

EL VINALOPÓ: UNA ÀREA METROPOLITANA AMB FUTUR?

Josep SORRIBES I MONRABAL
Universitat de València

I. DEFINICIÓ DE LES ÀREES METROPOLITANES

L'àrea metropolitana, com a fenomen territorial, pot considerar-se el producte estrella d'una fase del procés de desenvolupament urbà en els països avançats, en el qual, en les àrees de major creixement econòmic es creen noves unitats urbanes que superen la ciutat moderna, la metròpoli, de la mateixa manera que aquesta havia superat temps enrere la ciutat tradicional emmurallada. Aquest procés de formació de les àrees metropolitanes, tant en la seua dimensió física com en les transformacions internes que es generen en termes d'usos, especialitzacions i dependències, ha estat profusament analitzat en la literatura especialitzada des de diferents perspectives: la definició d'aquesta nova realitat urbana i, consegüentment, l'intent de mesurar el fenomen; l'anàlisi de les causes que se situen en l'origen del seu naixement i desenvolupament; l'estudi de les característiques estructurals del nou espai urbà, vinculades al rol que aconsegueixen cadascuna de les subunitats urbanes que la formen; el joc d'especialitzacions i interdependències que es generen al si d'aquesta nova ciutat, etc.

Resulta molt il·lustratiu, com a mínim, portar a col·lació alguns dels primers textos que tracten aquest fenomen i que coincideixen temporalment, sempre amb un cert *lag* temporal, amb el naixement del fenomen en els països més avançats. Aquestes primeres anàlisis tenen un caràcter clarament descriptiu i ecològic. Així, Ardigó (1967) ens ofereix un text escrit el 1915 per Patrik Geddes:



Aquest polp de Londres, millor dit, aquest pòlip, és una cosa extremadament curiosa, un ésser de vast creixement irregular sense cap precedent en la història de la vida, potser més semblant a l'expansió d'una gran escullera de coral. De la mateixa manera que aquesta, té un esquelet de pedra i de pòlips vius [...] s'expandeix avançant dèbilment, primer amb colors pàl·lids cada vegada més allunyats, seguits amb rapidesa en tots els punts pel color més fosc de la major densitat de la població.

També vam trobar el mateix caràcter ecològic i descriptiu en la definició d'urbanització, citada també per Ardigó, que va fer Fawcet el 1932:

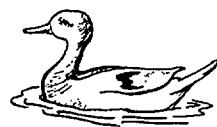
Una conurbació és una àrea ocupada per una sèrie d'habitatges, fàbriques i altres edificis, ports i espigons, parcs urbans i terrenys d'oci, etc., que no estan separats els uns dels altres per un terreny rural, a pesar que en molts casos, en aquest país, aquesta forma d'àrea urbana inclou zones de sòl rural que encara són destinades a un ús agrícola.

La definició de Fawcet ofereix l'interès d'introduir un tema clau: no cal que hi haja un continuum edificat perquè es puga parlar de conurbació. Al mateix temps, sorgeix amb nitidesa l'especialització funcional de l'espai urbà com una de les característiques bàsiques de la conurbació. No obstant això, la concepció una mica primitiva d'aquestes dues formulacions ha estat criticada per la incapacitat de captar els fenòmens dinàmics (fluxos de tota classe) que, segons l'opinió de molts autors, són els que defineixen el veritable caràcter de l'àrea metropolitana o conurbació. Així, el mateix Ardigó subratlla la importància que té, en la definició de l'àrea metropolitana, l'existència d'una ciutat central de suficient dimensió i d'àrees urbanitzades que graviten al seu voltant estretament relacionades.

Així doncs, la definició teòrica del problema evoluciona des d'una perspectiva ecològica i descriptiva cap a un enfocament funcionalista, en què el nombre i la intensitat dels fluxos és el traç més important. Tanmateix, queda encara per comprendre la qüestió central sobre les causes que originen la formació d'aquestes noves unitats urbanes. En aquest sentit, vam trobar una notable unanimitat en la identificació de les innovacions tecnològiques experimentades en els mitjans de comunicació com a variable bàsica explicativa. Aquestes innovacions possibiliten que, juntament amb l'existència d'importants forces centrípètes que expliquen el creixement del conjunt de l'aglomeració, apareguen progressivament forces centrífugues que provoquen la tendència a la descentralització i l'especialització funcional, com a elements bàsics en el procés de formació de les àrees metropolitanes. Les paraules de Blumenfeld i Hauser ho expressen amb claredat:

Aquesta va ser [la fase de concentració del creixement urbà] una fase transitòria en el creixement de la ciutat, però la seua herència

encara perdura entre nosaltres, en les seues estructures, morfologies, institucions i conceptes. Encara pensem i parlem en termes de “ciutat i camp” i “ciutat i suburbis”, a pesar que aquests conceptes han perdut significat en la metròpolis moderna i la seua regió. La transformació comença a final del segle XIX i principi del XX amb la invenció del telèfon, el tramvia elèctric, el metro i l’ascensor. Hi va ser encara més important l’impacte de l’automòbil i el camió. Amb l’adquisició d’aquestes ajudes a la comunicació i a la mobilitat, la ciutat va trencar la seua corfa i va emergir com a metròpolis [...]. La migració centrípeta des del camp fins a la ciutat continua tan intensa com abans, però ara n’hi ha una altra igualment poderosa: la centrífuga des de la ciutat cap als suburbis. A pesar que a escala nacional un percentatge cada vegada major de població urbana és urbana, dins les àrees urbanes hi ha una progressiva descentralització. (BLUMENFELD, 1970)



La ciutat metropolitana del segle XX va ser el producte de l’aplicació extensiva de la ciència a la indústria, de la difusió de l’energia elèctrica i de l’adveniment de l’automòbil. La ciutat metropolitana, comparada amb la ciutat industrial, va ser el producte de la revolució tecnològica accelerada [...]. Si la màquina de vapor, la corretja i la grua van posar en moviment forces centrípetes i van crear denses poblacions al voltant de les fàbriques, la combinació de l’energia elèctrica, l’automòbil i el telèfon van posar en moviment forces centrífugues que, al mateix temps, van difondre la població i la indústria per tot el territori i van permetre en ambdues aglomeracions creixents. La ciutat metropolitana és nucli o cor de l’àrea metropolitana que s’ha transformat en una unitat econòmica i social bàsica, no solament en les economies nacionals i regionals, sinó també en l’economia mundial. És una unitat elevadament complexa i interdependent, que combina centralització amb descentralització i diferenciació de funcions amb integració i coordinació. (HAUSER, 1965)

Les primeres definicions i l’anàlisi de l’aparició i el desenvolupament del fenomen metropolità són complementades, en la literatura especialitzada, per nombrosos estudis sobre l’estructura interna de les àrees metropolitanes i les modificacions experimentades en aquesta estructura pel procés de maduració que experimenten aquestes àrees.

