

EURAM POLICÈNTRIC? SISTEMA TERRITORIAL ACTUAL I NOVES VISIONS

Álvaro Paricio Carreño

Beques Convocatòria 2004

I. INTRODUCCIÓ

El desenvolupament econòmic europeu dels últims 50 anys s'ha caracteritzat per seguir un procés de concentració entorn del que s'ha vingut a conèixer com la *Blue Banana* o dorsal europea. Un espai restringit que començava a generar problemes en la construcció d'una Europa competitiva econòmicament i cohesionada socialment. Enfront d'aquest desenvolupament monocentric, el model territorial europeu, a través de la Unió Europea, ha buscat vies de fuga a aquesta concentració i a través de les seues polítiques regionals tracta de potenciar el desenvolupament regional d'espais perifèrics. Entre aquests nous espais l'Arc Mediterrani apareix com un territori clau per a difondre el desenvolupament des del nord al sud d'Europa o el que és el mateix, potenciar un desenvolupament territorial policentric.

La concepció de l'Arc Mediterrani com euroregió es remunta dècades arrere quan ja en 1973 durant la Conferència de regions Perifèriques Marítimes (CRPM) s'exposa la necessitat de proposar espais alternatius a una concentració que ja s'intuïa problemàtica per al creixement policentric i competitiu d'Europa. Des de llavors s'han succeït les iniciatives i els estudis per a definir el territori a què circumscriure l'euroregió. Per a la Comissió, l'Arc Mediterrani es prolonga des d'Andalusia fins a sud Itàlia. Per a altres és una regió entre la Vall del Po fins al Venetó, però en alguns altres casos només es percep la regió com un territori espanyol. La dificultat de definir espacialment la regió també es trasllada a l'estrictament eix mediterrani espanyol. Es sol limitar els estudis a les regions riberenques, però també es donen estudis que inclouen regions com Aragó, Múrcia i Castella la Manxa.

En aquest estudi, l'espai analitzat s'ha centrat en les comunitats de parla catalana sense deixar de costat aspectes puntuals de les comunitats d'Aragó i Múrcia, regions que han d'entendre's com estratègiques en el desenvolupament global de la regió perquè els llaços d'unió i realitats comunes inviten a pensar en una integració conceptual de l'espai.

Siga quin siga l'espai natural de la regió mediterrània, per a complir el propòsit de la Unió Europea de desenvolupar espais social i econòmicament cohesionats i competitiu,

l'objectiu del policentrisme és estratègicament clau. Per desenvolupament policentric s'entén el desenvolupament d'un territori a partir de diferents punts concrets del mateix, ja siguin ciutats, comarques o àrees metropolitanes. Desenvolupar diferents espais d'un territori difondrà les sinergies creades donant cohesió i reforçant el caràcter regional de l'espai la qual cosa repercutirà en una major competitivitat del territori. Si al contrari, el desenvolupament se centra en un únic punt del territori (monocentrisme) creixerà la dependència d'un únic espai i estructura, amb el risc que si aquest entra en declivi tot el territori de la seua àrea d'influència també entrarà en declivi.

Aquest estudi defén que l'Arc Mediterrani, amb els seus problemes i virtuts, és un espai policentric sobretot en una escala regional on la disposició de ciutats al llarg del litoral espanyol no té comparació dins de l'estat espanyol i s'aproxima a la disposició de regions europees amb una clara estructura policèntrica. Amb tot, aquesta anàlisi detallada de la situació territorial de l'espai mediterrani incidirà en la dificultat de trobar un model policentric en l'escala local per les escasses relacions existents entre els principals espais urbans de la regió i les àrees rurals.

Vista la importància del concepte de policentrisme en el desenvolupament regional, aquest estudi analitzarà en primer lloc els elements teòrics que s'amaguen darrere del terme policentrisme. A continuació s'analitzarà la realitat territorial de l'espai mediterrani i s'estudiarà el sistema de comunicacions existent sobre l'EURAM. L'últim apartat estarà centrat en la síntesi d'aquelles nocions més importants que s'han tractat.

II. APROXIMACIÓ CONCEPTUAL AL POLICENTRISME

La creixent preocupació des de la Unió Europea i els seus organismes per aconseguir un territori globalment competitiu i internament cohesionat, ha motivat la posada en marxa en els últims anys de nombroses línies d'actuació que tenen en el desenvolupament policentric un dels seus principis bàsics. Però, què és el policentrisme?

D'entrada aquesta és una qüestió complicada, perquè a pesar de no ser un concepte nou, el policentrisme no té una definició exacta ni per a tots el seu significat és el mateix. Així, els urbanistes utilitzen el concepte com a ferramenta estratègica per a la planificació territorial; mentres que en la geografia el terme s'empra per a parlar sobre qüestions d'estructura i creixement urbà. Per a la Unió Europea el policentrisme ha de ser un objectiu socioeconòmic i els líders polítics ho utilitzen com a exemple per a explicar l'eficàcia de les seues polítiques i el desenvolupament dels seus territoris.

L'escala també serà un factor determinant en la concepció del terme perquè podem parlar de diferents nivells de policentrisme segons l'escala que es maneja, així P. Geddes (1975) parla d'una connexió d'una hora entre els nodes del territori per a parlar de policentrisme, la qual cosa ens acostava a una concepció del policentrisme a escala local. Per contra més recentment, Simin Davoudi parla de la necessitat interconnexions funcionals (informació, intercanvis comercials) entre els nodes, la qual cosa supera l'escala local i entra de ple en l'escala regional i supraregional que és la que més es té en compte des d'Europa.

El policentrisme territorial i funcional

Prova del complex que resulta definir el policentrisme és la distinció que fa la CRPM en “*Study on the constructions of a polycentric and balanced development model for the european territory*”. En aquest document s'aposta per fer una doble distinció en el projecte policentric: el policentrisme europeu o territorial i el policentrisme funcional.

- El policentrisme europeu l'objectiu del qual és valorar a escala europea el sistema d'aglomeracions urbanes amb pes demogràfic i econòmic per a interactuar

directament amb els grans centres de decisió a Europa i resta del món, al mateix temps que expandix la seua influència als territoris veïns.

El policentrisme funcional que pretén impulsar una major complementarietat entre les àrees urbanes europees amb el propòsit de que aquestes puguen jugar un paper estructurant en l'equilibri territorial. El policentrisme funcional és un concepte que es pot aplicar a diferents escales segons el tipus de funcions a què fem referència per a la integració de territoris.

Dos visions diferents però amb un mateix objectiu: aconseguir el desenvolupament econòmic i social equilibrat dels territoris.

Quadro 1. Principals característiques del policentrisme europeu i funcional

	Policentrisme Europeu	Policentrisme Funcional
Objectiu	La revaloració, a escala del continent europeu, d'aglomeracions i de sistemes urbans per a interactuar directament en els grans centres de poder europeus i mundials. Creixement econòmic	Fomentar una millor complementarietat entre les àrees urbanes europees perquè aquestes puguen realitzar un paper més estructurant en l'equilibri dels territoris. Cohesió territorial
Mecanismes d'actuació	Polítiques territorials i regionals: Creació d'infraestructures i servicis, reforç de les xarxes de comunicació, inversió en I+D+I, etc.	Polítiques sectorials, relacions institucionals i aliances entre actors socioeconòmics (Know-how, <i>benchmarking</i> , etc).
Actors implicats	UE ↴ Països ↴ Regions ↴ Governos locals	Totes les escales interactuen amb distints nivells de llibertat.
Criteris que segueixen	Més quantitativus	Més qualitativus

Potser els problemes per a definir clarament el concepte de policentrisme es troben en el seu propi origen. La gènesi conceptual del policentrisme es troba en el món de l'urbanisme i les seues teories explicatives sobre el creixement de les ciutats. No obstant en les últimes dècades els processos territorials ja no sols afecten les ciutats sinó a la globalitat del

territori per això el terme ha passat a ser utilitzat per una àmplia gamma de disciplines i estudis.

Una de les institucions que més ús haja fet del terme haja sigut la Unió Europea que enfront del model monocentric de desenvolupament europeu, va començar a preocupar-se per introduir nous models de creixement trobant en les teories policèntriques una via per a trobar l'equilibri econòmic i social dels territoris europeus. I dins dels documents que s'ha manejat la UE, el concepte de policentrisme adquireix una importància capital en l'Estratègia Territorial Europea.

