

ILLES, ILLEÏTAT I INSULARITAT. LES ILLES BALEARS, PER EXEMPLE

BARTOMEU BARCELÓ I PONS

(Sessions del 16 de desembre de 1994, del 17 de febrer i del 13 de març de 1995)

Justificació del tema

L'interès pel coneixement de les illes iniciat pels naturalistes als que recolçaren els erudits insulars induïts pel sentiment d'excelsitud dels seus mons illencs, s'ha vist incrementat darrerament pel protagonisme polític i econòmic assolit per moltes illes arran de la seva independència i dels nous valors de situació que els han donat la crisi del petroli i l'ampliació de les seves aigües jurisdiccionals a les zones econòmiques exclusives. Això ha fet que els estudis geogràfics, econòmics, sociològics, geopolítics, àdhuc els psicològics, hagin proliferat amb abundància, enriquint la seva coneixença, a la vegada que ha aparegut un bon nombre d'institucions dedicades al seu estudi.

Per altra part, les illes tenen una significació destacada en els mites, la literatura de creació, tant narrativa com poesia, i els llibres de viatges, àdhuc en l'art, com a llocs d'excelsitud, on passen, o hi ha, fets que es situen més enllà d'allò que en les terres continentals es considera normal.

El cert és que sigui per la fantasia dels autors, o pel narcisisme dels escriptors insulars, o per la seva pròpia realitat, les illes han atret l'atenció d'una literatura que s'estén en el temps i l'espai, i que amb freqüència posa en evidència sorpresa, admiració, fantasia o excelsituds, i, a vegades, hi trobem intuïcions de fets objectius que interessin els seus estudiosos.

L'any 1945, hi havia al món 10 estats insulars independents. Actualment, n'hi ha 43, com a conseqüència d'haver assolit la independència antics territoris que formaven part d'imperis colonials. Dels 33 nous estats insulars nascuts des de 1945, 20 són microestats, és a dir, tenen menys de 5.000 km². Existeixen, a més, 35 territoris insulars amb un règim polític especial, en dependència d'altres estats, dels quals 28 tenen menys de 5.000 km². Molts d'aquests estats o territoris insulars, estan formats per diverses illes pròximes. Per exemple, les illes Fiji són 320 illes, les

Bermudes són 360 o les Marshall, 2.127. Aquests nous estats insulars han entrat a formar part de l'ONU, on el seu vot és vigilat i festejat per les grans potències en un intercanvi de favors sempre prou interessat, però del que les illes se n'aprofiten.

Una gran quantitat d'illes estan integrades políticament en estats continentals. En un llistat provisional, fet en 1990 per M. Tillieut (Universitat de Trèveris, Alemanya) i J. Bosch (Universitat de Trèveris, Alemanya), sols 10 estats europeus posseeixen 537 illes (Alemanya: 23; Anglaterra: 89; Dinamarca: 83; Espanya: 25; França: 52; Grècia: 122; Holanda: 6; Irlanda: 55; Itàlia: 60; Portugal: 20), generalment de dimensions petites i entre les que sols 4 ultrapassen els 5.000 km² (Còrsega, Sardenya, Sicília i Creta). Totes aquestes illes tenen característiques físiques i humanes molt diferents, així com també ho són les seves relacions i situació política envers els estats als que pertanyen.

La generalització de les zones econòmiques exclusives es va definir a la III Conferència General sobre el Dret de la Mar tinguda el 1973, que culminà un procés de declaracions iniciat en 1947 (Xile, Perú, el Salvador, Hondures i Equador). Això suposava l'ampliació de les aigües territorials fins a dues-centes milles (370,4 km) de la costa, cosa amb què la superfície marina, on es podia controlar l'activitat pesquera, ocupava una gran extensió, on es localitzaven la major part dels recursos de pesca. El control d'aquesta riquesa per part dels nous estats insulars els donava un protagonisme econòmic que han pogut fer valer envers els grans estats pescadors.

La crisi provocada pel tancament del canal de Suez obligà no sols a l'augment de la capacitat dels grans petroliers, sinó també a cercar nous itineraris. D'això se'n beneficiaren algunes illes que, situades al llarg d'aquets trajectes, constituïren punts de recalada. Aquest nou aspecte de les economies de situació va ser per a moltes d'elles una avantatge que no desaprofitaren, participant així dels beneficis polítics i econòmics del negoci petroler i dels estats que el protagonitzaven.

Tot això va fer proliferar els estudis sobre les realitats insulars, unes vegades amb finalitats aplicades i altres purament acadèmiques, producte de la preocupació dels investigadors que començaren a disposar d'una informació documental i estadística que abans o no existia o era insuficient, i de la creació d'entitats de recerca de temes insulars. (Centre d'Estudis Corsos a la Universitat de Provença; l'Institut pel Desenvolupament de les Illes del Mediterrani a la Universitat de Corti, Còrsega; Insula International Scientific Council for Island Development, París, MAB-UNESCO, 1989; etc.) També han proliferat les reunions acadèmiques que han tingut per objecte arreplegar experts en el tema insular, sigui general o regional.