II. CARACTERÍSTIQUES DE L’ESTRUCTURA METROPOLITANA

Sintèticament, podríem establir que les característiques bàsiques de l’estructura metropolitana són l’especialització i la dependència. L’especialització dels nuclis urbans pertanyents a la corona metropolitana en usos residencials, industrials i d’equipaments comercials i d’oci amb grans necessitats d’espai, mentre que la ciutat central incrementa la seua especialització terciària i direccional i la dependència que s’estableix entre la corona metropolitana i la ciutat central d’acord amb els llinars de demanda de serveis especialitzats ubicats en aquesta.



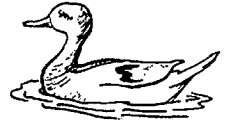
No obstant això, cal fer algunes matisacions, com, per exemple, constatar que l'especialització no solament es produeix entre la ciutat central i la corona metropolitana, sinó també entre els diferents subespais d'aquesta. O bé que el grau de dependència varia segons el grau de desenvolupament de l'àrea perquè, en general, si aquest és elevat, és freqüent l'aparició de subcentres direccionals en la corona metropolitana, amb la qual cosa l'esquema radiocèntric de fluxos dóna lloc a un altre més complex i equilibrat.

A la vista d'aquestes reflexions, i sense tractar de fer una definició de manual o enciclopèdia, podríem dir que una àrea metropolitana és una nova unitat urbana formada bé a partir del creixement suburbial de baixa densitat de la ciutat preexistent (model nord-americà o, per extensió, anglosaxó), bé com a conseqüència del creixement simultani d'una ciutat central i dels municipis del seu *hinterland* (model europeu, preferentment centreuropeu i mediterrani).

En aquest últim model, quan no hi ha una ciutat central clarament predominant en el conjunt de l'aglomeració, es parla de conurbació, i és costum posar com a exemples el Ranstaad holandés o la conca del Rhur. Independentment de quina siga la modalitat de creixement que ha determinat la seua formació, les notes que defineixen una àrea metropolitana podrien ser la polinucleació, l'elevada densitat, el predomini d'activitats industrials i terciàries, i l'existència d'un volum important de fluxos quotidians entre els nuclis que finalment formen l'àrea metropolitana.

Si ens detenim una mica més en aquestes característiques, hi ha alguns temes, com la polinucleació i els fluxos, que mereixen un comentari addicional. Quant al primer aspecte, el mateix procés històric de conformació de les àrees metropolitanes determina l'existència d'una pluralitat de nuclis en qualsevol dels dos models esmentats anteriorment. Això no obstant, és necessari subratllar aquesta polinucleació com a condició *sine qua non* de l'existència d'una àrea metropolitana, perquè de vegades ens podem trobar grans ciutats que no tenen el contrapés de nuclis urbans pròximament i relativament importants. Dos exemples coneguts són els de Saragossa i Valladolid. En aquestes circumstàncies, utilitzar el concepte d'àrea metropolitana pot ser equívoc.

De tots els traços característics d'una àrea metropolitana, la intensitat dels fluxos quotidians de treball, estudis, compres o recreació és, sens dubte, el que millor defineix aquesta nova unitat urbana. Els mecanismes segregadors de la renda urbana, els canvis en les pautes de localització dels diferents usos de l'espai i la pràctica generalitzada del *zoning* tenen com a conseqüència el creixement continu de l'especialització funcional i de la segregació social de l'espai urbà.



Aquestes tendències afecten els nuclis urbans individualment considerats, però també el conjunt de l'àrea metropolitana, i es poden analitzar i s'han d'analitzar en els dos nivells. Pel fet que, des del punt de vista funcional, l'àrea metropolitana és un espai relativament homogeni gràcies a les millores de l'accessibilitat, el procés de difusió urbana fa que les activitats es localitzen cada vegada més en clau metropolitana, seguint, això sí, les pautes d'especialització funcional que determinen l'existència de punts forts (polígons industrials, centres comercials, grans equipaments, centres i subcentres de negocis, àrees de recreació preferent, etc.), que són aquells que structuren el territori metropolità i presenten un balanç d'atracció-generació de fluxos clarament positiu. La localització residencial dispersa i aquests punts forts del territori estableixen una dinàmica d'interrelació que explica la intensitat de fluxos quotidians a què fèiem referència.

III. DELIMITACIÓ DE LES ÀREES METROPOLITANES

El fet que l'àrea metropolitana siga sempre una realitat canviant fa que, tant per raons analítiques com per la necessitat de definir àmbits espacials on les diferents fórmules organitzatives metropolitanes exercesquen les seues competències, l'estudi dels mètodes de delimitació de les àrees metropolitanes siga un tema de gran consideració en la literatura especialitzada. No avorrirem el lector amb la narració detallada dels mètodes de delimitació. Tan sols té interès posar en relleu el fort contrast entre els Estats Units (on les àrees metropolitanes són unitats estadístiques reconegudes des de principi de segle i això permet un nivell d'anàlisi més avançat) i la Unió Europea on no hi ha tal delimitació oficial, perquè la coneguda NUT que utilitza Eurostat per a desagregar territorialment les dades només reconeix el país, la regió i la província. Els estudis metropolitans a Europa parteixen, per tant, d'un greu handicap.