El Policentrisme en l'Estratègia Territorial Europea

La ETE no és més que la culminació d'un projecte a llarg termini de la Comissió a la recerca una Europa fortament unida que s'allunye d'aquella primera Europa coneguda com la de les dos velocitats i tres marxes. Una Europa on els territoris divergien en interessos i dinàmiques. La ETE naix de la necessitat de combinar el desenvolupament de les regions més potents econòmicament a Europa amb aquelles regions perifèriques que es troben en estadis d'evolució més retardats i aconseguir un desenvolupament no centrat en un únic espai sinó en diferents regions d'Europa per a fer-la més competitiva enfront d'EE.UU. I Japó.

Darrere de la ETE s'amaga una implicació progressiva de la Comissió en qüestions explícitament referides a la planificació territorial, i indirectament, sobre els efectes que tenen les polítiques comunes sobre el desenvolupament territorial. Aquest procés naix en 1993 a Lieja, on es decidix elaborar un document comú que servisca de guia per al desenvolupament de la política territorial d'Europa. A partir de llavors, i en les successives reunions de la Comissió, se'n van anar adoptar acords que van desembocar en el primer document oficial de l'ETE aprovat en Noordwijk en 1997 i finalment en la reunió de Postdam en 1999 es va crear l'*European Spatial Development Perspective*.

La ETE sosté la idea que el conjunt europeu per a ser equilibrat i sostenible deuen aconseguir-se un triple objectiu que dóna resposta a les tres dimensions que preocupen en el si de la UE: competitivitat econòmica, cohesió social i sostenibilitat ambiental.

1. Desenvolupament policentric del territori i nova relació camp – Ciutat.

La ETE pensa que desenvolupant diverses zones dinàmiques d'integració en l'economia mundial, ben distribuïdes per la UE, comunicades i connectades entre si, és clau per a millorar l'equilibri territorial d'Europa. Com en tot el document, per a aconseguir aquest objectiu és fonamental el caràcter voluntari de la col·laboració i la igualtat de drets entre els coparticipants.

És per això clau la idea de promoure xarxes de ciutats de xicotetes regions que pel seu dinamisme i capacitat d'adaptació als canvis de mercats, els permeten ser motor econòmic dels territoris. Molt relacionada amb això, està la idea de fomentar en aquests espais el potencial endogen propi de cada territori, perquè s'ha demostrat a través de les diferents crisis econòmiques (73, 79) que els espais que aprofiten les seues potencialitats seran els primers a eixir de la crisi i a rebre inversions, sent l'escala local la més ideal per a intervindre i actuar.

En referència a les grans ciutats, es pretén controlar el creixement cap a espais perifèrics i evitar problemes d'accessibilitat i mobilitat, elements claus en la competitivitat dels territoris per atraure inversions.

Finalment, el món rural apareix com un espai renovat, vist en positiu i on els valors ecològics, paisatgístics i culturals, deuen servir per a promoure xicotetes economies actives, integrades en xarxes regionals, desenvolupant nous mercats i facilitant l'accés a la informació i coneixement.

La base fonamental d'aquest punt és que només el desenvolupament policentric d'Europa la pot convertir en una regió capaç de competir a nivell econòmic amb la resta de regions

mundials. Fins ara, el 50% del PIB i el 40 % de la població es concentra en un 20 % del territori que representa la “Banana Blava”. L'espai de major dinamisme econòmic i social d'Europa i que es troba delimitat pels vèrtexs que formen les ciutats Londres, Paris, Milà, Munic i Hamburg.

Però aquest objectiu merament econòmic no pot deslligar-se de l'objectiu de la cohesió social i territorial que des de la formació de la UE sempre s'ha pretés. Així les disparitats existents entre el centre d'Europa que forma la Banana Blava i la perifèria d'Europa, sobretot la del sud d'Europa amb un PIB per *capita* entre el 50 i 65% de la mitjana han de combatre's a través dels instruments existents. Instruments com els Fons Estructurals, els Fons de Cohesió i iniciatives comunitàries que l'eficàcia dels quals és una incògnita de cara al nou període de programació i a l'ampliació a la nova Europa deixant a moltes regions del sud-est sense capacitat de competitivitat i sense els fons actuals, augmentant el risc de ruptura respecte a les regions més dinàmiques d'Europa

2. Accés equivalent a les infraestructures i al coneixement.

La UE és coneixedora que clau per a generar territoris competitius és aconseguir el bon funcionament dels transports i telecomunicacions (la nova economia). Dins d'aquesta línia estratègica, l'ETE aposta per no densificar les grans xarxes de comunicació evitant deteriorar el medi ambient i crear deseconomies. D'aquesta manera, s'intenten crear xarxes policèntriques de transport secundàries que connecten tot el territori a partir de les grans vies ja existents i integrar les economies regionals i urbanes de manera eficient.

L'altre punt clau de l'estratègia és fomentar la intermodalitat: connectar diversos mitjans de transport per a maximitzar els seus rendiments, descongestionar el tràfic i evitar costos per addicionals infraestructures. D'altra banda, s'emfatitza en la necessitat de coordinar els diferents organismes de control (aeroports, ports, ferrocarrils), intentant buscar estratègies comunes de desenvolupament i evitant projectes competidors que s'interposen. Un exemple d'això, seria que els ports del Mediterrani espanyol desenvoluparan un projecte comú i no competiren com ho fan ara els ports de Barcelona o València.

3. *Gestió prudent de la naturalesa i el patrimoni cultural.*

La idea fonamental d'aquest punt, és que s'han de buscar els elements de gestió i patrimoni com a estratègia territorial i no limitar-se a ser una estratègia conservacionista. Deu oblidar-se la tradicional visió del camp com a lloc negatiu i l'agricultura com a única eixida econòmica. En el nou context mundial, no es pot parar la potencialitat econòmica del territori per la protecció del mateix. Mes bé s'ha de produir la integració del patrimoni cultural i natural en models econòmics de desenvolupament sostenible. Amb aquest punt, la ETE recupera la idea de paisatge i la intenta utilitzar com a part del potencial endogen de cada territori.

QUADRO 2. Objectius polítics i opcions per al territori europeu

Desenvolupament policentric i nova relació camp Ciutat	Accés equivalent a les infraestructures i al coneixement	Gestió prudent de la Naturalesa i el patrimoni Cultural
<ul style="list-style-type: none"> Desenvolupament Territorial policentric i equilibrat de la Unió Europea 	<ul style="list-style-type: none"> Un plantejament integrat per a millorar la connexió a les xarxes de transport i l'accés al coneixement 	<ul style="list-style-type: none"> Naturalesa i patrimoni cultural com a potencials de desenvolupament
<ul style="list-style-type: none"> Ciutats i regions urbanes dinàmiques, Atractives i competitives 	<ul style="list-style-type: none"> Desenvolupament policentric: model per a una millor accessibilitat 	<ul style="list-style-type: none"> Conservació i desenvolupament del Patrimoni natural
<ul style="list-style-type: none"> Desenvolupament endogen, diversitat i eficàcia dels espais rurals 	<ul style="list-style-type: none"> Utilització eficaç i sostenible de les infraestructures 	<ul style="list-style-type: none"> Gestió dels recursos hídrics: Un repte per al desenvolupament territorial
<ul style="list-style-type: none"> Associació entre el camp i la ciutat 	<ul style="list-style-type: none"> Difusió de la innovació i el Coneixement 	<ul style="list-style-type: none"> Gestió creativa dels paisatges i el patrimoni cultural

Com es pot apreciar hi ha una referència directa a les teories del policentrisme i és la mateixa UE qui a través dels seus fons promouen el desenvolupament policentric de les seues regions.

III. LA DIMENSIÓ TERRITORIAL DE L'ESPAI MEDITERRANI

Quan s'observa per primera vegada una imatge del territori mediterrani no pot pensar una altra cosa sinó que s'està davant d'una espai cohesionat, organitzat i amb una correcta distribució dels centres urbans. Una distribució que és fruit d'un passat recent en el que la regió mediterrània, gràcies al *boom* turístic, es va convertir en un referent nacional i internacional tant a nivell demogràfic com econòmic.

