aquesta i València. Per a l'economia catalana, la valenciana continua essent el client principal (amb un augment fins i tot lleuger), tot i que com a proveïdor ha perdut paper, probablement per la transformació que el model productiu valencià (desindustrialització i primacia del turisme i la construcció) ha viscut al període considerat. De la mateixa manera, per a l'economia valenciana, tot i que Catalunya continua essent de lluny el principal client i proveïdor (el 2006 superava en quasi vint punts el segon, Múrcia), també ha baixat el seu pes relatiu. Aquest comportament diferent ha fet que el saldo comercial entre les dues regions s'haja ampliat, en favor de l'economia catalana, de 2.094 milions d'euros (1995) a 5.002 milions (2006) (Llano i Esteban, 2008, p. 52).

Totes aquestes dades poden ser completades, també de forma prou recent, amb les que aporta el Ministeri de Foment sobre transport interior a Espanya a partir de l'enquesta permanent de transport de mercaderies per carretera de l'any 2008, disponible al web de la institució. A partir d'aquesta font, el dibuix de la realitat dels fluxos en l'Eix Mediterrani és el següent. Pel que fa a operacions totals (incloent-hi en buit i amb càrrega), Catalunya manté fluxos intensos de transport de mercaderies per carretera amb l'Aragó (29,5% de les operacions realitzades el 2008 amb altres comunitats autònomes) i amb la Comunitat Valenciana (23,3%). La Comunitat Valenciana manté forts lligams amb Múrcia (28,8%) i amb Catalunya (18,4%), i Múrcia, al seu torn, es relaciona amb la Comunitat Valenciana (56,3%) i amb Andalusia (16,7%). En resum, per a Catalunya, el País Valencià i Múrcia i, com a mínim, el 50% de les operacions totals de transport generades per carretera, es mantenen entre elles o amb comunitats limítrofs (Aragó en el cas del Principat). Si aquesta anàlisi la fem en tones transportades, el resultat és prou semblant, però n'augmenta encara més les relacions internes de l'Eix Mediterrani, com demostra

Taula 5. Fluxos majors de les comunitats de l'Eix Mediterrani en transport de mercaderies per carretera durant l'any 2008

| Origen/destinació | Operacions totals (%) | | | | Tones transportades (%) | | | |
|-------------------|-----------------------|------|------|--------|-------------------------|-------|------|--------|
| | Aragó | CAT | PV | Múrcia | Aragó | CAT | PV | Múrcia |
| C. Valenciana | – | 18,4 | – | 28,8 | – | 20,14 | – | 19,7 |
| Catalunya | 29,5 | – | 23,3 | – | 27,7 | – | 21,2 | – |

Font: Ministeri de Foment. Elaboració pròpia a partir de les dades de 2008.

la taula 5 (per a cada comunitat, tan sols mostrem les dades de les dues regions amb qui manté més intensitat de relacions).

Com podem veure, respecte a València, si Múrcia guanya la partida en operacions totals, Catalunya ho fa en tones transportades. Aquestes dades nodreixen un mapa de mobilitat, d'usos de carreteres i de relacions econòmiques de proximitat que reforcen la idea d'una alta «regionalització» de la vida econòmica d'Espanya, encara vigent l'any 2008, com acabem de veure.

Així doncs, hem mostrat com hi ha hagut, tot i els canvis polítics, econòmics i socials de tot tipus en els darrers trenta-tres anys (1995-2008), una tendència de fons que ha connectat les regions de l'Eix Mediterrani: tant el 1975 com el 2006 com el 2008, els fluxos comercials (en tones o en euros), han deixat clar les intenses relacions Catalunya-València, amb canvis pel que fa a la posició d'altres regions com ara Aragó o Múrcia. Per a Catalunya, Aragó ha recuperat el 2008 la posició que tenia l'any 1975, però, com en aquell any, l'economia valenciana hi figura en segon lloc, després d'estar en primer lloc la dècada de 1990. Estabilitat, doncs, de fons en la regionalització econòmica d'un país que ha canviat, però, de forma notable les seues estructures socioeconòmiques i polítiques.

L'Eix Mediterrani: paral·lels amb una nova jerarquia regional a escala mundial

Però no sols de fluxos locals viu la idea d'un eix mediterrani articulat sobre les economies catalana i valenciana i amb extensions, com hem vist, cap a Múrcia, l'Aragó 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) i que s'inseriria en la tradicional divisió d'escalas geogràfiques avui en vigor. Aquesta nova classificació (o, en paraules dels seus defensors, *The New Regional Hierarchy*) que Robert Lang i Arthur C. Nelson presenten en un estudi editat pel Lincoln Institute dels Estats Units d'Amèrica (2007), s'explica a la taula 6.