Particularment, el tema insular a les Balears, per a mi com a insular i acadèmic, és conseqüència de l'estudi de les meves illes i del contacte amb altres estudiosos. El meu primer treball es publicà a *Serra d'Or* en 1962 («Les Balears i la insularitat», *Serra d'Or*, núm. 5, p. 22-25). Vaig retornar al tema en la lliçó d'inauguració del curs acadèmic de 1971-1972 a Palma de Mallorca («Experiencias

y perspectivas de las grandes islas del Mediterráneo Occidental», *Revista de Geografía*, Universitat de Barcelona, 1971, TV, p. 39-62) i més tard, en 1985, amb la meua comunicació *Introducció a la nisologia* presentada a l'Àrea Territorial de la I Conferència Econòmica de la Mediterrània nord-occidental (Congrés de Cultura Catalana, Barcelona, 10-12 de juny de 1985).

La geografia i les illes

Si bé va ser Ratzel el primer geògraf que parà esment en el fet insular, és Jean Brunhes el que, en la seva *Geografia humana*, hi dedica un capítol específic en destacar l'aïllament humà tant a terres continentals com a les illes marítimes, de les que posa com a exemple les Balears, sobre les que ja el 1911 havia publicat un article a la revista *Des Deux Mondes*. Lucien Fébvre abordà en el seu llibre *La terre et l'évolution humaine* (1922, edició en castellà de UTEHA, 1955), el tema de les illes destacant-les com a màxima categoria de la litoralitat. Aubert de la Rüe que havia estudiat les illes Kerguelen, publicà el 1935 el seu llibre *L'homme et les îles*, dins la col·lecció «Geographie Humaine», de Gallimard, dirigida per P. Deffontaines. Són modèlics els capítols sobre illes a la *Géographie universelle* dirigida per P. Vidal de la Blanche i L. Gallois, com el dedicat a les illes Britàniques, d'A. Demangeon, o el de les Antilles, de Maximilien Sorre i Fernando Ortiz.

Els estudis més recents sobre illes mediterrànies constitueixen aportacions prou importants al coneixement del fet insular. Aquí cal esmentar la tesi de doctorat de Maurice Le Lannou, *Pâtres et paysans a l'île de Sardaigne*, les d'E. Koldny, *Géographie urbaine de la Corse* (1962) i *La population des îles de la Grèce* (1974), l'obra de René Rochefort *Le Travail en Sicile* (1961) prologada per Danino Dolci i el treball de Monique Dacharry sobre *Tourisme et Transport en Méditerranée Occidentale. Balears. Corse. Sardaigne* (1964).

Aquestes obres i altres monografies permeteren començar les reflexions serioses sobre el fet insular. Però el treball més aclaridor és el d'un psicòleg, Abraham A. Moles, de l'Institut de Psicologia Social d'Estrasburg, que en 1982 publicà a *L'Espace Géographique* un article titulat «Nissonologie ou science des îles», en el que fa convergir l'anàlisi fenomenològic del comportament amb el psicoanàlisi de l'espai que resulta ser de gran interès per a la geografia de la percepció i la del comportament, bàsiques per a la comprensió del fet insular.

Conceptes

Podrím definir l'illa com «una superfície de terra, de dimensions naturals i humanes limitades, segregada dels espais continentals per la discontinuïtat espa-

cial del medi marí que dificulta les seves relacions externes, però que pot ser atenuada per la tecnologia de les comunicacions i els transports, tinguent en compte la seva capacitat, intensitat i costos».

Insular és tot allò que pertany a l'illa i la *insularitat* seria la qualitat o condició que es deriva de ser insular i que en el seu conjunt s'oposa a la continentalitat pròpia dels grans espais de la terra ferma.

L'*insularisme* consistiria en el conjunt de fenòmens sociopolítics i geopolítics que es produeixen en les relacions de les illes amb els estats de què depenen o altres estats, en el cas de ser independents.

El concepte d'*illeïtat* és la gran aportació d'A. A. Moles que la defineix com una espècie de funció fenomenològica lligada a tres dimensions: la magnitud de l'illa, la distància d'aquesta a les terres continentals i el seu caràcter microcòsmic que li confereix la quantitat de varietat que conté. En el lèxic lul·lià la *illeïtat* seria l'abstracció d'un agent en potència, derivat del terme *illa*. Partint d'aquí, podríem pensar que hi ha illes més illes que d'altres, que tenen més *illeïtat* i es pot pensar en una illa ideal, amb plenitud de la seva *illeïtat*. La *illeïtat* es pot modificar i, de fet, disminueix a mesura que augmenten les comunicacions, àdhuc es pot arribar a perdre. Cada una de les tres dimensions que intervenen a caracteritzar la *illeïtat* pot ser notablement complexa, tant en la seva conceptualització com en la seva dimensió, i mereix un comentari individualitzat.

Les magnituds

En parlar de la magnitud d'una illa, la primera idea que ens ve és la de la seva extensió territorial. Però hi ha altres magnituds a considerar, com són el seu desenvolupament costaner, la importància de les terres cultivables, els espais forestals, els recursos hídrics, etc., a més de les magnituds humanes com és el nombre d'habitants, el PIB, etc., però també les relacions que existeixen entre totes elles i la seva pròpia dinàmica. En cada una d'aquestes dimensions hi ha elements quantificables, però la seva qualificació resulta molt important, així com la seva relació amb la varietat interna de què parlarem més endavant.