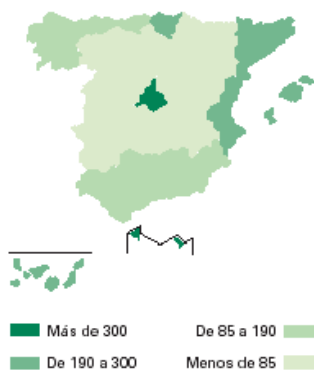
Imatge nocturna de l'espai mediterrani



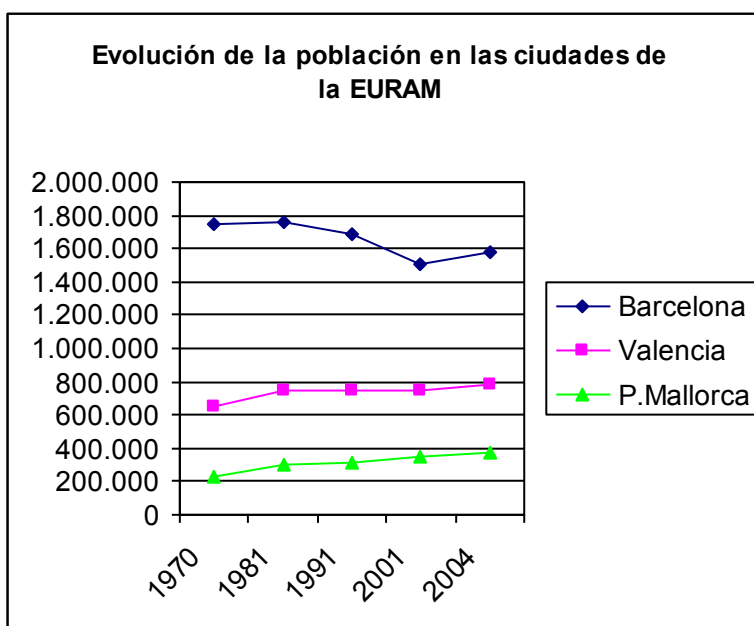
Darrere d'aquest principi de distribució, la primera afirmació que es pot fer respecte d'això és que el Mediterrani a escala regional és un espai policentric. Com es veu en la imatge nocturna d'Europa, exceptuant la gran dorsal europea i les principals urbs europees, l'Arc

Mediterrani és l'espai que millor dibuixa el continu urbà. Ciutats amb un important volum demogràfic i que es distribuïxen al llarg del litoral mediterrani.

Densidad de población por comunidades autónomas
(Habitantes/km²)



A nivell nacional, la regió mediterrània és la que presenta millors xifres demogràfiques amb 4 ciutats entre les 13 amb major població, ocupant Barcelona i València en segon i tercer lloc d'aquest rànquing. I és que deixant de costat la capital Madrid, les comunitats de l'EURAM són les que presenten una major densitat de població, però és que a més en els últims anys han superat els processos recessius en les principals ciutats i han vist com gràcies als processos migratoris i l'evolució natural, la població dels majors centres urbans ha crescut, així tant Barcelona (a pesar de perdre població respecte als anys 70) com València i Palma de Mallorca han augmentat la seua població i inclús la despoblació de l'interior s'ha reduït i alguns centres han vist com la seua població creixia en els últims anys.



Gràfic d'elaboració pròpia a partir de dades de l'INE

Açò indica que és un territori dinàmic amb forts elements d'atracció de població (activitat laboral, qualitat de vida, servicis, etc.) que fan pensar en un futur positiu per a aquestes àrees urbanes.

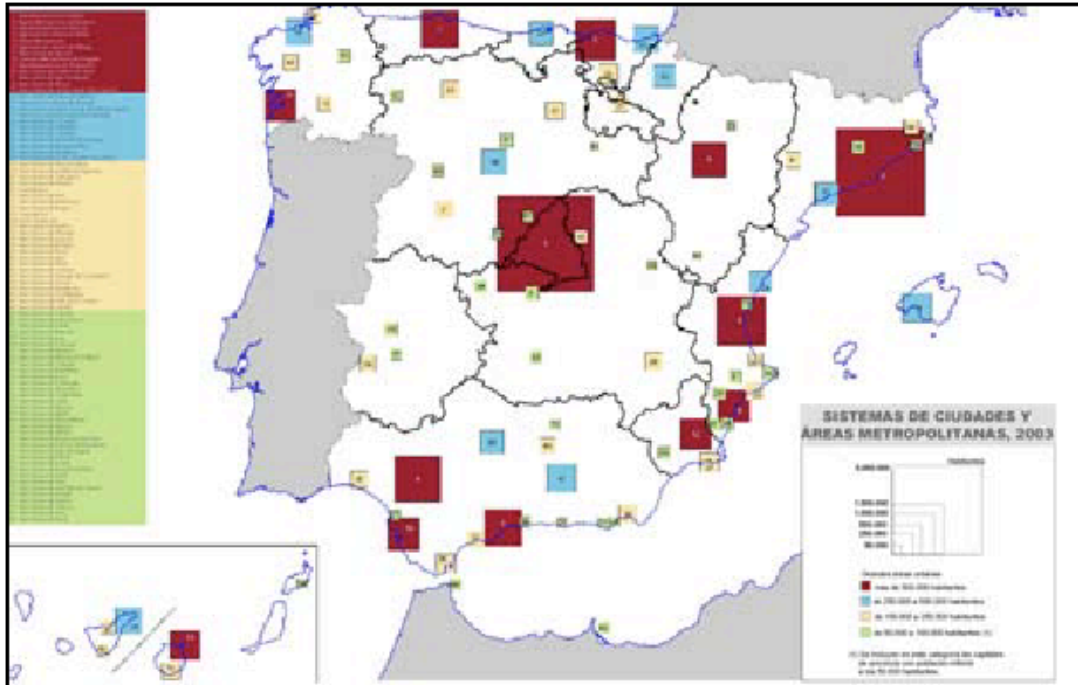
De cara al futur, el repte passa per un major equilibri entre el litoral i l'interior i una millor relació entre els espais urbans i rurals perquè, encara que si és cert que s'ha produït una redistribució de la població en la franja litoral i sobretot en ciutats mitges el nombre de la qual ha augmentat en les últimes dècades, les diferències entre uns espais i altres són profundes.

Un territori de ciutats mitjanes

Tan important és tindre ciutats amb rang i funcions internacionals que oferisquen un lideratge és tindre un bon nombre de ciutats mitjanes a partir de les quals es produïska una gradació de la població en el territori i així evitar l'aglomeració i un gran contrast entre les àrees metropolitanes i la resta del territori. Precisament aquest element és un dels majors potencials que té l'EURAM per a la seua concepció policèntrica. A diferència d'altres regions on el desenvolupament es concentra en un centre (per exemple Madrid o Dublín a Irlanda), l'Arc Mediterrani compta amb ciutats de nivell internacional, com Barcelona, i altres com València, Palma de Mallorca, Alacant, Elx, i inclús Saragossa i Múrcia si ampliem l'àmbit territorial, que presenten unes dimensions demogràfiques i d'activitat de rellevància. Ciutats que com demostra el següent gràfic se situen al capdavant de la jerarquia de ciutats espanyoles.

Barcelona junt amb Madrid és l'única àrea metropolitana amb rang internacional; posseïdora de funcions avançades i una xarxa de servicis i infraestructures que la convertix en una ciutat atractiva per a la localització d'activitats com es comentarà més avant. Per la seua banda, València encapçalaria la llista de metròpolis de rang nacional on també inclouríem a Saragossa, Múrcia, i la conurbació que formen Alacant- Elx. Però més enllà d'aquests exemples puntuals, l'Arc Mediterrani és l'únic espai espanyol on la presència d'àrees metropolitanes i centres regionals (Castelló, Palma de Mallorca) és prou important i continu per a parlar d'un espai policentric espanyol.