Un segon i últim tema d'interés és la proliferació del mètode de delimitació dels **mercats locals de treball** (mètode d'origen anglés) com a forma de delimitar àrees metropolitanes i regions urbanes. Els treballs de Clusa i el dossier de la *Revista Econòmica de Catalunya*, citats en la bibliografia, donen bon compte del mètode i dels seus resultats.

IV. L'ORGANITZACIÓ DE L'ESCALA METROPOLITANA

Tanmateix, deixem a part aquest enutjós problema i centrem-nos en el comentari d'algunes peculiaritats analítiques d'interés que presenten les àrees metropolitanes, més enllà de les delimitacions i definicions. En primer lloc, sembla prou evident que, per raons d'economies d'escala i indivisibilitat, la planificació i gestió d'un nombre elevat de serveis com el transport, el cycle de l'aigua, l'eliminació de residus, la seguretat etc., hauria de fer-se a escala metropolitana per raons d'estricta eficiència,



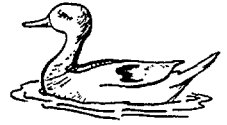
sempre que ens trobem amb una àrea urbana que *de facto* funcione com a àrea metropolitana. En aquestes circumstàncies, el manteniment de les competències municipals pot ser un perillós anacronisme.

D'altra banda, pel fet que la dinàmica territorial no entén de límits municipals, l'existència d'externalitats positives i negatives entre els nuclis urbans que formen una àrea metropolitana és tan freqüent i intensa que exigeix, d'una banda, una planificació urbanística d'àmbit metropolità que faci compatibles els usos previstos amb una perspectiva global i no localista i, d'altra banda, que s'estableixen mecanismes financers de compensació de les externalitats negatives generades, tant en la ciutat central pels *free-riders* com en la corona metropolitana, per la necessitat d'ubicar equipaments d'àmbit metropolità poc desitjats per la població, els quals poden tenir efectes negatius per a la localització de l'activitat residencial o productiva (presons, depuradores, plantes de residus, etc.).

Dit en altres termes, si el progressiu procés de creixement urbà i suburbanització havia ampliat els límits de la ciutat provocant la presència d'externalitats que feia falta internalitzar, era lògic que es crearen unitats de govern que pogueren gestionar aquest fenomen seguint la coneguda màxima de "one city, one government" i que fera possible l'aprofitament de les economies d'escala que *a priori* es presenten en la planificació i gestió conjunta d'alguns serveis i infraestructures municipals, com ara el transport, el cicle de l'aigua o l'eliminació de residus. Al mateix temps, si la provisió eficient dels serveis que en termes anglosaxons es coneixen per SHEW (*Social, Health, Educations and Welfare*) exigia l'existència de llindars de població relativament elevats, la racionalitat de fórmules de govern supramunicipal trobava una justificació addicional.

Si raons d'eficiència i equitat reclamen una perspectiva metropolitana en els àmbits de la planificació i la gestió, serà necessari lògicament qüestionar-se quines són les modalitats organitzatives i de gestió més convenientes, quan la dinàmica productiva i territorial ha provocat l'aparició i consolidació d'aquestes noves unitats urbanes que són les àrees metropolitanes. En aquest àmbit, no hi ha unanimitat. Les fórmules posades en pràctica varien notablement, és realment complex que els poders establerts (les regions, els municipis) accepten la pèrdua de quotes de poder que comporta el funcionament eficient de l'organització metropolitana i fins i tot més difícil que la memòria col·lectiva dels ciutadans assimile com a pròpia la condició de «ciudadà metropolità» i no perceba l'organització metropolitana com una imposició tecnocràtica sinó com el nou marc de relacions econòmiques, socials i polítiques que constitueix la ciutat real sobre la qual construir la nova identitat.

V. LES ÀREES METROPOLITANES EN EL LLINDAR DEL SEGLE XXI: NOUS PROBLEMES, NOUS REPTES, NOVES RESPOSTES



Una vegada establert el marc general de reflexió, hi ha tres temes centrals sobre els quals podríem centrar la nostra atenció.

1. Les tendències observables en les àrees metropolitanes i els nous reptes generats

La primera qüestió que cal subratllar és que el creixent ús del terme *regió urbana* en detriment del d'*àrea metropolitana* no és una casualitat sinó l'expressió que alguna cosa està canviant. I el que està canviant no és una altra cosa sinó l'acceleració del procés de difusió urbana que provoca la ràpida obsolescència de les clàssiques delimitacions metropolitanes. En efecte, fins fa deu o quinze anys proliferava la literatura sobre la «delimitació» de les àrees metropolitanes i s'exigia que per a poder utilitzar el concepte es concitaren les típiques característiques de polinucleació, límit mínim de població i densitat de l'àrea, predomini dels usos industrials i terciaris i, per últim, suficient intensitat dels fluxos quotidians entre els nuclis pertanyents a l'àrea. Criteris que continuen sent vàlids però que es veuen desbordats per la rapidesa amb què nous nuclis urbans cada vegada més allunyats del nucli central s'incorporen a les dinàmiques metropolitanes i això, conjuntament amb els canvis sociològics observables en matèria laboral, residencial i d'oci, provoca creixements notables de la mobilitat. Cada vegada més, les regions urbanes conformen subsistemes urbans en què la diversitat, la complementarietat i el trànsit d'estructures radials o radioconcèntriques a complexes estructures de xarxa semblen ser les notes predominants. Unes regions urbanes que són els centres nodals dels sistemes urbans regionals, nacionals i transnacionals.

Aquesta evolució presenta un considerable nombre de reptes entre els quals podríem destacar:

- Els problemes de **sostenibilitat** estretament relacionats amb el creixement de la motorització privada, com a resposta a l'increment de les necessitats de mobilitat que genera el model de **difusió dispersa**.
- Els problemes d'**identitat** derivats del conflicte entre la condició de ciutadans d'un regió urbana (que és la ciutat real) i la necessitat d'elements més pròxims d'identificació que serveixen d'antídote i contrapés a l'estranyament que produeix, no solament el desenvolupament espacial de la regió urbana, sinó també el procés de globalització. El debilitament de l'estat-nació és tan evident com l'allunyament dels centres de decisió. Si a aquest problema d'identitat afegim la creixent segmentació i dualització social i la



dificultat d'àmplies capes de població per a adaptar-se a les noves tecnologies, el resultat és la generació d'una progressiva desconfiança envers els poders públics i el desenvolupament de la psicologia de la desprotecció.