L'extensió i la forma

L'extensió d'una illa s'ha de considerar tenint en compte la seva forma, o sigui, la seva configuració costera, o dit d'altra manera, les característiques de les seves fronteres naturals.

Podem relacionar extensió i forma, prenent com a criteri inicial un dels trets que ajuden a definir els espais insulars, com és la influència marítima en les seves

condicions ambientals. Aquesta, se sap que penetra terra endins i arriba amb totes les seves característiques, fins a 35 km, a partir dels quals comença a disminuir; tot això sempre i quan el relleu no ultrapassi els 1.500 m d'altitud, que és quan pot introduir modificacions en la intensitat d'aquesta influència.

Si establim la relació numèrica dels km² de superfície que corresponen a un quilòmetre de costa en una superfície circular de radi, i per tant d'extensió, variable, podem construir la taula següent:

<i>Radi en km</i>	<i>Cercle en km²</i>	<i>Circumf. en km</i>	<i>Km² per km de costa</i>
1	3,1	6,3	1/0,49
5	78,5	31,4	1/2,5
10	314,2	62,8	1/5
20	1.256,6	125,7	1/10
30	2.827,4	188,5	1/15
35	3.846,0	219,8	1/17,5
40	5.026,6	251,3	1/20
50	7.851,0	314,2	1/25
100	31.416,0	628,3	1/50

D'aquesta manera, la dimensió màxima d'una illa de forma circular que rep en la seva totalitat la influència marítima seria la de 3.846 km², que correspon a un cercle de 35 km de radi i que dona una relació de 17,5 km² per cada km de costa amb una longitud total d'aquesta de 219,8 km.

Però la relació 1/n pot variar segons la forma de l'illa i el seu desenvolupament costaner.

Una illa de 4.000 km² pot representar-se per:

1) Un cercle de 35,69 km de radi que tindria una longitud de la circumferència de 224,13 km. Això donaria una relació d'1 km de costa per cada 18,5 km².

2) Un quadrat de 63,25 km de costat i una longitud del perímetre de 253 km, que donaria una relació d'1/15,81 i una distància mínima en la perpendicular del centre al costat de 31,62 km, i màxima del centre als vèrtexs dels angles, de 44,71 km.

3) Un rectangle de 20 × 200 km en el que la longitud total dels seus costats seria de 440 km. Així, la relació km de costa per km² seria de 1/9,09, i la distància màxima d'un punt a la costa de 10 km.

Succeeix que la longitud real de la costa d'una illa és superior a la de la circumferència d'un cercle de la seva extensió, que fa que la *ratio* km² per km de costa sigui sempre inferior al de la referència circular teòrica. En el cas de les illes Balears aquesta diferència es pot constatar en la taula següent:

Illes Balears
Dimensions bàsiques i relació costa/superfície

<i>Illa</i>	<i>Dimensions reals</i>			<i>Dimensions del cercle</i>		
	<i>Ext. en km²</i>	<i>Costa</i>	<i>Índex</i>	<i>Long. c.</i>	<i>Radi en km</i>	<i>Índex</i>
Mallorca	3.640,16	554,7	1/6,56	217,77	34,04	1/16,71
Menorca	701,84	285,7	1/2,45	93,88	14,95	1/7,47
Eivissa	541,22	210,1	1/2,57	83,39	13,12	1/6,56
Formentera	82,08	69,0	1/1,19	32,09	5,11	1/2,55
Cabrera Gran	11,54	38,6	1/0,30	12,04	1,92	1/0,9

Utilitzant aquest criteri, Doumenge establí una classificació de les illes de la següent manera:

Classificació de les illes segons l'índex 1 km de costa / n km²

- 1 = Illa oceànica
- 1 - 1/10 = Petita terra insular
- 1/10 - 1/20 = Gran terra insular
- 1/20 - 1/60 = Illa continentalitzada
- Més 1/60 = Illa continental

Així, les illes de l'arxipèlag balear quedarien incloses en la categoria de *petites terres insulars*, en què la totalitat de les seves superfícies estarien sotmeses plenament a la influència marítima. A Mallorca, cap lloc de l'illa és a més de 33 km de la costa.

Relacionar els dos índexs km²/km costa, el real i el teòric, és, en realitat, establir un nou índex, el d'articulació de la costa, en què s'expressa la relació, per una mateixa extensió, entre la longitud de la costa teòrica (circumferència) i la real. Així, l'índex d'articulació costera de les Balears seria el següent:

Illes Balears
Índex d'articulació costera

<i>Illes</i>	<i>L. real costa en km</i>	<i>L. teòr. costa en km</i>	<i>L. real / l. teòr.</i>
Mallorca	554,7	217,77	2,55
Menorca	285,7	93,88	3,04
Eivissa	210,1	83,39	2,55
Formentera	69,0	32,09	2,09
Cabrera Gran	38,6	12,04	3,20

La costa i la litoralitat

Lucien Fèbvre assenyala els trets de la litoralitat *versus* els de la continentalitat, dient que les illes serien un cas específic de la litoralitat duta als darrers extrems i a la que s'hi afegeix tot el que es deriva de l'aïllament.