Sistema jeràrquic de les ciutats espanyoles



Gràfic extret del Document de Diagnòstic del PEIT (2004)

Amb tot, el punt clau d'aquest apartat és l'abundant nombre de ciutats mitjanes. Entre 20.000 i 50.000 habitants en 1998 havien 55 municipis a la Comunitat Valenciana (31) i Catalunya (24) el que suposava el 30% del total d'Espanya. Però a més entre 50.000 i 1000.000 habitants havien 19 (12 a Catalunya), és a dir el 29.6%. El fet que en aquestes dos comunitats es concentre el nombre més gran de nuclis intermedis, indica que si hi ha un espai que s'aproxime a una realitat territorial policèntrica eixe és l'Arc Mediterrani.

Però si les dades demogràfiques no foren suficients, cal incidir en la realitat d'aquests espais. Es tracta de regions amb un dinamisme econòmic important que compten amb sectors tradicionals (bijuteria, calçat, tèxtil, ceràmica) i un passat d'activitat comercial, la qual cosa propícia que siguin espais favorables al disseny de polítiques de desenvolupament endogen.

El gran dèficit respecte d'això residix en l'absència al sud del Mediterrani d'una ciutat de rang pròxim com menys al de València. Si bé Múrcia i la bipolaritat que exercixen Alacant i Elx té un relatiu pes en la regió i Espanya, l'absència d'un centre de referència produïx que

aquest ampli espai de l'EURAM no dispose de les funcions, servici i infraestructures de les regions més desenvolupades del nord. Açò exigix un esforç de les institucions i actors socioeconòmics per impulsar el desenvolupament d'aquests espais i així connectar-los amb el nord de l'EURAM .

Per regions, cal distingir tres realitats diferents: Mentres a la Comunitat Valenciana el repartiment de població està equilibrat i presenta un gran nombre de municipis mitjans, a Catalunya el pes específic de l'àrea metropolitana de Barcelona és molt fort i crega una dualitat amb la resta de territori, i en les Illes Balears el pes demogràfic i de funcions recau en el litoral.

En principi el sistema valencià, amb un gran nombre de ciutats entre 20.000 i 50.000 habitants, és el més pròxim a un espai policentric en l'àmbit local, ja que encara que posseïx una jerarquia de ciutats la diversitat de les mateixes afavorix el desenvolupament equilibrat del territori en el seu conjunt. A més, aquest sistema de ciutats mitjanes potència la realització de polítiques de desenvolupament local, precisament les més propícies per a millorar la competitivitat de les ciutats i els territoris. Sense embargaments aquesta estructura urbana presenta dos grans problemes: la fragmentació i desigualtat de les àrees d'influència dels centres urbans i una absència de capacitat innovadora dels centres mitjans.

La desigualtat en les àrees d'influència genera diferències profundes entre àrees que es troben ben dotades (generalment en el litoral) i espais amb greus problemes en la dotació de servicis i equipaments (interior i sud de la comunitat). Respecte al segon problema del territori valencià, aquest ve donat perquè l'estructura econòmica de les ciutats mitjanes, és una estructura tradicional, basada en sectors amb ampli passat en la regió (calçat a Elx-Alacant, ceràmica a Castelló, siderúrgia en Port de Sagunt) i que en l'actualitat deixa una realitat empresarial caracteritzada per una majoria de pimes que si bé s'adapten perfectament als canvis de mercat i estan molt capacitades respondre en períodes de crisi, presenten una important insuficiència de cara a competir en el mercat internacional per l'escàs volum inversor, desenvolupament tecnològic, intercanvi d'informació i estratègies de *benchmarking* que en la regió es posen en marxa.

Per la seua banda, el territori català es caracteritza per la dualitat entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la resta del territori. Tradicionalment Catalunya i les seues institucions s'han bolcat i han acceptat que el desenvolupament de la comunitat residisca en un espai concret com és la ciutat de Barcelona. Aquesta política monocèntrica ha permés a Barcelona situar-se al cap del desenvolupament a Espanya i Europa com mostren els diferents indicadors: la població Barcelona ocupa el nové lloc dins de la UE i en el 2002 era la sexta ciutat dins del rànquing de ciutats on crear un negoci. No obstant, aquesta política duta a terme ha fet del territori català un espai que localment no és policèntric.

A pesar d'això, i deixant d'una costat l'espai metropolità, el territori català està molt més equilibrat que el valencià, perquè encara que compta amb menys ciutats mitjanes (20.000-50.000 habitants), Catalunya posseïx majors centres intermedis. Els centres intermedis són aquells que partir del seu intermediació permeten un major desenvolupament. Aquesta funció d'intermediació vindrà donada pel nivell d'equipaments i infraestructures que afavorixen l'activitat econòmica (creació d'empreses i intercanvi de productes) i la posició en la xarxa urbana, que condiciona l'arribada als centres urbans d'informació i innovació. Aquests fluxos tendiran a nàixer de les grans ciutats i partir d'elles es generalitzaran pel territori a partir dels centres urbans existents. Catalunya, a diferència de la Comunitat Valenciana, no compta amb grans nuclis demogràfics però en ells hi ha una major dotació de béns i servicis i els fluxos d'informació entre els centres urbans són majors que en el territori valencià on hi ha una major fragmentació i insuficiència innovadora com s'ha pogut comprovar anteriorment.

L'objectiu de la planificació territorial a Catalunya ha sigut frenar la dualitat existent entre la ciutat de Barcelona i els centres intermedis i per això s'han desenvolupat actuacions destinades a impulsar la diversificació de l'activitat a centres provincials i regionals que amb una població entre 50.000 i 100.000 fan de Catalunya un territori especialment competitiu. Aquests centres destinats a diversificar la població i activitat econòmica de la regió són les capitals de província: Lleida, Girona i la conurbació Tarragona-Reus, espais centrals en el seu àmbit i que poden i han d'actuar com a nexes d'unió entre Barcelona i

centres menors catalans com Olot o Figueres. Aquests centres intermedis disposen per a complir aquest objectiu d'una capacitat urbanística prou fort per a suportar un increment demogràfic i una estructura econòmica capacitada perquè Catalunya no perdi competitivitat amb la descentralització de funcions.

Entre ambdós comunitats, i principalment entre les ciutats de Barcelona i València, hi ha un espai clau per a evitar la fractura de la regió. L'espai entre Tarragona, la Plana de Castelló i Port de Sagunt suposa una oportunitat per a estructurar i vertebrar l'espai mediterrani entre la part septentrional i central de la regió. La diversitat econòmica representada per la indústria i el Turisme de Tarragona, la indústria avançada de la ceràmica en la Plana de Castelló i la indústria de Port de Sagunt permet donar cohesió a aquest ampli espai entre les principals ciutats de la regió al mateix temps que suposa nous espais de comunicació (autovia Sagunt- Somport) amb altres regions espanyoles i europees i reforça les relacions comercials, d'informació i institucionals d'ambdós comunitats.

Finalment, les Illes Balears per la seua insularitat no es mostra tan capacitada per al desenvolupament i impuls d'aquests centres intermedis, si bé hi ha municipis com a Palma de Mallorca, Menorca o Eivissa que presenten una població i activitat relativament important capaç també de difondre les sinergies positives del desenvolupament pels centres urbans tradicionals. Però més enllà d'açò, la principal característica del territori balear és la concentració demogràfica i d'activitats en el litoral.

Els processos relacionats amb el *boom* turístics dels anys 60 i 70, van produir una fractura entre els centres tradicionals de l'interior de les illes i les zones costaneres que han desenvolupat un model de ciutat i urbanisme totalment contrari al preexistent. Per a frenar aquest procés les actuacions en matèria de política territorial busquen millorar els espais degradats i dotar-los dels servicis i equipaments necessaris així com orientar l'expansió urbanística del sòl lliure per a connectar els nuclis costaners amb les zones interiors i així donar una imatge de continu urbanístic basat en la lògica i la sostenibilitat. D'aconseguir aquests objectius, també el turisme es beneficiarà ja que s'estaran assentant els pilars per a construir un turisme basat en criteris de qualitat i sostenibilitat ambiental.