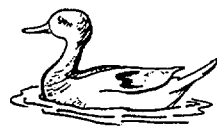
- **Els problemes de gestió** derivats de la dificultat de construir sistemes de planificació flexible, àgil, participativa i consensuada en què, tant la pluralitat de nuclis urbans implicats com una població que valora cada vegada més la qualitat de vida i els recursos culturals i mediambientals, troben un marc de relació satisfactòria i eficaç .
- Els problemes de **competitivitat** de les regions urbanes al si dels sistemes urbans en els quals operen exigeixen enfocaments estratègics i consens social (dificultat aquest últim pels problemes d'identitat i de fragmentació social). Sense que pugui evitar-se ni haja d'obviar-se el problema de la competitivitat de les regions urbanes i el seu correlat d'extensió de la ciutat del coneixement, sembla prou obvi que l'avantatge **col·laboratiu** adquireix una importància estratègica i que els fluxos d'intercanvi i col·laboració entre les diferents regions urbanes són vitals per a evitar el que s'ha denominat el «balafiament de la competència».

2. L'impacte actual i previsible de les telecomunicacions en les noves formes d'organització de l'espai

Aquest segon bloc de reflexió probablement hauria d'iniciar-se amb l'activació de l'adequat antivirus que serveix de protecció a l'efecte malèfic d'utopies antiurbanes disfressades d'adalsils de la «modernitat». És cert que el desenvolupament de la societat de la informació i l'ús exponencial de les telecomunicacions en l'àmbit dels negocis, de la gestió pública i, en menor però creixent mesura, de les llars, ha comportat una revolució de les coordenades de temps i espai, i que, si s'atribueix a les friccions de l'espai la raó última de ser de les ciutats i àrees urbanes, pot concloure's erròniament la fatalitat de la crisi urbana i el canvi radical del mode d'organització de l'espai.

Considerem necessari eixir al pas d'utopies diverses per reafirmar l'excel·lent salut de què gaudeix el procés d'urbanització, ja que, a pesar dels innombrables reptes i problemes del procés que estan en l'agenda social i política del nou segle, les externalitats positives generades per la urbanització segueixen sent el motor de desenvolupament de les societats i totes les previsions que hi ha així ho confirmen. Ni el desenvolupament de la societat de la informació ni el creixent ús de les telecomunicacions comportaran, per tant, cap crisi urbana. Per contra, les regions urbanes són precisament el regne del *glolocal*, el lloc d'articulació de globalitat i localitat, l'àmbit idoni per a les polítiques de competitivitat i sostenibilitat, els centres neuràlgics, en definitiva, de la nova societat.

Un cosa ben distinta és l'adaptació present i futura de les regions urbanes al nou context tecnològic. Una vegada descartada la importància de la substituïbilitat entre transport i telecomunicacions i reafirmada la seua complementarietat, la qüestió central està en el fet de valorar (i avaluar, la qual cosa és prou més difícil) l'impacte de les telecomunicacions en els àmbits del creixement econòmic, l'eficiència del conjunt del sistema urbà i la qualitat de vida. En els tres àmbits hi ha tant constància de l'efecte benefactor com expectatives o potencialitats de llarg abast. En el terreny dels fets constatables i a pesar de la gran dificultat de mesurament del fenomen, ningú no posa en dubte el pes creixent de la informació en les economies desenvolupades. Les empreses consumeixen cada vegada més informació com a *input* del seu procés productiu i hi ha sectors sencers per als quals la informació no solament és un *input*, sinó el resultat de la seua activitat. Tan sols dues matisacions. En primer lloc, l'impacte de l'ús de les telecomunicacions en l'increment de la productivitat és encara incert i, en segon lloc, cada vegada és més clara la diferència qualitativa que hi ha entre informació i coneixement, i és aquest últim (entès com a capacitat per a processar la informació) el que constitueix una font de competitivitat.



Si parlem de l'eficiència del conjunt del sistema urbà, ens endinsem indefectiblement en l'enrevessat terreny de la *telecity*, encara que apliquem aquest concepte al conjunt de la regió urbana. Un terreny adobat per a la ciència-ficció però que és just reconèixer que ofereix alguns resultats positius concrets i notables potencialitats de futur que, a més, poden alterar de forma qualitativa determinats aspectes de les relacions socials. Els sistemes intel·ligents basats en la transmissió d'informació, el desenvolupament de l'*e-learning* o les immenses possibilitats que proporciona Internet són fets provats igual com la banca electrònica, la telecompra o la intensificació de contactes personals i professionals en un procés de fertilització encreuada. Finalment, la qualitat de vida es veu indubtablement beneficiada pel major accés a la informació però és en la informació ciutadana i en la teledemocràcia on haurien de produir-se avanços més rellevants. En aquest camp, com en d'altres ja esmentats, la variable clau sembla ser la generalització de l'ús domèstic de les telecomunicacions.

Tots aquests avantatges i potencialitats, lluny de debilitar les regions urbanes els confereixen nous avantatges comparatius perquè és en aquestes en les quals, tant la densitat com la possibilitat d'accedir a serveis de valor afegit és més elevada. Una altra cosa és que l'ús generalitzat de les telecomunicacions pugui impulsar encara més el procés de difusió urbana, però això no fa sinó augmentar el paper estratègic de les regions urbanes.



