

Revista Catalana de Ciències Socials

Catalan
Social
Sciences
Review

Segona època
2023

Volum

13



Institut
d'Estudis
Catalans

SECCIÓ DE
FILOSOFIA
I CIÈNCIES
SOCIALS

ISSN 2014-6035

<https://revistes.iec.cat/index.php/Cssr>

Revista Catalana de Ciències Socials / Catalan Social Sciences Review
Segona època

Institut d'Estudis Catalans (Secció de Filosofia i Ciències Socials)
Carrer del Carme, 47. 08001 Barcelona
Tel.: 933 248 581 · Fax: 932 701 180
Adreça electrònica: sfcs@iec.cat

Aquesta revista és accessible en línia des dels webs:

<https://revistes.iec.cat>

<https://publicacions.iec.cat/>

© dels autors dels articles

© Institut d'Estudis Catalans, per a aquesta edició

Disseny de l'interior i de la coberta: Mireia Barreras. Estudi Disseny Gràfic
Edició: Flor Edicions, SL

ISSN: 2014-6035

Dipòsit legal: B-7005-2012



Els continguts de la *Revista Catalana de Ciències Socials / Catalan Social Sciences Review* estan subjectes —llevat que s'indiqui el contrari en el text o en el material gràfic— a una llicència Reconeixement - No comercial - Sense obres derivades 3.0 Espanya de Creative Commons, el text complet de la qual es pot consultar a <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/deed.ca>. Així, doncs, s'autoritza el públic en general a reproduir, distribuir i comunicar l'obra sempre que se'n reconegui l'autoria i l'entitat que la publica i no se'n faci un ús comercial ni cap obra derivada.

Revista Catalana de Ciències Socials

Catalan
Social
Sciences
Review

Segona època

2023

Secció de Filosofia i Ciències Socials
Institut d'Estudis Catalans



DIRECTORA / CHAIR OF THE EDITORIAL BOARD

Josepa Cucó i Giner

Vicepresidenta de la Secció de Filosofia i Ciències Socials, SFCS
(Universitat de València)

SECRETARI DE REDACCIÓ / EDITORIAL ASSISTANT

Eloi Camps i Durban

(Universitat Pompeu Fabra)

CONSELL DE REDACCIÓ / EDITORIAL BOARD

Consell de Govern de la SFCS

Jaume Guillamet Lloveras

President de la SFCS (Universitat Pompeu Fabra)

Xavier Besalú Costa

Tresorer de la SFCS (Universitat de Girona)

Andreu Domingo i Valls

Secretari de la SFCS (Centre d'Estudis Demogràfics,
Universitat Autònoma de Barcelona)

CONSELL CIENTÍFIC / SCIENTIFIC COMMITTEE

Comissió de Recerca i Publicacions de la SFCS

Mercè Barceló i Serramalera

Àrea de Dret (Universitat Autònoma de Barcelona)

Josep Vicent Boira i Maiques

Àrea de Sociologia i Ciència Política (Universitat de València)

Albert Carreras de Odriozola

Àrea d'Economia (Universitat Pompeu Fabra)

Montserrat Castelló i Badia

Àrea de Pedagogia i Psicologia (Universitat Ramon Llull)

Josep Olesti i Vila

Àrea de Filosofia (Universitat de Girona)

Joana Maria Seguí i Pons

Àrea de Geografia i Demografia (Universitat de les Illes Balears)

Mònica Terribas Sala

Àrea de Comunicació i Antropologia (Universitat Pompeu Fabra)

TRADUCCIÓ A L'ANGLÈS / ENGLISH TRANSLATION

Mary Black

Sumari

VERSIÓ CATALANA

Presentació i objectius	11
-------------------------------	----

DOSSIER

Presentació del dossier «Les connexions transfrontereres dins una Europa unida: de les xarxes d'infraestructures a les relacions humanes»	15
---	----

Josep Vicent Boira i Rafael Giménez Capdevila

La cooperació transfronterera en una Europa convulsa	17
--	----

Martín Guillermo Ramírez i Juan Manuel Trillo Santamaría

Geopolítica de les infraestructures de transport a l'espai transfronterer català-francès. Criticitats i reptes del projecte europeu	37
---	----