IV. LA XARXA DE COMUNICACIÓ I TRANSPORT EN EL MEDITERRANI

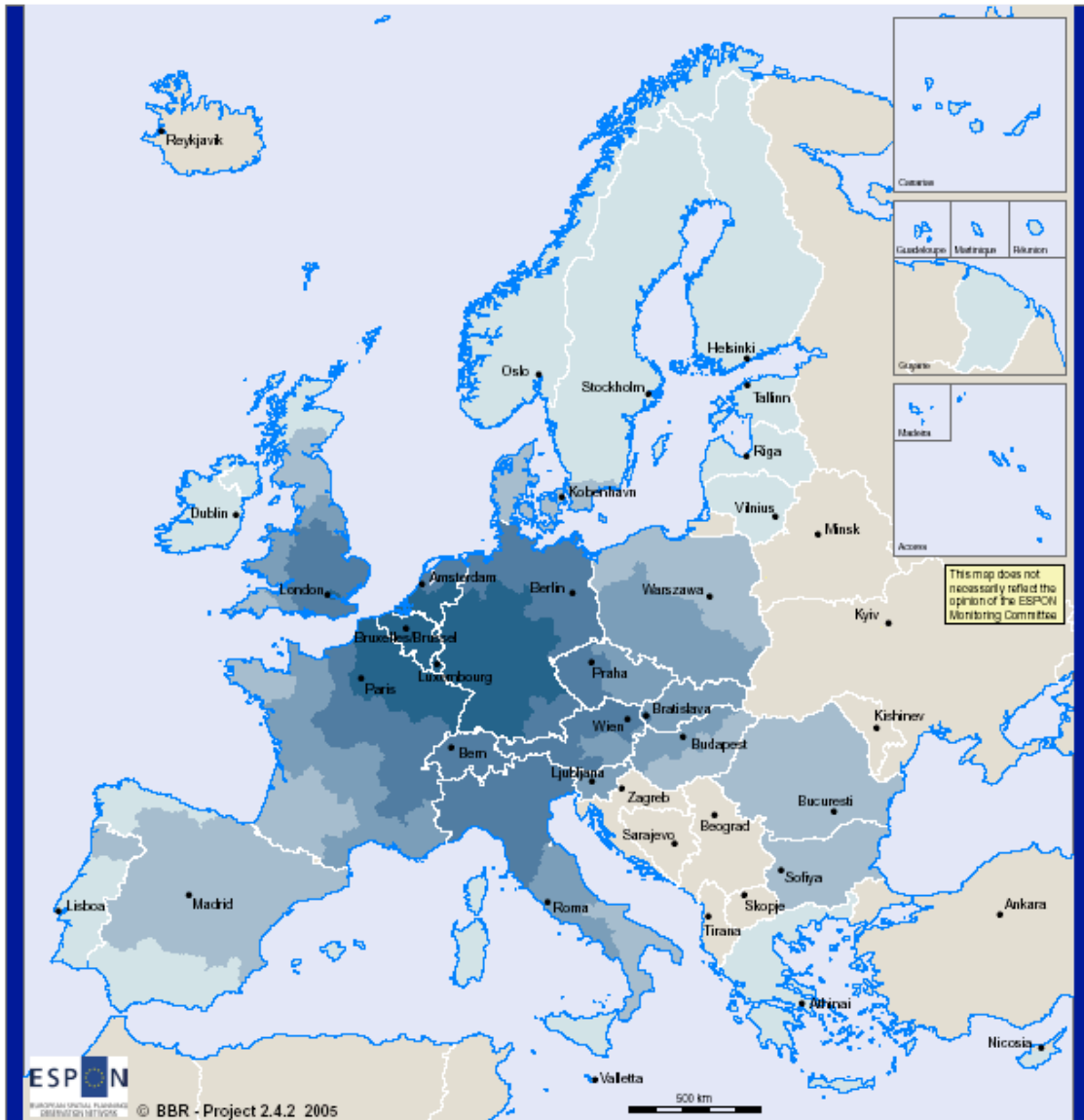
La teoria assenyala, que un territori ben equipat i comunicat no és garantia d'èxit, però un territori aïllat sí és un espai amb poca o nul·la capacitat competitiva i que no aprofita les potencialitats que pot oferir. Tal és la importància del correcte equipament dels espais que una de les prioritats de la política regional europea és incentivar, via fons estructurals i de cohesió, la creació d'una modernes i funcionals infraestructures en les regions europees menys desenvolupats per a respondre a les necessitats de negoci tant en quantitat de les infraestructures com en la seua qualitat i aconseguir així un espai cohesionat.

Així, inserits en una xarxa global on els diversos nodes (ciutats, àrees funcionals, àrees metropolitanes) en les que s'estructura el territori, el correcte equipament d'aquests determinarà tant el seu grau de competitivitat com a cohesió i integració territorial, perquè un territori ben comunicat reforçarà les seues relacions internes, la descentralització de funcions i, per tant, potenciarà els plantejaments policèntrics.

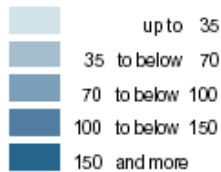
Les aportacions més importants en matèria de política de transports han sigut la coneguda ETE (el seu segon objectiu parla de l'accés equivalent a les infraestructures i al coneixement) i el Llibre Blanco de transport que marca com a objectius: Potenciar el transport ferroviari, millora les comunicacions entre regions pròximes, impulsar la intermodalitat i reduir els efectes negatius de les infraestructures sobre el territori i el medi ambient.

A Espanya, la història i la realitat actual del sistema de transport no és propícia per als objectius del policentrisme ja que la política de transport estatal sempre s'ha centrat en un sistema radial on les principals línies de comunicació (autopistes, línies fèrries) partixen de Madrid per a enllaçar amb la perifèria del país. Aquest plantejament ha generat un dèficit general de quilòmetres de carreteres i línies fèrries i en particular sobre en la regió mediterrània que estava supeditada a les decisions que es prenen des de Madrid.

Accessibilitat per carretera



Index (ESPON space = 100) of sum of population of all other regions (including regions outside ESPON space) weighted by the travel time by road 2001



© EuroGeographics Association for administrative boundaries
Regional level: NUTS 2
Origin of data: Project 1.2.1, S&W

Source: ESPON Database

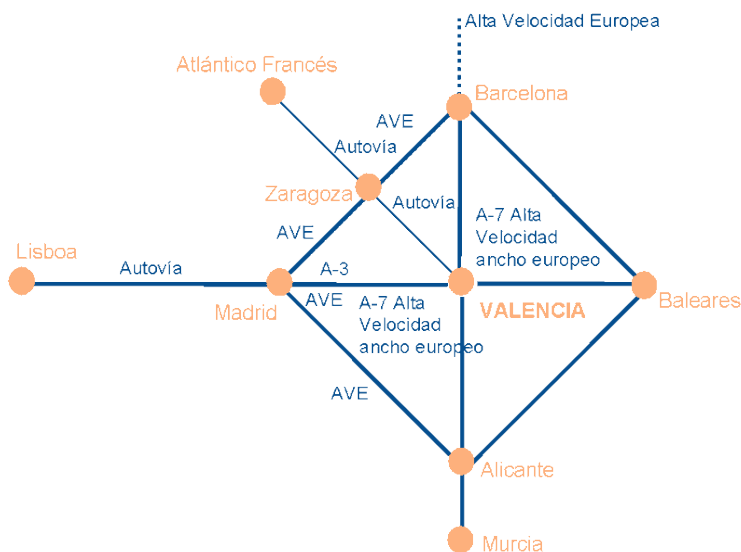
Per a suplir aquestes carències, el Plans Estratègic d'Infraestructures de Transport té previst incrementar tant el nombre de quilòmetres de carreteres com a línies de ferrocarril deixant el 94% de la població a menys de 30 quilòmetres d'un eix d'alta capacitat.

Centrant la visió en l'escala mediterrània, el sistema radial impedit la correcta vertebració de l'espai mediterrani però tampoc la pròpia xarxa interna, centrada en el litoral, afavorix l'equilibri intern entre espais costaners i interiors. L'escassetat de quilòmetres de carreteres i un relleu poc favorable provoca que moltes zones interiors, sobretot en el territori valencià, es troben en una situació d'un aïllament relatiu respecte als grans centres urbans i tinguen problemes per a accedir a béns i servicis avançats. En aquest esquema, els problemes a Catalunya se centrarien en àrees rurals dels Pirineus i en menor grau zones de Lleida on l'efecte de les recents infraestructures suavitza el seu dèficit comunicatiu. En la Comunitat Valenciana el problema és més greu en l'interior de les províncies de Castelló i València ja que només en l'interior d'Alacant la xarxa de comunicacions dibuixa verdaderament una malla regular amb eixos nord – Sud en l'interior (Almansa i Xàtiva - Alacant) i una connexió nord-oest. Sud-est seguint les valls Bètiques. Finalment, els majors problemes de la xarxa insular de les Illa Balears s'haja no tant en la connexió interior litoral de les illes com el deficient estat de conservació de les carreteres que reduïx la velocitat en les mimes genera congestió de tràfic en punts negres de la xarxa i convertix en perillosa la circulació en certs trams.