3. *Quines són les línies d'actuació que, tant en matèria de desenvolupament espacial com en matèria de desenvolupament de les telecomunicacions, dicta l'observació i el sentit comú?*

De forma conseqüent amb allò que hem assenyalat, sembla prou lògic voler que els governs locals i metropolitans prioritzin la maximització de l'ús de les telecomunicacions per part de la població i s'asseguren que aquest no siga un nou element de dualització i fragmentació social. El poder i saber fer ús de les noves tecnologies de la informació es converteix, d'aquesta manera, en una exigència política i no hauria de deixar-se que fóra únicament el mercat el que fera les funcions assignatives atenent a la capacitat de pagament. De la mateixa manera, l'avançat estat de la liberalització del sector no hauria de ser un obstacle perquè hi haguera una política de telecomunicacions, ja que, igual com es planifiquen altres modalitats de la «gran accessibilitat» (alta velocitat ferroviària, xarxa viària, etc.) que condicionen la competitivitat dels territoris, tant la xarxa bàsica de telecomunicacions com els aspectes vinculats al «dret a la comunicació», són matèries en què el desistiment de poder no troba justificació.

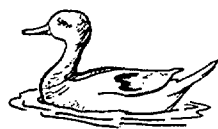
El futur de les regions urbanes no descansa, no obstant això, únicament en el desenvolupament de les telecomunicacions. A la necessària competitivitat (i increment de la col·laboració) i a la lluita contra la dualització caldria afegir el control de la dispersió, a fi de garantir el control de l'exacerbació de la mobilitat i de la motorització privada. Al mateix temps, l'alta elasticitat/renda dels béns públics «medi ambient» i «herència cultural» aconsella una atenció preferent en aquests camps. En tercer lloc, el problema de la identitat es planteja amb dret propi com un dels reptes de la nostra societat, una identitat que ha de fer-se necessàriament compatible amb l'existència de mecanismes de govern en les regions urbanes basats en l'enfocament estratègic i el consens i que, en cap cas, siguen percebuts pel ciutadà com a poders estranys i llunyans que limiten innecessàriament la iniciativa i la participació.

Cap dels aspectes anunciats en aquest últim apartat és nou. El mèrit quasi mai es troba en el fet de plantejar les qüestions, ja que, convé insistir, tot està en els llibres i és molt probable que altres ja s'hagen plantejat reflexions semblants. On sí que està el mèrit i, sobretot, la dificultat és en el fet d'articular propostes d'acció creïbles, avaluables i participatives.

VI. L'EIX DEL VINALOPÓ

Les reflexions abocades fins al moment ens permeten abordar allò que constitueix la raó de ser d'aquest article: quina política territorial pot ser més eficient en l'eix del Vinalopó? Començarem la reflexió arplegant un fet que sembla una obvietat, a pesar de la insistència, des

de fa més d'una dècada, de la Generalitat Valenciana: la proximitat i l'elevat volum poblacional d'Elx i Alacant no poden ni han de servir com a argument perquè ambdues ciutats compartesquen òrgans de govern comú. Així ho aconsella —i això seria prou— el profund arrelament de la identitat elxana i la seua demostrada aversió a qualsevol imposició externa que obligue la ciutat a compartir projectes de futur amb una ciutat tan diferent com Alacant. Addicionalment, tampoc pareix haver-hi —llevat d'una prova fefaent que demostre el contrari— el volum suficient de fluxos quotidians de mobilitat per raons de treball, estudis, gestions o oci, una intensitat de fluxos que és condició imprescindible per a construir qualsevol organisme de gestió supramunicipal.



Una segona qüestió que convindria aclarir és la de la façana marítima. Encara que caldria estudiar el tema amb major deteniment, la informació disponible avala la hipòtesi que Santa Pola experimenta una dinàmica de conurbació costera lineal amb Guardamar i Torrevella i, si és procedent, hauria de ser aquesta conurbació la que fóra motiu d'ordenació territorial i, potser, de creació d'algun organisme supramunicipal de gestió. En definitiva, el tan comarejat triangle d'Alacant-Elx-Santa Pola pareix més fruit del desig (i dels interessos immobiliaris) que de l'anàlisi.

Partint d'aquesta doble afirmació i suposant que l'anunciat nou Pla Director del Territori de la Comunitat Valenciana no torne a remoure les cendres provocades per una innecessària i defectuosa Llei d'àrees metropolitanas, és d'esperar que els il·licitans (amb el seu alcalde al capdavant) puguen dormir tranquils.

No obstant això, tampoc és aquest un escenari desitjable. El detectable cantonalisme elxà és tan pernicios com els intents de resolució *manu militari* dels quals hem estat testimonis. Elx no tindrà vinculacions històriques, psicològiques i econòmiques que avalen la seua vinculació amb Alacant. Però, les té amb l'eix del Vinalopó? La deficient informació estadística sobre els fluxos de mobilitat i la importància de l'economia submergida aconsellen fugir de qualsevol afirmació contundent. No obstant això, observacions *in situ* i converses amb bons coneixedors del terreny ens permeten arriscar-nos a llançar alguna hipòtesi raonable. Salvant les enormes i evidents distàncies sembla defensable afirmar que ens trobem davant d'una conurbació lineal, un territori estructurat per un eix geogràfic (el curs del Vinalopó) en què hi ha una densa polinucleació i una elevada interrelació. Com evitar la referència al Rhur alemany? Per grandària poblacional, història i dret propi, Elx pareix, sens dubte, la capital «natural» d'aquest espai lineal, amb importants ramificacions cap al sud-oest. Però, com demostra, per desgràcia, el cas de la ciutat de València (cap i casal fictici), les capitalitats són un tema d'autoritat moral i aquesta cal guanyar-la a força d'exercir *de facto*, com a capital.