Josep Vicent Boira, Matteo Berzi i Antoni Durà

Els espais transfronterers catalans en el context europeu	57
---	----

Jaume Feliu Torrent, Javier Martín Uceda, Rafael Giménez Capdevila i Margarita Castañer Vivas

INTERVENCIONS

Amistat, gènere i participació social	75
---	----

Josepa Cucó i Giner

Canvi climàtic i conflicte social. El canvi social enllà dels límits del planeta i per què cal complementar l'anàlisi sistèmica amb les humanitats	79
--	----

Ernest Garcia

A la recerca d'una nova perspectiva d'anàlisi	83
---	----

Salvador Cardús i Ros

Notes al voltant del concepte de «cohesió social»	87
---	----

Josepa Cucó i Giner

Vincles socials i fractures territorials	91
--	----

Oriol Nello

Nacionalisme, política identitària i polarització en l'era digital	95
--	----

Avi Astor

Les ciutats mitjanes i/o intermèdies a Catalunya	99
--	----

Josep Oliveras-Samitier

Economia valenciana: llums i tenebres	103
---	-----

Ernest Reig

RESSENYES

<i>Vicenç Maria Rosselló, geògraf. Als seus noranta anys, d'Antoni Furió i Joan Mateu Bellés (editors)</i>	109
Francesca Segura Beltran	
<i>Sant Vicent Ferrer a Mallorca (1413-1414), de Vicenç M. Rosselló i Verger</i>	113
Jaume de Puig	
<i>Defensive Federalism. Protecting Territorial Minorities from the «Tyranny of the Majority»</i> de Ferran Requejo i Marc Sanjaume-Calvet (eds.)	115
Félix Mathieu	
<i>Catalunya 3D. Demografia, diversitat i democràcia, d'Andreu Domingo</i>	119
Xavier Besalú Costa	
<i>El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875-1939,</i> de Jaume Guillamet	123
Josep Maria Casasús i Guri	
<i>Technology and Finance (The Future of Banking 4), de Darrell Duffie, Thierry Foucault,</i> Laura Veldkamp i Xavier Vives	127
Jordi Caballé	

ENGLISH VERSION

Introduction and objectives	133
-----------------------------------	-----

DOSSIER

Introduction to the dossier “Cross-border connections within a united Europe: from infrastructure networks to human relations”	137
Josep Vicent Boira and Rafael Giménez Capdevila	
Cross-border cooperation in a tumultuous Europe	139
Martín Guillermo Ramírez and Juan Manuel Trillo Santamaría	
Geopolitics of transport infrastructures in the cross-border Catalan-French space. Criticalities and challenges of the European project	159
Josep Vicent Boira, Matteo Berzi and Antoni Durà	
Catalan cross-border spaces in the context of Europe	179
Jaume Feliu Torrent, Javier Martín Uceda, Rafael Giménez Capdevila and Margarita Castañer Vivas	

INTERVENTIONS

Friendship, gender and social participation	197
Josepa Cucó i Giner	
Climate change and social conflict. Social change beyond the planet's limits and why systematic analysis has to be complemented by the humanities	201
Ernest Garcia	
The quest for a new analytical perspective	205
Salvador Cardús i Ros	
Notes on the concept of social cohesion	209
Josepa Cucó i Giner	

Social bonds and territorial fractures	211
Oriol Nello	
Nationalism, identity politics, and polarization in the digital age	215
Avi Astor	
Medium-sized and/or intermediate cities in Catalonia	219
Josep Oliveras-Samitier	
The Valencian economy: bright and dark spots	223
Ernest Reig	