La novetat d'aquesta jerarquia regional és la presència de la megaregió. Amb aquesta caracterització global, Lang i Nelson arriben a identificar deu megaregions als Estats Units amb poblacions variables entre els 51 milions de Northeast (de Boston a Richmond) o els 34 de Great Lakes (Ohio, Michigan) i els 3,8 (Front Range, amb Denver) o els 5 del Sun Corridor (Phoenix-Tucson).

Certament, la identificació d'un continu demogràfic, urbà i urbanitzat entre, per exemple, Boston i Washington no és ben bé cap descobriment recent. L'any 1961, el geògraf francès Jean Gottmann ja va copsar el fenomen al seu llibre *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of United States*, mentre que el 1966, el senador per Rhode Island Claiborne Pell (mort el gener de 2009) havia escrit *Megalopolis unbound. The Supercity and the transportation of tomorrow*, on, segons Robert Yaro (2009), president de la Regional Plan

Taula 6. *The New Regional Hierarchy*

| Tipologia | Descripció | Exemples |
|-------------------------------|--|--|
| Metropolitan Statistical Area | — Una «àrea urbanitzada» o «ciutat principal», amb almenys 50.000 habitants i envoltada per comtats, amb un 25% d' <i>Employment Interchange Measure (EIM)</i> . | — Pittsburgh. — Denver. |
| Combined Statistical Area | — Dues o més àrees micro o metropolitanes adjacents que tenen un EIM d'almenys el 15%. | — Washington/Baltimore. — Cleveland/Akron. |
| Megapolitan Area | — Dues o més àrees metropolitanes amb ciutats centrals separades entre 50 i 200 milles que, segons les projeccions, tindran un EIM del 15% cap al 2040. | — Sun Corridor (Phoenix/Tucson). — Northern California (Bay Area/Sacramento). |
| Mega-Region | — Xarxes d'àrees metropolitanes grans i connectades que mantenen llaços funcionals, culturals i mediambientals. | — Piedmont. — Texas Triangle. |

Font: Lang i Nelson (2007, p. 1).

Association, es mostrava, d'una forma visionària, l'emergència de un sistema de ciutats connectades i de regions entrelaçades des de Maine fins a Virginia. Més recentment, «gurus» de l'economia mundial, com ara Kenichi Ohmae i Richard Florida, han divulgat aquesta forma de nova geografia econòmica. Des de fa un temps (Boira, 2002, 2004 i 2008), he tingut l'oportunitat de comentar el llibre de Kenichi Ohmae, *The End of Nation State. The Rise of Regional Economies*, editat el 1995 (n'hi ha una traducció catalana del 2009), on s'ataca la idea que els estats nació siguem els únics i més capacitats instruments de generació de riquesa i la base territorial apropiada per a crear-la. Al contrari, Ohmae assenyalava les *region-states* com l'estructura territorial més adient per a triomfar en el món de la globalització. Ohmae ha perseverat en aquesta idea en un altre llibre posterior: *The Next Global Stage. Challenges and Opportunities in Our Borderless World* (traduït al castellà el 2005). L'altra figura que ha contribuït a divulgar la idea d'un futur de megaregions a escala planetària ha estat Richard Florida. Des de fa quatre anys (Florida, 2005, 2006, 2008a, 2008b i 2009), aquest autor dedica articles a la premsa general o especialitzada i llibres i publicacions de tota mena a oferir la idea de la constitució de megaregions a escala global per sobre de les fronteres tradicionals dels estats.

VISION *for* HIGH-SPEED RAIL *in* AMERICA



Figura 4. Projecte de ferrocarrils d'alta velocitat als Estats Units d'Amèrica presentat per l'Administració del president Obama (maig de 2009). Font: US Department of Transportation.

A la vista d'això, podem dir que la novetat rau, doncs, no tant en la identificació i la descripció del fenomen en si, com en la idea que les megaregions passarien de ser considerades elements passius de la geografia moderna a ser-ne instruments actius i, alhora, escenaris mòbils i dinàmics d'una nova manera 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 de 2009 pel president Obama) es corresponen de forma prou aproximada a la geografia de les regions multicittat que hi està creixent. Fet i fet, els onze corredors d'alta velocitat ferroviària dissenyats pel govern federal (figura 4) pràcticament serviren a totes les megaregions americanes definides pels estudis tècnics, excepte una (Poticha, 2007, p. 46).