Per això és tan contraproduent el cultiu d'identitats excessivament localistes. Elx hauria de girar el cap cap a l'interior i plantejar-se una política de col·laboració eficient amb els municipis del Vinalopó. Això probablement necessita l'existència d'algun tipus d'organisme supramunicipal que permeta abordar conjuntament els problemes de planificació territorial, infraestructures i equipaments, cicle de l'aigua i residus, promoció econòmica, etc. El menys important, en aquest moment, és proposar el tipus concret d'organisme. Hi ha tantes solucions organitzatives com àrees metropolitanes funcionant i, si se'ns permet la broma, optar per una combinació intel·ligent dels models de la LFP (Lió – Frankfurt – Portland) seria signe de pragmatisme i intel·ligència. Convé insistir, però, que abans cal crear la necessitat i això exigeix una autèntica revolució cultural. Cal explicar bé els avantatges de la cooperació, posant cura i afecte a preservar les senyes d'identitat local. Cal fer alguns estudis tècnics rigorosos sobre l'estat de la qüestió i els temes que cal resoldre. Cal popularitzar la «marca» del Vinalopó perquè la nova identitat metropolitana vaja creixent a l'ombra de les respectives identitats locals. Cal assegurar que, en qualsevol cas, hi ha mecanismes àgils d'informació i participació ciutadana. Com succeeix sovint en la Unió Europea, no hem de descartar els referèndums per a evitar el perill del despotisme més o menys il·lustrat. La voluntarietat i la il·lusió són, en definitiva, les peces claus del procés i el millor antídote contra la burocratització. Aquest és un camí lent i ardu però el resultat se'l mereix. I les presses i la improvisació són males conselleres. Potser la creació d'un consorci entre els ajuntaments interessats (a imatge i semblança del que s'ha constituït en les comarques centrals) que tinguera com a objectiu estudiar i popularitzar la idea no fóra un mal punt de partida. Jugueu, si us plau!

En aquest darrer apartat de l'article hem mantingut un to voluntàriament general i una mica abstracte, parlant del «Vinalopó» — sense precisar més— i avantposant la «cultural borroka» de la qual parlava, no fa massa temps, Paco Ibáñez a la fàcil temptació de les «receptes». I ho hem fet perquè tenim la convicció profunda que sols amb aquesta complexa i difícil tasca prèvia —la de canviar els *caps*— podem minvar el risc de provocar el desinterés de la població davant de fórmules més o menys imposades des d'un cert despotisme il·lustrat (o no tant).

Tanmateix, com que és comprensible que el lector vulga que, com se sol dir, l'autor “es banye el cul”, i sense cap pretensió de substituir el necessari debat «civil», em puc permetre la gosadia de canviar l'angular i ser una mica més precís i concret. Com a mínim, puc intentar- ho.

Comencem per l'àmbit espacial. Fins ara sols han eixit a escena Elx com a capital «natural» (que, torne a insistir-hi, ha de guanyar-se'n el títol) i un genèric «Vinalopó» o “eix del Vinalopó”. Si es tracta de bastir fórmules que superen els evidents límits del localisme i aprofiten les

economies d'escala i les sinergies, no sembla tenir molt de sentit la clàssica divisió de l'Alt Vinalopó, les Valls del Vinalopó, el Vinalopó Mitjà i el Baix Vinalopó. Massa *Vinalopós*, de dubtosa eficàcia i origen d'alguna malaurada anècdota com ara la de posar Elda en una subcomarca i Petrer en l'altra, quan tothom sap, i sols cal anar-hi, que ambdues ciutats són, de fet, conurbades i han de tractar-se com una única ciutat.

Per tant, sembla raonable partir del sumatori de les subcomarques adés esmentades i "tenir al cap" els 18 municipis implicats. Tan sols roman el dubte de si Guardamar i Santa Pola tenen més a veure amb Torrevella que no pas amb la resta de la vall. Però això podem deixar-ho per a una altra discussió. I si agafem els 18 municipis ens trobem com a primera sorpresa relativa (de vegades, fins que no sumes no te'n adones) que estem parlant, Déu n'hi do!, de 431.356 habitants (dades de 1998) amb un nucli central (Elx) que es troba pràcticament al llindar dels 200.000 habitants i un nombre considerable de ciutats mitjanes (Villena, Elda-Petret, Monòver, Novelda, Asp, Crevillent i Santa Pola). Un espai que ha duplicat la seua població des del 1960 i que, a més, presenta com a tret demogràfic singular la continuïtat del creixement en la darrera època amb l'excepció dels petits nuclis i de l'estancament de Monòver i d'Elda, tot i que en aquest darrer cas no es tracta més que d'un reequilibri amb la siamesa ciutat de Petrer. És a dir, quan per tot arreu es generalitza la fi de l'expansió demogràfica del període 1960-1981, en el nostre cas la població continua creixent i rejuvenint-se (Elda és la ciutat més jove de tota Espanya). Cal alguna prova més del dinamisme de la tercera o quarta àrea urbana del País?

Evidentment es pot continuar sacralitzant el terme municipal i elevar les normals picabaralles de veïns a l'estatus d'entrebanc insalvable. No hi haurà cap catàstroe ni minvarà el dinamisme econòmic i demogràfic enregistrat. Únicament que perdrem l'oportunitat d'introduir un plus de racionalitat en benefici del creixement econòmic però també del benestar social d'aquest quasi mig milió de persones. Un plus que es pot aconseguir amb molta facilitat si se sumen esforços en tots els àmbits de la gestió pública, des dels més «espectaculars» (planificació urbanística, infraestructures de transport, cicle de l'aigua i residus, promoció econòmica) fins al menys cridaners però o menys importants com ara l'habitatge, l'educació, la sanitat i els serveis socials. Com que la llei aprovada per la Generalitat és tècnicament tan dolenta, tal vegada fos més convenient explotar la vella fórmula de la mancomunitat que té el gran avantatge de la voluntarietat. Però, és clar, si juguem, fem-ho amb serietat i això comença per un curset intensiu als alcaldes per a neutralitzar l'arrelada creença que cadascú té un rei a la panxa i convèncer-los que solament si cedeixen competències cap a dalt poden exigir una interlocució eficient amb la Generalitat. Fins i tot competències tant banals

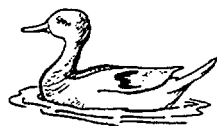




però tan desitjades com les que tenen a veure amb la hisenda o amb la gestió urbanística (la famosa llicència d'obres). Avui dia, les telecomunicacions permeten la introducció descentralitzada de les dades i la gestió centralitzada. Si se'm permet l'acudit, m'afalagaria molt poder demostrar que el Vinalopó es pot gestionar com una unitat i, a més, els meus honoraris son ben assequibles (dos o tres duros per habitant). El que no paga la pena és, a aquestes altures, jugar a fer simulacres. Juguem al truc i fem *ordago!*