La litoralitat presenta característiques físiques i humanes que són conseqüència de la configuració de l'espai costaner i la naturalesa dels seus recursos, però també d'unes circumstàncies històriques que les poden ponderar positiva o negativament.

L'accessibilitat d'una illa depèn tant de les característiques físiques de la costa com de la tecnologia dels transports. La naturalesa de la costa pot afavorir o dificultar el seu accés. Penya-segats, platges, resguards mariners protegits dels vents dominants, el seu calat, etc. són factors a tenir en compte, però també cal observar l'evolució dels tipus de vaixells que, al llarg de la història, faran canviar l'ús d'aquests recursos, fins i tot modificar-los artificialment, i que, generalment, obligaran a concentrar el tràfic marítim en uns pocs ports on es centrarà la funció comercial, ingredient bàsic de les funcions urbanes i del desenvolupament de les ciutats costaneres.

L'espai costaner és una àrea de contacte entre dos grans medis naturals, la terra i la mar, que suposen recursos diferents, l'explotació dels quals o es simultanieja o es fa per separat amb intercanvis de les seves produccions. L'existència o no de plataformes marines, més o menys riques en recursos biològics pot afavorir l'activitat pesquera i arribar a constituir una important font de riquesa. La presència de planes litorals generalment de caràcter al·luvial o àrees embassades com són les albuferes, amb bones terres i aigua, pot donar lloc a una agricultura o ramaderia prou riques, però també poden ser elements repulsius en generar la malària.

Però l'intercanvi i que es produeix a la costa va més enllà dels productes dels seus recursos; la costa és un espai d'intercanvi amb terres llunyanes, a la vegada de ruptura, en els sistemes de transport, i tot això va associat a factors de situació relacionats amb les grans línies de comerç que variaran amb els signes de la història.

En temps d'inseguretat o guerra, la costa adquireix uns valors estratègics que es deriven de la posició de l'illa i als que s'han de supeditar altres de les seves funcions com el de la seva fortificació, especialment, la de les ciutats portuàries, o sistemes de vigilància i defensa, que modifiquen l'ús que se'n fa en temps de pau.

A les illes, la costa funciona com a límit clarament percebut, com una frontera, que, diferentment a l'existent entre estats, separa d'un espai, el marítim, on la sobirania i l'accés no és exclusiu d'un poder i és transitable per tots aquells que tenen medis i interessos per fer-ho. D'aquí que les illes tinguin un valor estratègic i el seu domini sigui desitjat pels poders continentals pròxims.

La dimensió humana: els habitants

La població, considerada com a força de treball i capacitat de consum, és una altra variable que s'ha de tenir en compte en el fet de la illeïtat. El nombre d'habitants de dret i de fet, la seva densitat, distribució i dinàmica tenen, a les illes, una especial importància. Però la valoració demogràfica de les illes passa pel coneixement de la base econòmica que sosté la població i pels seus aspectes psicològics i socials.

Doumenge, en analitzar la viabilitat dels petits estats insulars, assenyalava la relativitat en la valoració demogràfica, però a grans trets, considera que una població insular de menys de sis-cents mil habitants presenta insuficiències en els serveis, i que una densitat de menys de 20 hab./km² assenyalava una debilitat demogràfica, que una densitat de 50 hab./km² de superfície útil és necessària per al bon aprofitament dels seus recursos i que una densitat de més de 300 hab./km² sol suposar una sobre població en relació amb la seva explotació i indica l'existència d'utilització de recursos externs, com puguin ser els derivats de la seva situació.

Del nombre d'habitants (consumidors) i de la seva renda *per capita*, dependrà l'existència en varietat, qualitat i quantitat dels serveis, que fa que a les illes sigui més freqüent la seva deficiència que la suficiència. Això pot generar deseconòmies i costos socials que marquen les societats insulars i s'integren en el que anomenem costos de la insularitat.

A títol d'exemple, direm que el potencial d'estudiants universitaris dependrà del volum de la població, però també de la renda *per capita*, que determina el seu nombre per cada cent mil habitants. Així, a una RPC de 81.299 ptes. (de 1968) li corresponen 817 estudiants universitaris per cada 100.000 hab. I a una RPC de 107.907 ptes. aquests serien 1.106. El 1975, quan es va demanar la creació de la universitat a les Balears, un dels arguments més sòlids per exigir-ho va ser que en aquell moment tant per la població de les illes com per la seva RPC li corresponien 5.055 estudiants universitaris, però en realitat sols cursaven estudis superiors —i tots ells a altres universitats de l'Estat—, 1.694. La diferència entre ambdues xifres manifestava un cost social per a la solució del qual es justificava la creació d'una universitat a les illes.

La distància a les terres continentals

La distància de les illes a les terres continentals ha de ser considerada des del punt de vista físic i humà, pot ser directa o a través d'altres illes. Pel que fa a la distància física, aquesta pot tenir a veure, si la relacionem amb les corrents marines o la freqüència de vents, amb l'arribada d'una fauna o flora —que també es

pot explicar per la de les terres continentals a les que un temps pogueren estar afe-
gides— i també amb l'origen del seu poblament humà.

La distància física

La distància física de les illes o arxipèlags a les terres continentals o a altres illes es quantifica en quilòmetres, però cal tenir una referència per a la seva valoració. Aquesta referència pot ésser la distància de dues-centes milles (370,4 km) de les zones econòmiques exclusives.