Què és una megaregió?

Han estat diverses les definicions que, als Estats Units, s'han donat del concepte de megaregió. Una de ben completa és l'aportada per un estudi del Center for Quality Growth and Regional Development, pertanyent al Georgia Tech College of Architecture, qui, el 2006, les definia com «extended networks of metropolitan centers and the surrounding areas [that] often cross

county and state lines and are linked by transportation and communication networks».

Una altra definició (Zhang et al, 2007, p. 21) concreta un poc més en parlar de medi natural, transport i economia: «A megaregion consists of two or more metropolitan areas linked with interdependent environmental systems, a multimodal transportation infrastructures and complementary economies».

Catherine Ross (2008), en un estudi preparat per a un simposi sobre megaregions i transport destinat a l'US Departament of Transportation i a la Federal Highway Administration, introdueix una definició amb un component que crec que és especialment indicatiu per al nostre àmbit: les relacions culturals. Ross (2008, p. 3) parla de les megaregions com a: «networks of metropolitan centers and their surrounding areas, connected by existing environmental, economic, cultural and infrastructure relationships». I assenyala que la megaregió ofereix «a framework for inter-jurisdiction cooperation».

Lang i Dhavale (2005) prefereixen parlar de *megapolitan areas*, un concepte de contingut un poc diferent al que es fa servir quan es parla de megaregió (potser un concepte més urbà i metropolità, menys regional en podem dir), però la definició del qual s'acosta molt a l'escala que analitzem. Així doncs, una *megapolitan area* hauria de complir les característiques següents: combinar almenys dues àrees metropolitanes (tot i que en pot incloure dotzenes); contenir almenys 10 milions d'habitants en l'horitzó del 2040; nàixer d'àrees metropolitanes i micropolitanes contigües o territorialment pròximes; constituir una regió cultural «orgànica», amb una identitat i una història distintiva; ocupar o estendre's per una regió geogràfica natural de característiques semblants; disposar d'enllaços entre els grans centres urbans mitjançant infraestructures de transport; conformar una xarxa urbana funcional mitjançant fluxos de serveis i béns, i formar una geografia profitosa capaç de constituir la base d'una planificació regional a gran escala (a part de dues característiques més, pròpiament nord-americanes: «lies within the US; consists of countries as the most basic unit») (Lang i Dhavale, 2005, p. 1).

Per últim, la Regional Plan Association (2006) estableix que, als Estats Units, les megaregions es defineixen per patrons de relacions que, junts, defineixen interessos comuns, interessos comuns que, al seu torn, haurien de ser a la base de decisions polítiques. I cita cinc grans categories de relacions que defineixen la megaregió: una topografia i uns sistemes mediambientals, sistemes d'infraestructures, vincles econòmics, patrons d'assentament i d'ús del sòl i una història i una cultura compartides. No totes les megaregions han de tenir en comú tots i cadascun d'aquests àmbits, però, com més en comparteixen, més fortes i més fàcils de reconèixer són les megaregions.

Més enllà d'aquestes definicions, pràcticament tots els autors consultats estan d'acord a entendre les megaregions als Estats Units com l'escala adequada per a plantejar una planificació territorial a mitjan camí entre l'àmbit continental i l'estatal. Als Estats Units, les megaregions (figura 5) s'observen com un exemple no sols d'enfocament apropiat a l'escala justa, sinó com un àmbit de cooperació entre autoritats dins un marc federal. Cal recordar que aquesta



Figura 5. Les megaregions americanes. Font: Florida et al. (2008b).

nova escala d'anàlisi i de planificació quasi sempre ultrapassa les fronteres dels estats de la Unió. Així, de les deu àrees megapolitanes (si fa no fa, com hem vist, megaregions) identificades per Lang i Dhavale (2005), tan sols una, denominada Valley of the Sun, es desenvolupa íntegrament dins d'un sol estat, Florida. El cas contrari seria l'àrea megapolitana del Midwest (vuit estats) o del Northeast (onze). En aquest sentit, són especialment interessants algunes reflexions emanades del Lincoln Institute of Land Policy. Per exemple, McKinney i Essington (2006) —i abans McKinney, Parr i Seltzer (2004)— mostren la importància, no sols a escala megaregional, de planificar per sobre de les delimitacions administratives («to plan across boundaries») i el gran problema que té plantejada la geografia: «the mismatch between the geography of the problems and the geography of existing institutions».