BIBLIOGRAFIA

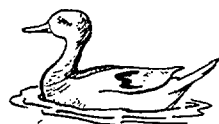
- ABBOTT, C. (1997), "The Portland Region: Where City and Suburbs Talk to Each Other and Often Agree", *Housing Policy Debate*, 8 (1), 11-51.
- ALCAÑIZ MOSCARDÓ, M. (1997), «La relación de dependencia funcional entre los 44 municipios del área metropolitana de Valencia», *Área Metropolitana. Revista informativa del CMH*, 1, 4-7.
- ALCAÑIZ MOSCARDÓ, M. (1993), «Hacia la configuración de regiones metropolitanas. reflexiones a partir del caso valenciano», en *Actes del II Congrés d'Economia Valenciana*, Generalitat Valenciana, València.
- ALCAÑIZ MOSCARDÓ, M. (1996), *Cambio social, territorio y actores sociales: la configuración del Área Metropolitana de Valencia*, Consell Metropolità de l'Horta, València, 232 p., 82 h. graf.
- ARDIGÓ, A. (1967), *La diffusione urbana. Le aree metropolitane e i problemi del loro sviluppo*, Editrice Ave, Roma.
- ARTENETXE, J. L. (1993), «El hecho metropolitano: claves para una reflexión», *Boletín de Estudios Económicos*, v. XLVIII, 148 (Abril).
- AYMONIMO, C. (1971), *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio Editore, Pàdua.
- BARLOW, M. (1997): "Administrative Systems and Metropolitan Regions", *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15(4) (Novembre), 399-411.
- BATTEN, D.; JOHANSSON, B. (1987), «The dynamics of metropolitan change», *Geographical Analysis* (Juliol).
- BLANCO FERNÁNDEZ, J. (1997), «La suburbanización de l'Horta en una perspectiva comparada con 22 áreas metropolitanas de España y Estados Unidos», *Área Metropolitana. Revista informativa del CMH*, 2, 4-16.
- BOGASON, P. (ed.) (1996), *New Modes of Local Political Organizing: Local Government Fragmentation in Scandinavia*, Nova Science Publishers Inc. Commack, Nova York.



- BOYNE, G; COLE, M. (1996), "Fragmentation, concentration and local government structure: top-tiers authorities in England and Wales 1831-1996", *Environment and Planning C*, v. 14, 501-514.
- BOYNE, G. A. (1996), "Competition and Local Government. A Public Choice Theory", *Urban Studies*, v. 33, n. 4-5, 703-721.
- BRENNER, N. (1998), "Global cities, glocal states: global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe", *Review of International Political Economy*. September 5 (1), 1-37.
- CAMAGNI, R. (1999), "El desarrollo urbano sostenible: razones y fundamentos de un programa de investigación", *Papeles de Economía Española*, 80.
- CLARK, D. (1997), "Local Government in Europe: Retrenchment, Restructuring and the British Exceptionalism", *West European Politics*, v. 20, n. 3 (Juliol), 134- 163.
- CLUSA, J. et al. (1989), «*La financiación del Consell Metropolità de l'Horta: necessitats y alternatives*», Consell Metropolità de l'Horta, València (inèdit).
- CLUSA, J.; ROCA, J. (1999), "Evolució de l'estructura urbana de Catalunya", *Nota d'Economia*, 64 (Maig-agost), Departament d'Economia i Finances. Generalitat de Catalunya, Barcelona
- CONSELL METROPOLITÀ DE L'HORTA (1999): <http://www.gva.es/cmh> (versió 5a)
- DIVERSOS AUTORS (1998), "Indicadors Estadístics Municipals", *Papers*, 30, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, Barcelona.
- DIVERSOS AUTORS (1997), Dossier. "La Barcelona Metropolitana: Economia i Planejament. Primera Part", *Revista Econòmica de Catalunya*, 33.
- DIVERSOS AUTORS (1998), Dossier. "La Barcelona Metropolitana: Economia i Planejament. Segona Part", *Revista Econòmica de Catalunya*, 34.
- GETIS, A. (1988), «Economic heterogeneity within large metropolitan areas», *Growth Change* 19(1) (Hivern).
- GETIS, A. (1989), «A spatial causal model of economic interdependency among neighboring communities», *Environment and Planning*, v. 21.
- GOHEEN, P.G. (1971), «Metropolitan area definition: a re-evaluation of concept and statistican practice», en BOUME, L. S. (ed.), *Internal Structure of the City Oxford University*.



- GREENWOOD, M. J.; STOCK, R. (1990), «Patterns of change in the intrametropolitan location of population, jobs and housing: 1950 to 1980», *Journal of Urban Economics*, 28.
- HAUSER, PH. M. (1965), «Urbanization: an overview», en HAUSER, Ph. M.; SCHORE (eds.), *The Study of Urbanization*, John Wiley & Sons.
- HEIKKILA, E. J. (1996), «Are the municipalities Tieboutian clubs?», *Regional Science and Urban Economics*, 26, 203-226.
- HOCHMAN, O.; PINES, D.; THISE, J.F. (1995), «On the optimal structure of local governments», *The American Economic Review* (Desembre).
- ILLERIS, S. (1987), «The metropolis, the periphery and the third wave», *Town Planning Review*, v. 58, n. 1 (Gener).
- JUVE, B.; LEFEVRE, C. (1997), «Where territorial political culture makes urban institutions: The “metropolitan city” of Bologna» *Environment and Planning C*, v. 15, n. 1.
- LEACH, S.; STOKER (eds.) (1997), «The Local Government Review in England 1991-96», *Public Administration*, v. 75 (Spring), 1-140.
- LEFEVRE, C. (1998), «Metropolitan Government and Governance in Western Countries: A Critical Review», *International Journal of Urban and Regional Research*, 22 (1) (Març), 9-25.
- LEVENIER, W.; CUSHING, B. (1994), «A new look at the determinants of intrametropolitan distribution of population and employment», *Urban Studies*, 31(8) (Octubre).
- LORENS, V. (dir.) (1994), «Arco Mediterráneo español. Eje europeo de desarrollo», Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana, València, 241
- MEUELENBELT, K. (1994), «Upgrading and downgrading within the metropolitan region of Rotterdam 1970-1990», *Urban Studies*, 31(7) (Agost).
- MILLS, E. S. (1962), «The measurement and detremnants of suburbanization», *Journal of Urban Economics*, 32.
- MILLS, E. S. (1990), «Do metropolitan áreas mean anything? A research note», *Journal of Regional Science*, v. 30, n. 3.
- MORRILL, R. (1992), «Population distribution within metropolitan regions in the 1980's: core, satellite and exurban growth», *Growth and Change* (Estiu).
- MUR ESTADA, S. (1994), «El Área Metropolitana de Valencia: aspectos territoriales y organización administrativa», CMH, València (inèdit).