La ZEE d'una illa és una superfície de mar que l'envolta, a una distància de les seves costes de dues-centes milles. Per tant, l'hem de considerar com una dimensió que podem valorar en termes absoluts (km²) o relatius a l'extensió de l'illa. Això ens donaria un altre índex de superfície que relaciona les dues extensions teòricament susceptibles de ser explotades econòmicament: la superfície terrestre i la de zona econòmica exclusiva (ZEE).

La ZEE teòrica la calculem a partir de la diferència de la superfície del cercle que té per radi dues-centes milles (370,4 km) més el radi del cercle de superfície equivalent a la de l'illa, a la que restem aquesta superfície. La *ratio* ZEE/ext. illa, disminueix en relació inversa amb la dimensió de l'illa, com es pot veure a la taula següent, referida a superfícies teòriques circulars:

<i>Radi en km</i>	<i>Extensió de l'illa en km²</i>	<i>Ext. ZEE en km²</i>	<i>ZEE/Ext.</i>
1	3,1	433.342,75	137.936,96
5	78,5	442.651,94	5.636,01
10	314,2	454.288,43	1.446,04
30	2.827,4	500.834,37	177,13
50	7.854,0	547.380,32	69,69
100	31.416,0	663.745,18	21,13

L'extensió real de la ZEE serà màxima quan aquesta no s'interfereixi amb la d'altres terres, o sia, quan les dues-centes milles mar endins a partir de les costes d'una illa, no toquen en cap sentit altres dues-centes milles que corresponen a terres diferents. Per això, el màxim aïllament físic d'una illa serà quan les terres més pròximes es situen com a mínim a quatre-centes milles de les seves costes. Ara bé, si existeixen terres a menys distància que les quatre-centes milles, les dues ZEE es tocaran tangencialment i perdran part de la seva superfície teòrica. En el supòsit que les Balears tinguessin ZEE pròpia, la superfície d'aquesta, i donada la proximitat entre les illes i les costes continentals pròximes, seria molt inferior a la que

els correspondria si tinguessin el màxim aïllament, és a dir, la màxima superfície teòrica de la ZEE.

<i>Illes</i>	<i>Extensió en km²</i>	<i>ZEE teòr. en km²</i>	<i>ZEE real en km²</i>
Mallorca	3.640,16	594.044,77	49.172
Menorca	701,84	568.771,72	71.123
Eivissa	541,22	566.227,95	18.471
Formentera	82,08	554.849,84	21.043

És per això que la relació percentual de l'extensió de la ZEE real sobre la teòrica suposa un índex d'aïllament en el que el 100 % seria el màxim aïllament, que aniria disminuint a mida que ho fa l'esmentat percentatge.

<i>Illes</i>	<i>% ZEE r. / ZEE t.</i>
Mallorca	8,27
Menorca	12,50
Eivissa	3,26
Formentera	3,79

Les distàncies humanes

Tenint en compte que l'accés a les illes o el d'aquestes a les terres continentals necessita d'una tecnologia i una organització, la distància humana que les separa del continent s'ha de dimensionar en la duració en temps del viatge, la capacitat i freqüència dels mitjans de comunicació, la possibilitat d'aconseguir una plaça, el cost del desplaçament, la transmissió de les informacions i la difusió d'innovacions.

a) La duració del viatge

El progrés de la tecnologia aplicada als transports ha anat reduint considerablement els temps de duració dels viatges i, per tant, acostant els llocs:

<i>Època</i>	<i>Mitjà de transport</i>	<i>Velocitat en km/h</i>
Fins al 1500	Persona a peu	5
1500	Caravel·la	8
1500-1840	Velers	16
1850-1930	Vaixell de vapor	55
1930	Avió d'hèlice	500-650
1950	Avió de reacció	800-1100

Recordem que Jaume I surt amb la seva esquadra de Salou un dimecres al matí i desembarca a la Palomera un dissabte. El viatge dura tres dies a causa, en bona part, del mal temps. Un meteoròleg, Jaume Miró Granada, va poder reconstruir la seqüència del tipus de temps en aquests tres dies a través del contingut de la crònica reial. En 1837, el primer vaixell de vapor, que en viatges regulars anava de Palma a Barcelona i viceversa, tardava dinou hores a fer un trajecte. El primer vol de Barcelona a Palma va durar, en 1916, dues hores i vuit minuts. Avui, aquest viatge dura vuit hores en vaixell i vint-i-cinc minuts en avió, i molt rarament el mal temps és un entrebanc per fer el trajecte.

b) La freqüència i capacitat dels transports

Fins a la implantació de la primera línia regular de vapors entre Palma i Barcelona el 1837, el transport marítim de Mallorca es feia amb vaixells a vela de poc tonatge i amb freqüència molt irregular. Els serveis de correu es realitzaven amb xabecs que feien la travessia una, dues o tres vegades al mes i, de vegades, s'havien d'enfrontar amb corsaris adversos. El primer vaixell de vapor que mantingué una línia regular amb Barcelona tenia una freqüència setmanal, desplaçava 400 TRB i podia dur 80 passatgers. Avui, els vaixells que uneixen Barcelona i Palma tenen freqüència diària i en temporades altes fan dos viatges al dia, el seu tonatge és d'11.000 TRB, amb una capacitat per a 1.211 passatgers, 80 turismes i 450 m lineals per a vehicles de carga sistema *roll-on* que dóna per a 22-25 unitats. Però, a més, la major part del transport de les mercaderies es fa amb vaixells especialitzats (contenidors, petrolers, etc.) que utilitzen infraestructures adients. Paral·lelament a l'augment del tonatge i freqüència, també hi ha hagut una ampliació de les línies marítimes, tant entre les mateixes illes com entre aquestes i altres ports continentals (València, Alacant, Tarragona, Dénia, etc.)