REVIEWS

<i>Vicenç Maria Rosselló, geògraf. Als seus noranta anys</i> (Geographer Vicenç Maria Rosselló at 90 Years Old), by Antoni Furió and Joan Mateu Bellés (eds.)	229
Francesca Segura Beltran	
<i>Sant Vicent Ferrer a Mallorca (1413-1414)</i> (Saint Vincent Ferrer in Mallorca, 1413-1414), by Vicenç M. Rosselló i Verger.....	233
Jaume de Puig	
<i>Defensive Federalism. Protecting Territorial Minorities from the ‘Tyranny of the Majority’</i> , by Ferran Requejo and Marc Sanjaume-Calvet (eds.)	235
Félix Mathieu	
<i>Catalunya 3D. Demografia, diversitat i democràcia</i> (3D Catalonia. Demography, Diversity and Democracy), by Andreu Domingo	239
Xavier Besalú Costa	
<i>El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875-1939</i> , (Contemporary Catalan Journalism. Newspapers, Political Parties and Languages, 1875-1939), by Jaume Guillamet	243
Josep Maria Casasús i Guri	
<i>Technology and Finance (The Future of Banking 4)</i> , by Darrell Duffie, Thierry Foucault, Laura Veldkamp and Xavier Vives	249
Jordi Caballé	

Versió catalana

Presentació i objectius

La *Revista Catalana de Ciències Socials / Catalan Social Sciences Review* (RCCS/CSSR) és editada anualment per la Secció de Filosofia i Ciències Socials (SFCS) de l'Institut d'Estudis Catalans (IEC), amb la finalitat de difondre les seves recerques i activitats en els mitjans acadèmics i la societat en general.

L'ús simultani de les llengües catalana i anglesa respon a l'interès d'adreçar-nos tant al públic de l'àrea lingüística pròpia de l'IEC com al públic internacional interessat en els nostres treballs en les disciplines que ens són pròpies: antropologia, ciència política, comunicació, demografia, dret, economia, filosofia, geografia, pedagogia, psicologia i sociologia.

L'Institut d'Estudis Catalans és l'acadèmia científica interdisciplinària comuna de les comunitats autònomes de l'est d'Espanya que tenen el català com a llengua oficial (Catalunya, País Valencià i les Illes Balears), com també el té el Principat d'Andorra, a més d'una franja d'Aragó, el departament francès dels Pirineus Orientals i la ciutat de l'Alguer, a l'illa italiana de Sardenya.

Els objectius fundacionals de la RCCS/CSSR són:

- 1 Promoure, fomentar i estimular la producció científica i acadèmica catalana en filosofia i ciències socials.
- 2 Coordinar una plataforma de difusió internacional de la producció científica catalana en les diverses disciplines agrupades sota la categoria genèrica de ciències socials.
- 3 Participar en les iniciatives per la difusió internacional de la ciència catalana en anglès per mitjà del catàleg de publicacions en línia de l'IEC.
- 4 Garantir l'accés a la recerca catalana d'alta qualitat en ciències socials a la comunitat científica mundial, emfatitzant que els treballs han estat escrits originàriament en català.
- 5 Contribuir a crear un sentiment de pertinença cultural de suport compartit entre els investigadors en filosofia i ciències socials de tots els països i territoris catalanoparlants.

Dossier

Presentació del dossier «Les connexions transfrontereres dins una Europa unida: de les xarxes d'infraestructures a les relacions humanes»

JOSEP VICENT BOIRA

Universitat de València
josep.boira@uv.es

RAFAEL GIMÉNEZ CAPDEVILA

Societat Catalana de Geografia
presidencia.scg@correu.iec.cat

Als espais transfronterers es juga bona part del futur d'Europa, la qual cosa no deixa de resultar paradoxal atesa la posició perifèrica d'aquests territoris. Però és justament la desaparició de les fronteres dins la Unió Europea el fet que permetria assegurar un espai comú amb la suficient dimensió per sobreviure en un món globalitzat. Aquest monogràfic assumeix el repte de presentar el problema inserit en aquest horitzó europeu —i també europeista—, justament quan el projecte d'una Europa unida i cohesionada sembla estar en perill per la renacionalització del pensament d'alguns dirigents i l'egoisme d'algunes societats del continent.