Així doncs, aquesta perspectiva de megaregions resulta indestruïble d'una certa visió federal del territori assentada en tres principis fonamentals: cooperació, incentivació i coordinació («The federal government could also lead in coordinating infrastructure planning and investments for national and regional intermodal, high-speed transportation networks»), sempre dins d'un espe-

rit de col·laboració i associació estratègica («these investments would be made through partnerships between federal, state and regional government and private investors») (Carbonell i Yaro, 2005). Com proposa la Regional Plan Association (RPA) (2006, p. 12): «the recognition of the megaregion as an emerging geographical unit also presents an opportunity to reshape large federal systems of infrastructure and funding». Dins del treball que, per exemple, la iniciativa America 2050 de la RPA s'ha marcat, hi figuren tant anàlisis territorials i econòmiques com reflexions sobre la nova governança i el paper que el govern federal hi hauria de tenir.

La definició de l'Eix Mediterrani: una idea actual amb tradició

Que l'Eix Mediterrani existeix és difícil de negar. Richard Florida, a un article divulgatiu sobre la geografia econòmica mundial (2005), 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 concentració de riquesa (Florida, 2006 i 2008). Una d'aquestes megaregions mundials era 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 de la Light-based Regional Product (un criteri basat 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. El que Florida no ha acabat de mostrar a l'escala dels seus mapes és la fluida i intensa relació interregional que s'hi articula i que he mostrat ací per al 1975, el període 1995-2006 i el 2008.

En el cas de l'Eix Mediterrani, des de fa anys, he defès 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 d'altres escales locals de govern. Al contrari. Una lliçó derivada del cas americà ens revela la importància que continuarà tenint el factor local: «States and local government will continue to play the important role of planning, developing and maintaining much of the nation's infrastructure investments within the context of a national vision and clear federal priorities and performance standards» (RPA, 2008, p. 7). Per això, l'Eix Mediterrani es configura com una nova escala que caldrà considerar en el moment de fer 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 escales espanyola i europea.

En el nostre cas, l'Eix Mediterrani hauria de ser la materialització dels principis que han nodrit la discussió d'aquest article: la resposta a l'afirmació que lliga eficiència i megaregió, la idea d'una megaregió com a esquema o marc (*framework*) per a la cooperació interadministrativa i interregional, la base ter-

ritorial 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 mobilitat, l'àmbit per a desenvolupar accions relacionades amb un teixit econòmic semblant o interconnectat.

Bibliografia

- ACOSTA, R. et al. (1981). *La España de las Autonomías. Pasado, presente y futuro*. 2 vols. Madrid: Espasa-Calpe.
- BARNETT, J. (2007). «What are the Nation's Future Growth Trends?». A: BARNETT, J. (ed.). *Smart Growth in a Changing World*. American Planning Association, p. 7-16.
- BOIRA, J.V. (2000). «Les relacions entre València i Barcelona. El redescobriment d'una agenda geopolítica». *L'Espill*, 6, p. 150-164.
- (2002). *Euram 2010. la Via Europea*. València: Tres i Quatre.
- (2003). «L'Eix Mediterrani. De les bases intel·lectuals històriques a la realitat econòmica actual». *Debats Tecnològics*, 20, p. 8-15.
- (2004). «Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu». *Revista Econòmica de Catalunya*, 48.
- (2006). *València i Barcelona. Retorn al futur. L'Exposició Regional Valenciana de 1909*. València: Tres i Quatre.
- (2007). «El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): historia de un desencuentro». *Revista Papers. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona*, 44. Monogràfic «Planificación de infraestructuras y territorio. El Arco Mediterráneo», p. 32-43.
- (2008). «El Corredor de la Mediterrània en l'horitzó del 2025. Fluxos, infraestructures i escenari global». *Idees. Centre d'Estudis de Temes Contemporanis. Generalitat de Catalunya*. [<http://www.idees.net/files/941-151-document/BoiraCat.pdf>]
- CARBONELL, A.; YARO, R.D. (2005). «American Spatial Development and the New Megalopolis». *Land Lines*, 17 (2), p. 1-4.
- CENTER FOR QUALITY GROWTH AND REGIONAL DEVELOPMENT (2006). *Emerging MegaRegions: studying the Southeastern United States*, juliol. [http://www.cqgrd.gatech.edu/PDFs/PAM_overview_1-30-06.pdf]
- FERRER, M.; PRECEDO, A. (1981). «El sistema de localización urbano e industrial». *La España de las Autonomías. Pasado, presente y futuro*. Madrid: Espasa-Calpe. 2 vols. Vol. I, p. 298-365.
- FLORIDA, R. (2005). «The world is spiky». *The Atlantic Monthly*.
- (2006). «The new megalopolis». *Newsweek*, 3-10 de juliol.
- (2009). «How the crash will reshape America». *The Atlantic Review*, March, 2009. [<http://www.theatlantic.com/doc/200903/meltdown-geography>]
- FLORIDA, R. et al. (2008a). «The rise of Mega Region». *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1 (3), p. 459-476.
- FLORIDA, R. et al. (2008b). «Who's Your City?: How the Creative Economy Is Making Where You Live the Most Important Decision of Your Life: How the Creative Economy Is Making Where to Live the Most Important Decision of Your Life». Traducció al català: *Les ciutats creatives* (2009). Barcelona: Pòrtic, Visions.
- IZQUIERDO, R. (1981). «El modelo de transporte». *La España de las Autonomías. Pasado, presente y futuro*. Madrid: Espasa-Calpe. 2 vols. Vol. I, p. 367-479.