De resultes d'esta situació, s'esdevenen els problemes que es perceben en la regió per a aproximar-se als objectius europeus que busquen fomentar la intermodalitat. Respecte d'això, en la regió mediterrània només hi ha comunicacions entre els punts de càrrega i descàrrega (ports, aeroports i estacions de ferrocarril) i les ciutats més pròximes, orientant-se aquestes infraestructures als passatgers més que a la comunicació comercial. Per això és necessari invertir en una xarxa que verdaderament aposte per la intermodalitat per a connectar aquests punts de ruptura amb les grans vies comunicatives del territori. En aquest línia es treballa a la Comunitat Valenciana on es tenen projectats uns 5.000 milions d'inversió per a crear una alternativa interior a l'AP-7 que servix per a superar l'aïllament dels municipis del nord. Al seu torn, aquesta xarxa estarà connectada amb altres afavorint així la intermodalitat al País Valencià.

L'altre aspecte tingut en compte al parlar d'intermodalitat es referisca a la capacitat de coordinar els diferents organismes de control (aeroports, ports, ferrocarrils), per a establir estratègies comunes de desenvolupament i evitar la competència interna. Açò pareix més complicat de realitzar-se ja que per exemple els ports del Mediterrani, el de Barcelona i València principalment, són punters a nivell europeu i competixen per atraure un nombre més gran de barcos, així tant les aliances que es tracen amb ports estrangers com els projectes per a establir una xarxa de cabotatge i connexions intermodals cap a l'interior dels seus hinterlands el que busquen és assegurar uns fluxos comercials enfront de la resta de ports del mediterrani. En definitiva, els organismes de control d'aquestes instal·lacions en l'EURAM, lluny d'apostar per un model de col·laborar per a competir millor en l'exterior, directament competixen entre si llastant les seues opcions de posicionar-se millor en un futur immediat. Per a resoldre aquests problemes d'intermodalitat a més de l'autovia AP-7 que connectarà l'interior de la Comunitat València, s'està treballant en l'autovia Sagunt-Saragossa- Somport.

Xarxa Comunicativa de la regió Mediterrània



Gràfic extret de www.València.Org

Una autovia que ve a augmentar la malla comunicativa entre el nord i el sud de les regions mediterrànies suposant un impuls en les relacions internes perquè Port de Sagunt, pròxim a València, és un centre econòmic estratègic ja que compta amb un dinàmic port marítim

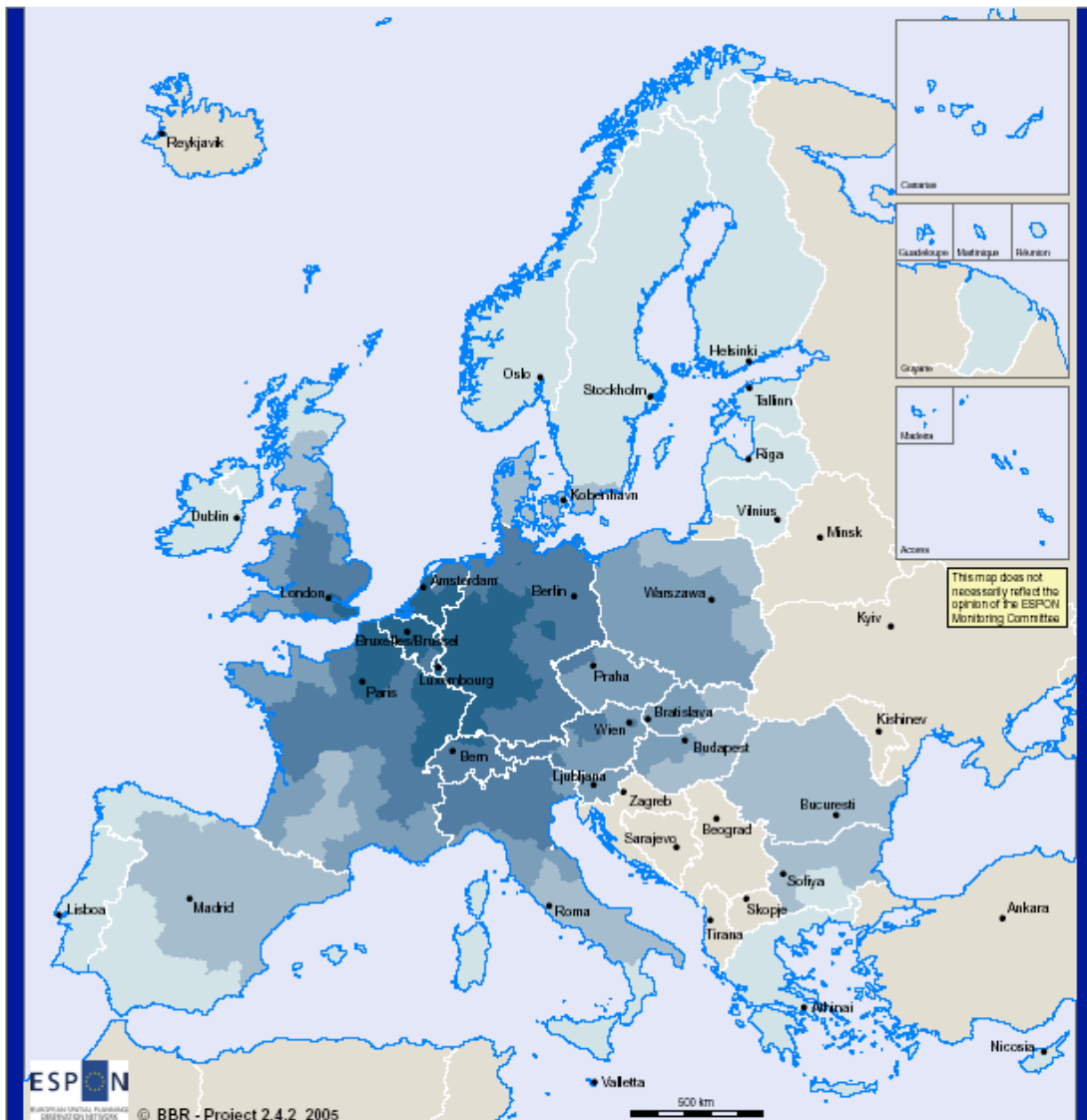
pertanyent a l'Autoritat Portuària de València i un projecte industrial com *Parcsagunt* únic a Europa i que aglutinarà en les seues àrees temàtiques indústries pertanyents als sectors químics siderúrgic i de l'acer.

Aquestes infraestructures, més la modernització de la xarxa viària, deuen evitar la fractura que es puga crear amb les noves connexions entre Madrid i el lllevant valencià i Madrid i Catalunya. Connexions basades en el tren d'Alta velocitat i que no fan més que evidenciar les carències internes en matèria ferroviària. I és que en un moment on des de les institucions ferroviàries es potencia el transport per ferrocarril, l'EURAM mostra dos greus problemes en aquesta matèria: l'ample de via i l'absència d'un eix d'Alta Velocitat que recórrega de nord a sud el Mediterrani.

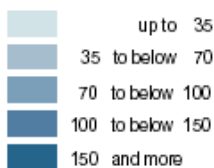
En primer lloc està l'ample de via. Aquest és el principal problema ferroviari de la regió perquè hi ha una discontinuïtat litoral ferroviària d'alta velocitat i ampli europeu entre Castelló i Tarragona. Espanya té un ample de via (1667 mm) diferent del de la resta d'Europa (1435 mm) i és en aquest tram on s'evidencien els problemes de compaginar ambdós amples de via perquè a pesar que s'han creant noves línies d'ample internacional, encara hi ha trams com el de Castelló-Tarragona amb un ample ibèric on només cap: usar vies de tres carrils o usar trens que adapten els seus eixos a l'ample. Aquesta discontinuïtat obliga al transbord en aquests trams pel que realment no hi ha una connexió directa des del sud del mediterrani amb el seu nord i la resta d'Europa, la qual cosa limita la capacitat competitiva dels seus territoris així com la cohesió interna dels mateixos.