Els articles que componen aquest monogràfic tenen una sèrie de punts en comú. En primer lloc, la visió europea. El debat sobre els espais transfronterers no pot plantejar-se sense entendre la preocupació europea per la cooperació transfronterera i pels esforços per resoldre, físicament parlant, els embussos de les comunicacions entre estats, els coneguts com a *cross-border bottlenecks*. En segon lloc, els articles també semblen estar d'acord a assenyalar la rellevància dels espais funcionals en el relat de les actuacions a fer en aquests territoris, i tots tres insisteixen en la necessitat de configurar espais cohesionats i que milloren la qualitat de vida de la població resident. En tercer lloc, sembla urgent superar les conseqüències negatives de l'efecte frontera, perceptibles en moltes dimensions de la vida quotidiana de les societats a banda i banda. En quart lloc, potser per la formació dels autors, generalment geògrafs, semblen compartir la

necessitat de repensar els territoris mitjançant la connexió de les diferents escales d'actuació, de transports, de comunicacions i de cooperacions en un esquema coherent d'ordenació territorial i viària. A l'últim, no deixen de banda una visió crítica dels processos seguits fins ara per les polítiques dels estats implicats.

En el primer article, Martín Guillermo Ramírez i Juan Manuel Trillo repassen el procés de construcció de la cooperació transfronterera a Europa com a marc general d'aquest monogràfic, tot evocant l'esperit de reconstrucció després de la Segona Guerra Mundial, però sense defugir els episodis més recents associats a la pandèmia de la COVID-19 i a la guerra d'agressió de Rússia a Ucraïna. Al mateix temps, mostren les mesures de cooperació específiques de la UE des del 2017 i en fan un balanç de febleses i fortaleces en la situació actual.

En el segon article, Josep Vicent Boira, Matteo Berzi i Antoni Durà analitzen la importància del sistema de transports per superar l'efecte frontera i, especialment, el paper que el ferrocarril pot tenir en aquest objectiu. Els autors incideixen en la revalorització dels espais fronterers impulsada per diferents programes de la Unió Europea, així com a la maduració de la xarxa transeuropea de transports que, si sabem associar-la a una xarxa més local, pot oferir perspectives encoratjadores per als territoris. Per acabar, els autors no s'estan de repassar la situació actual de les comunicacions ferroviàries entre Catalunya i el sud de França dins la perspectiva europea i les notícies relacionades amb el pla de negoci de companyies com Renfe i SNCF o iniciatives d'institucions com la Generalitat de Catalunya per promoure el transport per ferrocarril entre ciutats i entre territoris.

Finalment, Jaume Feliu, Javier Martín, Rafael Giménez Capdevila i Margarita Castañer analitzen el cas concret de l'Espai Català Transfronterer, amb una anàlisi dels projectes que han rebut ajuts europeus a través del programa Interreg, entre 1991 i 2021, i en la qual repassen temàtiques i finançament i paren atenció als actors que han participat i liderat aquests projectes. A l'últim, critiquen el tancament dels passos transfronterers secundaris pel govern de França i mostren la preocupació local al respecte.

En resum, aquest monogràfic vol ser una oportunitat de reflexionar sobre els espais transfronterers, en particular els que s'han creat al voltant de fronteres estatals que migparteixen la comunitat lingüística del català —actualització d'un tema que ja ha aparegut en aquesta revista— i en un moment d'incerteses però també d'oportunitats. La maduració de la política de cooperació i la construcció d'una autèntica xarxa transeuropea de transports poden oferir un vent de cua favorable per abordar, d'una manera decidida, la major integració dels territoris transfronterers. Així es contribuirà a l'impuls de la Unió Europea i a l'afebliment, si no la desaparició, de l'efecte frontera, que avui continua penalitzant la ciutadania en general i la de les àrees de frontera en particular.

La cooperació transfronterera en una Europa convulsa¹

MARTÍN GUILLERMO RAMÍREZ

Associació de Regions Frontereres Europees
info@aebr.eu

JUAN MANUEL TRILLO SANTAMARÍA

Universidade de Santiago de Compostela
juanmanuel.trillo@usc.es

RESUM

Aquest treball ofereix un recorregut pels principals antecedents, els aspectes més rellevants i alguns elements de debat sobre la cooperació transfronterera europea en l'actualitat. Per això, s'ofereix un breu repàs als orígens de la cooperació transfronterera, vinculada a la reconstrucció europea després de les dues guerres mundials. A continuació, l'atenció se centra en les mesures d'impuls a la cooperació promogudes per la Comissió Europea des de 2017, després de la *Cross-Border Review*. En tercer lloc, s'analitza l'impacte de la pandèmia de la COVID-19 en la cooperació transfronterera, en propiciar polítiques encaminades a reforçar els límits estatals; això ha comportat un creixent nombre de treballs acadèmics, no només enfocats a la cooperació transfronterera, sinó també inserits en un debat més ampli en el camp dels *Border Studies*. Per acabar, exposem les febleses i forteses que detectem en l'actualitat, al mateix temps que situem la cooperació transfronterera europea en relació amb altres contextos.