- KATZ, B.; MURO, M.; BRADLEY, J. (2009). «Miracle Mets. Our fifty states matter a lot less than our 100 largest metro areas». *Democracy. A Journal of Ideas*, 12, p. 22-35.
- LANG, R.E.; DHAVALA, D. (2005). «America's Megapolitan Areas». *Land Lines*, 17(2), p. 1-4.
- LANG, R.E.; NELSON, A.C. (2007). «Beyond the Metroplex: examining commuter patterns at the 'megapolitan Scale'». *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*.
- LLANO, C.; ESTEBAN, A. (2008). *El comercio inter-regional en España: Análisis de la base de datos C-interreg sobre comercio de bienes (1995-2006)*. [http://www.c-interreg.es/El_Comercio_Interregional_en_España_1995-2006_29_10_08.pdf]
- MCKINNEY, M.; PARR, J.; SELTZER, E. (2004). «Working across boundaries. A framework for regional collaboration». *Land Lines*, 16(3), p. 5-8.
- MCKINNEY, M.; ESSINGTON, K. (2006). «Learning to think and act like a region». *Land Lines*, 18 (1), p. 8-13.
- OHMAE, K. (1995). *The End of the Nation State. The Rise of Regional Economics*. Free Press. Simon and Schuster Inc. Traducció al català: *La fi de l'estat-nació*. Barcelona: Proa. Temes Contemporanis, 2009.
- (2005). *The Next Global Stage. Challenges and Opportunities in Our Borderless World*. Wharton School Publishing. Traducció al castellà: *El próximo escenario global. Desafíos y oportunidades en un mundo sin fronteras*. Barcelona: Granica, 2005.
- POTICHA, S. (2007). «Transportation in the Multi-City Regions». A: BARNNET, J. et al. (eds.). *Smart Growth in a Changing World*. Chicago: The University of Chicago Press i American Planning Association, p. 45-60.
- REGIONAL PLAN ASSOCIATION (2006). *American 2050: a Prospectus*.
- (2007). *Notheast Megaregion 2050. A Common Future*.
- (2008). *Rebuilding and Renewing America. Toward a Twenty-first Century Infrastructure Investment Plan. An American 2050 Forum*.
- ROSS, C. (2008). *Megaregions: Literature Review of the Implications for U.S. infrastructure Investment and Transportation Planning*. Atlanta: Center for Quality Growth and Regional Development (CQGRD).
- UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA SCHOOL OF DESIGN (2005). *Reinventing megalopolis. The Northeast Megaregion*. [<http://www.america2050.org/2005/11/reinventing-megalopolis-the-no.html>]
- (2006). *Uniting people, places and systems. Megalopolis unbound*. [<http://www.america2050.org/cgi-sys/cgiwrap/rpatri/managed-mt/mt-search.cgi?search=Uniting+people%2C+places+and+systems&IncludeBlogs=20>]
- YARO, R. (2009) *The Sixties are back*. Spotlight, vol. 8, n. 3. *Regional Plan Association*. [<http://www.rpa.org/2009/02/spotlight-vol-8-no-3-the-sixties-are-back.html>]
- YARO, R.; CARBONELL, A. (2007). «Reinventing megalopolis: the Northeast Megaregion». A: BARNNET, J. (ed.). *Smart Growth in a Changing World*. Planners Press. American Planning Association, p. 77-96.
- ZHANG, M. et al. (2007). «Connecting the Texas triangle: Economic Integration and Transportation Coordination». *The Healdsburg Research Seminar on Megaregions*. Regional Plan Association. Lincoln Institute of Land Policy, p. 21-36.