En segon lloc està la línia de la immediata construcció de l'alta velocitat entre Madrid i el mediterrani valencià (València i Alacant). Aquesta línia de pròxima realització suposarà acostar als ciutadans i empresaris de la Comunitat Valenciana amb el gran centre que és Madrid, açò augmentarà la comunicació global de la regió ja que a través de Madrid les connexions nacionals i internacionals són més factibles. La disminució en temps de la connexió amb la capital de l'estat reduirà els costos en el transport de mercaderies i passatgers, augmentant la competitivitat d'una comunitat que ja de per si té tres dels cinc corredors ferroviaris amb major demanda estatal.

Accessibilitat per Tren



Index (ESPON space = 100) of sum of population of all other regions (including regions outside ESPON space) weighted by the travel time by rail 2001



© EuroGeographics Association for administrative boundaries
Regional level: NUTS 2
Origin of data: Project 1.2.1, S&W

Source: ESPON Database

Ambdós factors han de ser tinguts en compte perquè poden generar en la regió una fractura interna a nivell del nord de Castelló – Sud de Tarragona. Perquè construït l'eix d'alta velocitat Madrid- Catalunya i projectat el valencià, estem davant de dos eixos que naixen des del govern de la dreta del Partit Popular en el que es pot entendre un intent d'erosionar

les relacions entre Catalunya i la Comunitat Valenciana a favor de la centralitat de Madrid, i així bolcar les relacions comercials, socials i institucionals cap al centre del país. Una idea res desgavellada si es té en compte el projecte de país d' aquest partit polític i el profund rebuig que es té als projectes regionals i federals que puguen sorgir.

Per a fer front a aquesta situació-problema, deu recolzar-se la idea de crear un eix d'alta velocitat pel corredor litoral del Mediterrani, que unisca el sud de Múrcia (potser també es pugui i haja d'estendre a Andalusia) amb el nord de Catalunya i que servisca, al seu torn, perquè ciutats com Barcelona, València, Castelló, Alacant o Múrcia troben en aquesta infraestructura ferroviària la idònia porta d'entrada a Europa. Açò sens dubte que a més de reforçar la unió dels centres urbans i les relacions comercials de la regió impulsaria a l'EURAM dins del context europeu i vindria a superar un dels principals mals de la regió com és la comunicació externa.

Encara que si parlem de relacions comercials cal destacar que, a pesar de no comptar amb les millors condicions, és un dels indicadors més concloents sobre la realitat policèntrica de l'EURAM. Com es demostra en la taula, la principal procedència de les mercaderies que arriben a les comunitats del Mediterrani son les pròpies regions de l'EURAM.

Trànsit de mercaderies per carretera segons procedència. 2002. Unitat Milers de tones

Destí	Aragó	Catalunya	C. Valenciana	Balears	Múrcia
Procedencia					
Galícia	205	758	764	9	126
Astúries	212	482	201	11	45
Cantabria	446	820	96	0	29
País basc	1310	2016	1101	0	279
Navarra	1201	1135	400	9	87
La Rioja	422	464	208	0	57
Aragó	58000	5464	3719	12	177
Com. Madrid	1178	2568	2374	23	683
C. Lleó	943	2037	1135	22	299
C. La Manxa	663	1228	4545	8	1911

Extremadura	97	165	273	0	104
Catalunya	8109	227696	6690	566	892
C. Valenciana	2370	5262	196524	221	5315
Balears	21	47	45	32466	3
Andalucía	358	2197	2418	34	2598
Múrcia	153	752	7044	2	45411
Ceuta i Melilla	0	0	0	0	0
Canàries	0	0	17	0	0

Font: Anuari Estadístic d'Espanya (INE)

Tot un símbol inequívoc de la complementarietat entre els territoris de l'EURAM, reforçant aquests fluxos comercials la idea d'estar davant d'un espai cohesionat i policentric amb fortes relacions internes.

Conclusió:

Arribats a aquest punt de l'estudi, ja ha quedat patent el fet que l'EURAM és una regió policéntrica però amb matisos. Quan un es referix a un espai policentric no pot menys que pensar en l'estructura regional de ciutats MEGA distribuïdes al llarg del corredor litoral del Mediterrani espanyol que, amb excepcions, dona una imatge de continuïtat a la regió. Tots els indicadors (demogràfics, econòmics, de relació), parlen perquè d'un espai amb un equilibri general, perquè a pesar de l'absència de grans centres al sud de València, la regió ofereix una distribució de la població i les activitats única a Espanya i pròxima als principals centres europeus.

Però amb tot, estem parlant d'una escala regional (Espanya- Europa) i un no pot oblidar-se que al parlar del policentrisme hi ha matisos a l'introduir la noció de l'escala en la qüestió. Així és necessari també fer referència a l'escala local perquè és precisament ací on es troben els majors dèficits a l'hora de plantejar l'EURAM com a espai policentric.

Tradicionalment els governs locals i autonòmics han apostat per centrar el desenvolupament en les grans ciutats de l'estat. Així Madrid en l'àmbit nacional i

Barcelona, València, Palma de Mallorca, Saragossa en la regió mediterrània, s'han convertit en l'epicentre del desenvolupament territorial de l'EURAM. Aquesta aposta per un desenvolupament monocentric suposa apostar per un model de ciutat i territori basat en un sobreús de sòl, de localització exclusiva d'infraestructures i servicis i concentració de funcions.

El monocentrisme implica tota una cultura del territori contrària a què s'advoca en la teoria del policentrisme. Apostar per la concentració entorn de les grans ciutats del mediterrani suposa apostar per una ordenació del territori basada en criteris insostenibles, apostant per la liberalització de sòl per a combatre el cost de la vivenda en compte d'apostar per espais perifèrics i la regeneració recuperació de centres tradicionals. Significa apostar per un desenvolupament urbà difús, propi dels models americans de ciutat on la ciutat s'expandix per una àmplia extensió de terreny generant efectes nocius en conte a sostenibilitat ambiental pel que suposa de consum de sòl, congestió del tràfic per la multitud desplaçaments diaris.

Aquest fenomen va produir que amb el temps altres processos com l'èxode rural i els problemes relacionats amb la sobreurbanització (ciutat difusa, congestió de les comunicacions, usos del sòl), que van generar la necessitat de centrar els esforços institucionals en la recuperació i revitalització de les àrees rurals. Així recolzats en fons europeus els governs nacionals i regionals van posar en marxa projectes i estudis per a dinamitzar aquests espais interiors. De la mateixa manera, es va començar a intervindre en les principals ciutats del Mediterrani per a controlar la seua expansió i evitar els problemes que això comportava. D'aquesta manera, l'Àrea Metropolitana de Barcelona va ser expandint les seues funcions a les successives corones metropolitanes i centres superiors descarregant de pressió el principal centre urbà de Catalunya. Procés vigent que presenta seriosos dubtes de complir-se en altres ciutats de la regió que en compte de descentralitzar funcions a centres intermedis continuen aglutinant funcions i activitats.

Així arribem a l'actualitat on trobem un territori en què s'ha intervingut en l'àmbit dels espais rurals i de ciutats però on el major problema per a parlar d'un autèntic policentrisme

local en l'EURAM es troba en l'absència de relacions i lligams entre els espais rurals i les principals ciutats de la regió i, en la persistència d'un suport institucional en el desenvolupament monocentric, centrat en les principals àrees metropolitanes de la regió.

Després de tot allò que s'ha observat, entenem necessari establir polítiques i accions concretes encaminades a controlar el creixement de les principals ciutats de l'EURAM i difondre el seu desenvolupament a altres ciutats menors. Per a controlar el desenvolupament d'aquesta ciutat difusa, l'espai mediterrani compta amb diverses potencialitats com àmplia la trama de ciutats entre 20.000 i 50.000 habitants al llarg del territori valencià i català principalment. La descentralització de funcions i activitats cap aquests nuclis urbans intermedis, permetria un desenvolupament econòmic i social d'aquests centres urbans que amb potencial innovador i una bona xarxa de servicis i infraestructures. Aquesta descentralització de funcions també afavoriria la creació d'una xarxa de ciutats xicotetes, que pel seu dinamisme actuarien de nexes d'unió entre les àrees urbanes i rurals, resolent l'absència de lligams entre ambdós espais.