PARAULES CLAU

cooperació transfronterera; geografia política; coronavirus, integració europea; regió fronterera.

1. Aquest article forma part del projecte «De la cooperació transfronterera a la interautonòmica: reptes i oportunitats per a l'organització territorial d'Espanya. Aprenentatges a la frontera hispano-portuguesa»; codi PID2021-126922NB-C22; Ministeri de Ciència i Innovació; Agència Estatal d'Investigació i FEDER.

1. Introducció

Quan semblava que els efectes de la crisi econòmica iniciada el 2008 quedaven en el passat, la pandèmia de la COVID-19 ha provocat impactes de proporcions realment globals, amb conseqüències en els àmbits polític, social i econòmic. Transcorreguts els dos anys més durs, la invasió de Rússia a Ucraïna ha tornat a posar sobre la taula que la geopolítica és fonamental en els mercats, i que una guerra té efectes econòmics directes en les persones normals i corrents. En l'entretant, a Europa hem viscut una crisi migratòria des de 2015, en paral·lel a un Brèxit que encara no s'ha tancat. Tots aquests processos tenen un impacte directe a les fronteres estatals, que han tendit a reforçar-se com a resposta davant les crisis, i han posat en entredit un procés d'integració europea que se sustenta en la cohesió, un aspecte territorial de la qual té un factor fonamental en la cooperació transfronterera.

Sense ànim d'oferir un exhaustiu estat de la qüestió sobre la cooperació transfronterera europea en l'actualitat, en aquest treball recorrem els principals antecedents, indiquem els aspectes més rellevants i apuntem alguns elements de debat. Per això, oferim en primer terme un breu repàs als orígens de la cooperació transfronterera al continent, que tingueren lloc en la reconstrucció europea després de les dues guerres mundials. A continuació, centrem l'atenció en les mesures d'impuls a la cooperació promogudes per la Comissió Europea des de 2017, després de la *Cross-Border Review*, per a observar com han pogut avançar en aquests temps tan convulsos. En tercer lloc, analitzem el particular impacte de la pandèmia de la COVID-19 en la cooperació transfronterera, en propiciar polítiques encaminades a reforçar els límits estatals; això ha comportat un creixent nombre de treballs acadèmics, no només enfocats a la cooperació transfronterera, sinó també inserits en un debat més ampli en el camp dels *Border Studies* (estudis fronterers). A l'últim, exposarem les febleses i forteses que detectem en l'actualitat, al mateix temps que situem la cooperació transfronterera europea en relació amb altres contextos, com el llatinoamericà.

2. La cooperació transfronterera a Europa: dels inicis a la pandèmia de la COVID-19 i la guerra d'Ucraïna

Després dels efectes de les dues guerres mundials, els municipis fronterers al llarg del Rin van iniciar un procés primer testimonial i, a poc a poc, més sofisticat que ha arribat als nostres dies com una part fonamental del procés d'integració europea, en produir-se des de baix. Aquí es va forjar el germen de la cooperació transfronterera a Europa, iniciada com a polítiques de bon veïnatge, i que ha donat lloc a tota una plèthora d'estructures, acords i iniciatives des de la creació de la primera *Euregio* el 1958 (a Gronau, Westfàlia). Durà *et al.* (2018) han comptabilitzat 343 estructures de cooperació territorial europea, 299 de les quals identificades com a dedicades a la cooperació transfronterera amb alguna característica euroregional, i 267 complien amb la