La generalització de l'ús de l'avió introdueix als transports una dimensió vertical, que fa disminuir considerablement el sentit de l'aïllament i acosta les illes més enllà de les costes continentals properes, i s'endinsa a l'interior dels conti-

nents. Disposar tan sols en línies regulars d'uns quinze vols diaris entre Palma i Barcelona, a més dels que tenen origen o destí a altres ciutats espanyoles o europees, als que hauríem d'afegir els vols xàrter a la temporada estiuenca, pot arribar a fer desaparèixer la percepció de l'aïllament.

Ara bé, quan aquests sistemes de transport es paralitzen (mal temps, vagues, etc.) o resulta impossible trobar-hi una plaça perquè estan totes les disponibles ocupades, ressuscita, almenys temporalment, el sentiment quasi oblidat de l'aïllament.

c) El cost del desplaçament de persones i mercaderies

Però tant la duració dels viatges com la seva freqüència s'han de considerar tenint el cost del transport. Una persona pot viure a Palma i treballar a Barcelona o viceversa perquè l'horari i la duració dels vols així ho permetrien; ara bé, el cost del bitllet d'anar i tornar suposa un impediment per a realitzar-ho. Així mateix, aquest cost, tenint en compte que el viatge sols es pot fer per via marítima o aèria, limita i encareix el desplaçament si ho comparem amb les altres possibilitats de desplaçar-se que, per a les mateixes distàncies, hi ha en les terres continentals i que justifica els descomptes que els insulars tenen en els seus desplaçaments.

El cost del transport de mercaderies resulta més complex i té greus conseqüències en les economies insulars. Aquest cost va més enllà del preu dels nòlits i en ell s'haurien d'incloure els costos de la ruptura de la carga, els viatges de buit a conseqüència del desequilibri entre entrades i sortides de mercaderies, els desperfectes produïts en els processos de carregament i descàrrega, incloent-hi els robatoris, i els de l'emmagatzemament a les illes d'uns estocs en previsió de mancances en el subministrament. Les noves tècniques de transport han disminuït la incidència d'algunes d'aquestes variables, però encara són vigents a moltes illes. També s'hauria de parar en la incidència que els costos dels transports tenen en els preus dels productes, cosa que provoca un greu inconvenient en algunes produccions insulars, que per això no poden competir amb altres semblants del continent, o que encareix el preu dels productes introduïts de fora de l'illa.

d) Les comunicacions i la difusió de les informacions

La informació és un agent dinamitzador de la societat i l'economia. A les illes, s'ha passat d'una manca d'informació, deguda a la precarietat dels mitjans de transport i de les comunicacions, a unes millores quan aquests són més freqüents i s'implanta el telègraf i el telèfon, i es generalitza l'ús de la ràdio, més tard de la te-

levisió, i avui, l'accés a l'Internet, fins al punt que, actualment, són moltes les illes que reben puntualment informació de tot el que passa al món. Ara bé, una cosa és que l'arribada de la informació sigui satisfactòria i l'altra la manera en què aquesta informació és interpretada, utilitzada i assumida, i aquí és on la mentalitat insular heretada d'un passat històric pot actuar com a element pertorbador en la difusió de les idees.

La diversitat interna: el microcosmos insular

La diversitat interna pot ésser examinada tant pel que fa als recursos com als sistemes d'explotació. En ambdós casos es pot afirmar que la varietat està en relació directa amb l'extensió i inversa amb la illeïtat. Aquí es podria parlar de la hip-sometria, la clinometria, els microclimes, la capacitat agrològica dels sòls, els usos de la terra, els recursos energètics, la distribució i composició de la indústria, etc. L'anàlisi estructural de l'economia i de la població ens mostren la complexitat que es deriva de la diversitat. Per altra part, els fets de la diversitat han de ser examinats diacrònicament. L'anàlisi geogràfica regional és la que ens apropiaria a aquesta diversitat que dona sentit al que s'ha anomenat *microcosmos insular*.

La composició sectorial de la població activa ocupada a les illes Balears en 1965, al començament del *boom* turístic, mostrava la seva diversitat: enfront d'una Menorca industrialitzada, se situaven les Pitiüses on el sector primari era dominant, mentre Mallorca, si bé globalment, presentava un cert equilibri sectorial, quan es comparava la ciutat amb la Part Forana quedava palès l'endarreriment d'aquesta envers la terciarització de la capital insular. Vint-i-cinc anys després, en 1991, el desenvolupament del turisme ha provocat una aproximació o uniformització d'aquestes estructures entre les illes, i entre Palma i la Part Forana, que ara venen definides per la seva terciarització.