De la mateixa manera, per a resoldre el dèficit en la construcció policèntrica local, els agents socioeconòmics implicats han d'oblidar-se de la tradicional visió dels territoris com a illes i impedir que territoris contigus elaboren projectes contradictoris. Així, es deu fugir de planificacions generals, models tecnocràtics que s'allunyen de la realitat concreta de cada espai. Així no cal creure en models exclusius de desenvolupament policentric, sinó que hem de formular models basat en les particularitats i qualitats inherents als propis espais del territori per a desenvolupar processos de desenvolupament policentric basat en les estructures espacials articulades de cada espai i rendibilitzar al màxim el potencial del mateix per aconseguir l'objectiu comú de desenvolupament regional i equilibri territorial, de manera que es connecten les regions urbanes més desenvolupades i les zones rurals.

D'aconseguir-se aquest objectiu, l'EURAM es reforçaria així mateixa i es convertiria en un espai de referència ja no sols a Espanya sinó també a Europa i podria abandonar així la situació perifèrica que actualment patix respecte als principals centres polítics i econòmics d'Europa; pas necessari per a poder competir en igualtat amb altres regions europees.

BIBLIOGRAFÍA:

Barbé Izuel, Esther (2001). *El Mediterráneo en la agenda de política exterior de la Unión Europea: entre regionalismo económico y prevención de conflicto*. nº 36 de la Revista valenciana d' estudis autonòmics.

Camara de Comercio de Barcelona (2003). *Líneas estratégicas de la actuación de la camara en amteria de infraestructuras y transportes*. www.cambrabcn.es

Carreras, Josep Maria (2002). *La redistribució de la ciutat al territori de la regió metropolitana de Barcelona*. Revista Papers número 36.

Castells, Manuel (2004). *Las ciudades en el Siglo XXI*. La Vanguardia.

Comisión de las Comunidades Europeas (2002). *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Programación de los Fondos Estructurales 2000-2006 : evaluación inicial de la iniciativa Urban*.

Comisión Europea (1999). *ETE Estrategia Territorial Europa. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible de la UE*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

Conférence des Regions Péripheriques Maritimes (2004). *Study on the Construction of a Polycentric and Balanced Development Model for the European territory*. CRPM

Conférence des Regions Péripheriques Maritimes (2003). *Etude strategique de cooperation interregionale de la mediterránee occidentale. Rapport Final*. CRPM

Conférence des Regions Péripheriques Maritimes (2003). *Contribution technique du secretariat general de la CRPM Sur le theme "la politique regionale et la politique urbaine"*. CRPM

Conférence des Regions Péripheriques Maritimes (2001). *Polycentricity scoping study*. CRPM

Conférence des Regions Péripheriques Maritimes (2000). *Projet d'etude sur la construction d'un modele de Developpement polycentrique et equilibre du territoire europeen*. CRPM

Conselleria d' Obres Públiques, Urbanisme i Transport (1995). *Estrategias de vertebración territorial*. Generalitat Valenciana.

Consell Insular de Eivissa i Formentera (2005). *Pla territorial insular de'Eivissa i Formentera*.

Consell Insular de Menorca (2003). *Pla territorial insular de Menorca*.

Consell de Mallorca (2005). *Pla territorial de Mallorca*.

Davoudi, Simin (2002). *Acerca de la idea del policentrismo en la ETE*. *Revista Town and Country Planning* (vol. 71, núm.4, pp. 114-117).

Direcció General d'Acció i Planificació Territorial (1995). *Pla territorial general de Catalunya*. Barcelona, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

European Spatial Development Perspective (2002). *Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*. European Commission.

European Spatial Planning Observation Network (2004). *Integrated Tools for European Spatial Development. Final report*.

Esteve Secall, Rafael (1997). *Andalucía y el arco mediterráneo*. I Congreso de Ciencia Regional de Andalucía: Andalucía en el umbral del siglo XXI. pp 424 – 444.

EUROSTAT (2004). *Demographic, economic and social data on 258 cities across Europe*.

Faludi, Andreas (2004). *Territorial Cohesion: A Polycentric Process for a Polycentric Europe*. Papers for the Congress of the Association of European Schools of Planning, Metropolitan Planning and Environmental Issues.

García Menéndez, Leandro y Pérez García, Eva María (2001). *Reflexiones prospectivas sobre la evolución económica del Mediterráneo*. Nº 36 *Revista Valenciana d'Estudis Autonòmics*.

González Laxe, Fernando. *La recomposición económica y territorial europea*. Extraído de <http://eawp.economistascoruna.org>

Govern de les Illes Balears. *Pla director sectorial de transports de les Illes Balears*. Documento extraído de la web www.caib.es

Jordan – Bychkov, Terry G. y Bychkova Jordan, Bella (2002). *The european culture area*. Rowman & littlefield publishers, inc.

MCRIT (2005). *Proposta Llibre Blanc dels Transports Euroregió Mediterrània*. MCRIT

METREX (2004). *De les ciutats a les regions metropolitanes: la necessitat d'una perspectiva Europea*.

Ministerio de Asuntos Exteriores (2001). *El arco mediterráneo y la Unión Europea: balance y perspectivas*. Extraído de www.mae.es

Ministry of Infrastructures and Transportation (2003). *Cohesion policies and urban question*. Censis

Nel.lo, Oriol (1997). *Las grandes ciudades españolas: dinámicas urbanas e incidencia de las políticas estatales*. Papers.

Nel.lo, Oriol (2002). *Dinàmiques urbanes, activitats emergents i polítiques públiques a la regió metropolitana de Barcelona*. Revista Papers número 36

Pedreño, A (1993). *Un eje de expansión económica: Cataluña- Mediterráneo*, en García Delgado, J.L. (coord.) *España, economía*. Espasa Calpe. PP 989-1020.

Piqueras, Juan (1999). *El espacio Valenciano. Una síntesis geográfica*. Gules.

Rivero Cevallos, José Luis y Salvá i Tomás, Pere (1998). *La evolución dinámica de los archipiélagos*, en Mella Márquez, J. M. (coord.) *Economía y política regional en España ante el siglo XXI*. Akal textos. PP 206-237.

Rozenblat, Céline y Cicille, Patricia (2003). *Les Villes Européennes*. DATAR

Salom, J., Albertos, A., Pitarch, M.D., Delios, E (1999). *Sistema urbano e innovación industrial en el País Valenciano*. Universidad de Valencia.

Salvá i Tomás, Pere A (1998). *El Arco Mediterráneo Español: sus perspectivas como espacio de futuro*. Nº 22 de la Revista Valenciana d' Estudis Autònòmics.

Trullen, Joan y Boix Rafael (2003). *Barcelona, policentric metropolis and network of cities*. Workshop on Spatial Networks and Clusters: Urban and Regional Prosperity in a Globalised Economy. Universitat Rovira i Virgili, March 6-8 . Extraído de http://www.mcrit.com/espon_pss/polycentrism.htm

UN-Habitat (2004). *Dialogue on urban renaissance: towards new powers for local governments in a globalizing world*.

Valencia 2015. *Valencia 2015: Plan Estratégico de Valencia*. Disponible en la web www.valencia2015.org

Vicente i Rufi, Joan (2005). *Pla director urbanístic del sistema costaner*. Universitat de Girona.

VV. AA (1995). *Las ciudades españolas a finales del siglo XX*. Universidad de Castilla-La Mancha.

VV.AA (2002). *Geografia regional d'Espanya. Una nova geografia per a la planificació i el desenvolupament regional*. Material. Universitat de Valencia.

RECURSOS INFORMATIVOS:

www.bcn2000.es

www.bde.es

www.caf.dlr.de

www.crpm.org

www.cyed.org

www.espon.lu

www.europa.eu.int

www.gencat.net

www.idescat.net

www.iivee.org

www.lasprovincias.com

www.levante-emv.com

www.mae.es

www.mfom.es

www.parcsagunt.com

www.upm.es

www.valencia2015.org