definició operativa d'«euroregió». Kaucic i Sohn (2022) redueixen la llista a 209 iniciatives de cooperació transfronterera que tenen algun tipus d'institucionalització al territori d'acció. En qualsevol cas, altres llistats consultats en diverses plataformes de regions frontereres corroboren l'existència de diversos centenars d'estructures que marquen les fronteres internes i externes de la Unió Europea (UE).² D'aquesta manera, podem afirmar que la cooperació transfronterera té una llarga tradició en molts llocs d'Europa. Tanmateix, en alguns països de l'Europa meridional, com Espanya, Portugal o Grècia, només fou possible a partir dels anys vuitanta gràcies a transcendents canvis polítics, l'establiment de sistemes democràtics i l'adhesió a les Comunitats Europees (Paül *et al.*, 2017). Un procés similar va tenir lloc als països d'Europa Central i Oriental (PECO) des de 1989 fins a llur ingrés a la UE, i així continua sent en l'actualitat per als dits països de la «preadhesió» (Balcans Occidentals, Ucraïna, Moldàvia o Geòrgia).

És necessari recordar, incidim, que els inicis de la cooperació transfronterera seguien unes lògiques *bottom-up* (de baix a dalt). Els representants de les àrees frontereres buscaven millorar les condicions de vida, garantir una pau duradora i, a més, erradicar les barreres, restriccions i qualssevol altres factors que contribuïssin a la separació dels pobles a les zones frontereres (Trillo, 2010; Peyrony, 2020). Per això, es van constituir associacions de municipis i regions frontereres a cada banda de la frontera, seguint els diversos drets nacionals, dedicades a assumptes d'interès comú. A vegades es va poder arribar a organitzar una única estructura amb socis de dos estats (diverses euroregions a la frontera germanoholandesa) o de tres, com l'Euroregió Mosel·la-Rin (BE/DE/NL) gràcies a l'existència d'acords bilaterals o trilaterals (com l'Acord DE-NL d'Anholt de 1991), mentre que en altres calgué conformar-se amb la coordinació entre associacions de cadascun dels estats participants dins d'una mateixa euroregió. També es van crear estructures de major envergadura en termes territorials i poblacionals (macroregionals), com la Gran Regió SaarLorLux (BE/DE/FR/LU), les Conferències del Llac Constança (AT/CH/DE/LI) i de l'Alt Rin (CH/DE/FR); es constituí un creixent nombre de comunitats de treball (dels països alpins, del Danubi, dels Pirineus) i, d'una mida menor, d'eurodistrictes (ARFE, 1995).

En tot cas, a finals dels anys seixanta es disposava d'escassos instruments europeus o bilaterals en pro de la cooperació transfronterera. A més, era necessari coordinar esforços i fer un *lobby* efectiu davant les institucions europees i les autoritats estatals per a defensar els interessos de les regions frontereres (i les incipients transfrontereres). Es requeria un altaveu a l'esfera europea, i això es va obtenir gràcies a la constitució de l'Associació de Regions Frontereres Europees (ARFE), fundada el 1971 al castell d'Anholt (Westfàlia) a iniciativa de les regions i del Consell d'Europa com a Conferència Permanent de Regions Frontereres Europees. L'ARFE no només

2. Els més destacats són els de l'Associació de Regions Frontereres Europees (<<https://www.aebre.eu/>>); la *Mission Opérationnelle Transfrontalière* (<<https://www.espaces-transfrontaliers.org/>>) i el *Central European Service for Crossborder Studies* (<<https://budapest.cesci-net.eu/>>), sense oblidar la Plataforma d'AECT del Comitè Europeu de les Regions (<<https://cor.europa.eu/en/our-work/pages/egtc.aspx>>)

tenia un sòlid vincle amb el Consell d'Europa, sinó que també l'ha anat forjant amb el Parlament Europeu, la Comissió i molts governs estatals i regionals. D'aquesta manera, ha esdevingut una poderosa força de desenvolupament per a la cooperació transfronterera en totes les fronteres europees a partir de promoure la intensificació de la integració europea mitjançant la posada en pràctica de programes de cooperació, que sumen, així, un enorme actiu a la cohesió continental (Gabbe i Von Malchus, 2008).