Illes Balears
Composició sectorial de la població activa ocupada
En % sobre el total

<i>Illes</i>	<i>Sector I</i>		<i>Sector II</i>		<i>Sector III</i>		<i>No consta</i>	
	1965	1991	1965	1991	1965	1991	1965	1991
Mallorca	32,29	4,56	33,54	28,49	34,17	64,75	0,00	2,20
Palma	4,32	1,19	32,96	24,65	62,72	72,17	0,00	1,99
Part Forana	52,47	8,32	33,95	32,75	13,58	56,49	0,00	2,44
Menorca	22,73	5,00	48,35	37,20	28,92	57,13	0,00	0,67
Pitiüses	45,47	6,33	25,66	24,71	28,87	66,82	0,00	2,14

L'aïllament físic i humà

Enfront dels grans espais continentals, les illes són espais de dimensions reduïdes, quasi insignificants, presoneres de la seva dimensió i de la mar que les envolta i les separa de la resta del món.

La segregació, conseqüència de la dimensió i l'aïllament de les illes, consisteix en els processos pels quals una comunitat d'éssers vivents va perdent progressivament les seves relacions amb el seu espai original per acomodar-se a un medi més pobre i restringit, menys ric en espècies i relacions. En aquestes circumstàncies, les condicions de supervivència, el fet de la reproducció i la quantitat i qualitat de l'alimentació condicionen l'evolució de les espècies vegetals i animals, empobrint la seva varietat, provocant el nanisme, els endemismes, la fragilitat dels ecosistemes i, en general, del medi natural envers l'impacte antròpic. Tot això explica l'interès dels naturalistes cap a les illes i que fossin aquests els primers a destacar la seva individualitat envers la de les terres continentals.

L'aïllament humà, a diferència del del medi natural, no té conseqüències irreversibles. La mar pot actuar com a factor de segregació i de comunicació, de separació o d'aproximació i això dependrà de l'evolució i estructura dels sistemes de comunicacions i transports, de les característiques de la seva economia, especialment de la seva dimensió i diversificació.

Tenint en compte que la normalització de les comunicacions marítimes a les illes Balears és un fet relativament recent (1837), aquestes han viscut durant segles un règim d'autarquia i la incidència de factors externs relacionats amb al seva situació han estat esporàdics. Això ha configurat el caràcter dels insulars, que encara avui té el pes d'un determinisme històric.

Amb el desenvolupament dels transports marítimes es produeix una ruptura del règim autàrquic i el pas a una economia de mercat en què els costos dels transports juguen un paper prou important. És sabut que els costos dels transports, malgrat ser el mateix en les dues direccions entre dos mercats, esdevé aïllant per a aquell dels dos que presenta una estructura econòmica més feble. Això té validesa pel que fa a les relacions entre les illes i les terres continentals i, essent l'estructura econòmica de les primeres més febles per la seva dimensió i diversificació, tenen tendència a esdevenir més pobres i allunyades dels centres de decisió, i l'economia de les illes deriva a unes condicions de perifèria.

Cal insistir en què les relacions de dimensió són molt importants tant pel que fa a l'explotació dels recursos, generalment limitats, com, i sobretot, a la mida de les poblacions insulars, que vol dir mercats de consum restringits. La limitació de la demanda de productes i serveis dificulta la instal·lació d'empreses, per a la rendibilitat de les quals és necessària una capacitat de consum que no existeix a les illes, i aquestes queden en dependència dels centres de producció continentals. Això ex-

plica la manca a les illes de determinats serveis, com puguin ésser alguns nivells d'assistència mèdica.

La incidència dels costos del transport en el valor de les mercaderies encarrant-les pot determinar la implantació d'empreses d'un fort caràcter marginal a la vegada que dificulta la captació dels mercats continentals.

D'aquesta manera, la dependència de les decisions preses fora de les illes i la subordinació que això representa, suposa no sols la manca d'iniciatives entre els insulars, sinó també una transferència de rendes, profits, interessos i tota casta d'ingressos, excepte els salaris, cap als centres direccionals. I això dóna lloc a una manca d'activitats i ocupació i, com a conseqüència, al fenomen emigratori, i les illes se'ns poden presentar com a exportadores d'homes, mons precaris i mal alimentats.

Però aquí juga un paper molt important la informació. Deia la Premi Nobel Grazia Deledda, nascuda a Sardenya, que bastava que vingués un estranger a aquesta illa per fer-se ric, és a dir, que el que coneixia a on es produïa la demanda de productes i la localització de la seva producció, en treia un bon profit de la seva comercialització, i que aquest coneixement mancava entre els sards, mentre el tenien els externs. Recordem que l'origen de la indústria de les sabates a Mallorca està en el coneixement que assolí Antoni Fluxà, d'Inca, de la demanda externa d'aquest producte i que l'impulsà a l'organització de la seva producció industrial que abans tenia un caràcter absolutament artesanal.