- NEL·LO, O. (1997), «Las grandes ciudades españolas: dinámicas urbanas e incidencia de las políticas estatales», *Papers. Regió metropolitana de Barcelona*, 27, 9-71.
- NEL·LO, O. (1998), «Transformaciones y políticas urbanas en las siete principales ciudades de España. El área metropolitana de Valencia en el sistema urbano español», *Area Metropolitana. Revista informativa del CMH*, 4, 4-9.
- NORTON, A. (1995), «The Functions of Metropolitan Government in Seven Western Democracies», *Regional Studies*, 19(3) (Juny), 257-262.
- OLMOS LLORENS, J. (1991), *Sistema de transporte y desarrollo urbano en el Área Metropolitana de Valencia 1966-1990*, Tesi doctoral, Universitat Politècnica de València, València.
- PARK, K. O. (1994), «Expenditure patterns and interactions among local governments in metropolitan areas», *Urban Affairs Quarterly*, 29 (4) (Juny).
- PÉREZ MONTIEL, M. (1993), «El Área Metropolitana de Valencia», en *Valencia 1991: Ciudad, población y sociedad*.
- PÉREZ MONTIEL, M. (1989), *L'Horta en el conjunto de las áreas metropolitanas españolas*, CMH, València (inèdit).
- PORTER, D.R. (1996), «A 50- Year Plan for Metropolitan Portland», *Governement Finance Review*, (Febrer 01), v. 12, n. 1.
- RAZIN, E. (1998), «Policies to control urban sprawl: Planning regulations or changes in the “rules of the game”, *Urban Studies* (Febrer), 35 (2), 321-340.
- RICHARD, W.; SHANAHAN, J. L. (1991), «Patterns of economic restructuring in industrial-based metropolitan areas», *Urban Studies*, v. 28, n. 4.
- SALOM CARRASCO, J. (1992), *Sistema urbano y desarrollo regional en la comunidad valenciana*, Edicions Alfons el Magnànim-IVEI, València, 246 p.
- SAVITCH, H. V. (1993), «Ties that bind: central city, suburbs and the new metropolitan region», *Economic Development Quarterly*, 7 (4) (novembre).
- SHARPE, J. L. (1996), «The Modernization of Local Government in the Modern Democratic State», en BOGASON, P. (ed.), *New Modes of Local Political Organizing: Local Government Fragmentation in Scandinavia*, Nova Science Publishers Inc. Commack, Nova York.
- SMITH, B. C. (1998), «A theory of metropolitan government and England's conurbations», *International Review of Administrative Sciences*, juny 64 (2), 289-304.



- SOLER MARCO, V.; SORRIBES MONRABAL, J. (2000), "Creixement econòmic i ciutat flexible: algunes reflexions seminals i la seua aplicació al cas de València", *Revista Econòmica de Catalunya*, 39.
- SORRIBES MONRABAL, J. (1993), «Al área metropolitana de Valencia: estructura metropolitana y crecimiento económico», en *Actes del II Congrés d'Economia Valenciana*, Generalitat Valenciana, València.
- SORRIBES MONRABAL, J. (1996), «Estructura urbana, planificación urbanística y transporte en el Área Metropolitana de Valencia: un ejercicio de prognosis», *Revista O. P.*, 36, 70-89.
- SORRIBES MONRABAL, J. (1998), *La ciutat desitjada. València entre el passat i el futur*, Tàndem, València, 215 p.
- SORRIBES MONRABAL, J. (1997), *Compendre i gestionar la ciutat. Un assaig d'economia i política urbana*, Universitat de València, València, 306 p.
- SORRIBES MONRABAL, J. (1998), «El Consell Metropolità de l'Horta: crònica de una frustración», *Àrea Metropolitana. Revista informativa del CMH*, 3, 6-8.
- SORRIBES MONRABAL, J. (2000), *Las Áreas Metropolitanas: Análisis Teórico y Experiencia Comparada*, Consell Metropolità de l'Horta, València.
- SORRIBES MONRABAL, J. (2001), *Las Ciudades del siglo XXI: el reto de la sostenibilidad*, Centre Francisco Tomás y Valiente, UNED, València-Alzira.
- VAN DEN BERG, L.; BRAUN, E., VAN DER MEER, J. (1997), "The Organising Capacity of Metropolitan Regions", *Environment and Planning C: Government and Policy*, 15 (3) (Agost), 253-272.
- VAN DER VEER, J. (1994), "Metropolitan Governemnt and City Suburban Cleavages: Differences between Old and Young Metropolitan Areas", *Urban Studies*, 31 (7) (Agost), 1057-79.
- VAN DER VEER, J. (1998), "Metropolitan Government in Admsterdam and Eindhoven: A Tale of two Cities", *Environment and Planning C: Government and Policy*, 16 (1) (Febrer), 25-50.
- YIFTACHEL, O. ; ALEXANDER, I. (1995), "The State of Metropolitan Planning: Decline or Restructuring?", *Environment and Planning C.*, v. 13, n. 3.
- YOUNG, K. (1996), "Reinventing Local Government? Some Evidence Assesed", *Public Administration*, v. 74 (Tardor), 347- 367.