La situació. Els valors de la geopolítica

La situació de les illes constitueix un recurs, la valoració del qual depèn fonamentalment dels interessos dels estats continentals, especialment dels més pròxims o d'aquells als quals pertanyen políticament. Les illes constitueixen llocs estratègics per al comerç i la seguretat, i és en aquest sentit que la gran història les ha valorades. Tant l'ocupació romana de les Balears com la mateixa conquesta de Jaume I són motivades per raons de seguretat. L'ocupació anglesa de Menorca el segle XVIII, així com la d'altres illes del Mediterrani, formà part d'una estratègia política i comercial d'aquell país. La situació de les Canàries o Malta justifica gran part de la seva activitat econòmica i, en el cas de la darrera, la seva independència. Les Balears, com d'altres illes mediterrànies, deuen la seva riquesa actual al turisme europeu. Un eslògan turístic de Còrsega valora així la seva posició «Corse, la plus proche des terres de rencontres».

Les illes poden ser objecte d'interessos estranys a elles mateixes, i les seves societats i economies, fràgils per la seva dimensió, poden rebre influències positives o negatives des de l'exterior que modifiquen, amb una notable rapidesa, el seu comportament. D'aquesta manera, les economies insulars poden desenvolupar-se

més enllà de la seva pròpia capacitat de producció assumint funcions que intensifiquen la seva vida urbana. Les butlles papals de 1242 i 1247 que permetien als mallorquins de fer comerç amb els països musulmans, convertiren a la Ciutat de Palma en un centre d'emmagatzemament i distribució de mercaderies entre els estats cristians europeus i els musulmans del nord d'Àfrica. Aquesta activitat va fer que la població de la ciutat arribés a superar el 40 % de la de Mallorca. Però quan aquesta desaparegué en el s. XVI a conseqüència de l'aparició dels turcs al Mediterrani, la població de Palma baixà a un 25 % de la de Mallorca, percentatge que mantingué fins a principis del segle actual.

Les illes mediterrànies, endarrerides en relació amb el procés d'industrialització d'Europa, han estat terres d'emigrants, com és el cas de Còrsega. Les Balears, que a finals del segle passat arribaren a disminuir els seus efectius demogràfics a causa de la intensitat de l'emigració, a partir del seu desenvolupament turístic (1955) han rebut una gran quantitat d'immigrants que han modificat substancialment la seva societat fins al punt que les generacions que avui tenen menys de trenta-cinc anys integren un percentatge molt important de fills d'aquells immigrants, fet que manifesta un mestissatge social.

L'home insular: una psicologia especial

Segons Moles, l'illa és un lloc, i crea topològicament una promiscuïtat: s'hi viu tancat en ella. Per això, la interacció dels seus habitants és més gran que la que es dona a les terres continentals. Clans i castes s'hi oposen més vigorosament; l'activitat sentimental és més intensa, s'estima més i s'odia més; les amistats són més sòlides i les venjances més apassionades.

Per a l'insular, l'estat és un concepte continental i l'illa un concepte local; l'Estat és societat; l'illa, comunitat. El poder central, per la llunyania, s'abstreu i això disminueix el seu poder coercitiu, a la vegada que apareix un ordre més just i eficaç que el de la justícia oficial, com succeeix en l'origen de la màfia siciliana i els conceptes d'*Ommertà* o de *Vendetta* i el respecte que es té als bandejats, contrabandistes i corsaris. Recordem aquell monument insòlit que hi ha a Vila d'Eivissa dedicat als seus corsaris.

Això es podria relacionar amb el fet que les relacions humanes són més competitives que cooperatives i que sobre les persones pesen forts llaços de dependència familiar o de clientela econòmica i política. A les illes, la intel·ligència no sempre és valorada, ofegada dins la mediocritat intel·lectual del conjunt o per la ferocitat arcaica de determinades relacions humanes. Tot això explica el desig de figurar entre els millors. Als qui, per un ideal de renovació o per incapacitat d'iniciativa, decideixen romandre a les seves illes, sols els queden dos camins: la submissió més o menys dòcil als conformismes o als poderosos, o la rebel·lió facil-

ment reprimida. Anne Codaccioni, sociòloga de la Universitat de Corti, a Còrsega, té un magnífic estudi sobre l'enveja com a mòbil del comportament dels corsos.

La incomunicació a què les illes han estat sotmeses al llarg de la història ha creat una mentalitat egocèntrica que, a través d'usos i costums, ha anat persistint quan s'han obert a l'exterior i han accedit a la informació. Per a l'insular, l'illa és una referència indefugible, un element de comparació, una escala de valors que conscient o inconscientment s'utilitza en tots els judicis sobre els esdeveniments que es coneixen o les experiències que es tenen quan es viatja fora d'ella. Aquesta mentalitat tancada actua com a element aïllant i explica la mediocritat intel·lectual del seu medi humà i la necessitat de tenir suports i referències externs. L'aïllament psicològic actua quan l'insular surt de la seva illa i perdre contacte amb el seu espai de referència li crea confusió i experimenta el que Moles ha anomenat la «nisonostàlgia», sentiment contraposat al de «nisofòbia» que alguns continentals arriben a sentir quan van a viure a les illes i que és comparable al de la claustrofòbia.

Tots aquests elements de percepció s'integren en els processos de decisió, per això, malgrat que aquests siguin lògics, el resultat final pot conduir a resultats diferencials en relació amb les decisions que prenen els homes continentals que, en general, disposen de més informació i mentalitats més obertes.