La dècada dels vuitanta s'iniciava amb l'impuls del Consell d'Europa a la cooperació transfronterera a través d'un altre instrument clau, el Conveni marc del Consell d'Europa sobre cooperació transfronterera entre comunitats i autoritats territorials (Consell d'Europa, 1980), que va facilitar la cooperació d'entitats locals i regionals entre molts països que han subscrit el conveni i llurs protocols addicionals. A finals de la dècada s'havien consolidat els fonaments de la fita següent, Interreg, la base normativa i financera sobre la qual s'ha afermat un procés estretament vinculat a la cohesió europea: la cooperació territorial (Medeiros, 2008; Guillermo, 2023). Amb la dècada dels noranta s'inicià una ajuda financera a la cooperació sostinguda, sistemàtica i pluriennal que continua actualment. Aquesta iniciativa europea ja ha complert tres dècades, i la sisena edició d'Interreg continua concentrant-se a dirigir i estimular la cooperació entre regions. Està cofinançada pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER), un dels fons estructurals, i les aportacions dels estats membres (Reitel i Wassenberg, 2015). Actualment s'estan iniciant els programes operatius d'Interreg VI (2021-2027). A més, durant el període 2007-2013 es desenvolupà i consolidà un instrument legal per a la cooperació territorial, en especial la transfronterera i la interregional: l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial (AECT), el reglament de la qual s'aprovà el 2006 i que posteriorment va haver de ser revisat i modificat (2013). Aquesta ha estat una altra fita fonamental per a la cooperació transfronterera a Europa, en particular pel que fa a la governança multinivell (Nadalutti, 2013). Ara com ara es debaten noves possibilitats per a les AECT, i fins i tot la idoneïtat (o no) d'establir nous instruments que permetin donar resposta a la diversitat i complexitat d'obstacles i noves necessitats que afronta la cooperació transfronterera a Europa (Evrard, 2022).

Des de l'inici d'Interreg, que va coincidir amb el desmantellament del teló d'acer, es van establir mecanismes de cooperació transfronterera dirigits als països d'Europa Central i Oriental en el marc dels diversos programes generals de suport de la UE cap a aquests països (PHARE, TACIS, Bon Veïnatge, preadhesió, etc.). Aquests programes es van anar sofisticant amb l'objectiu de donar suport al futur procés d'adhesió a les aleshores comunitats europees. I aquest procés s'ha resolt en molts casos amb èxit gràcies, entre d'altres aspectes, als processos iniciats entre regions frontereres d'aquests països. La promoció de la cooperació a les fronteres exteriors de la UE exerceix un paper fonamental en la Política Europea de Bon Veïnatge (ENP en anglès), l'Associació Oriental o el Procés de Barcelona i la Unió per a la Mediterrània (Celata i Coletti, 2015). Això no obstant, en l'actual període de programació (2021-27), tots els programes de cooperació transfronterera a les fronteres internes i externes de la UE es coordinen en la mateixa iniciativa: Interreg. Comptabilitzant els projectes de cooperació transfronterera duts

a terme en tots aquests programes a les fronteres internes i externes de la UE, se superen amb escreix els 20.000.³

En aquest marc de l'Europa Central i Oriental, les aproximacions a la cooperació transfronterera van anar sorgint després de l'obertura de fronteres el 1989-1990, d'una forma vacil·lant, que exigia una preparació molt curiosa i prudent (Kolosov i Więckowski, 2018). Precisament en aquestes fronteres, que estigueren fèrrriament tancades durant llargs anys, es va veure la necessitat de cooperar sobre una base transfronterera orientada a incrementar la confiança entre les societats a ambdues bandes dels límits estatals. Una major cooperació podria redundar en millores en clau de desenvolupament, així com compensar les desigualtats geogràfiques de les àrees frontereres i les tremendes disparitats quant a ingressos i infraestructures, etc., especialment al llarg de les fronteres externes de la UE, i també entre els països candidats. A més, gran nombre d'àrees frontereres on es troben establertes minories presenten problemes i reptes afegits, fet que requereix un plantejament particularment curós.

Moltes d'aquestes regions frontereres molt aviat també van constituir euroregions o estructures similars, la major part de les quals van aprendre ràpidament de l'experiència a Europa Occidental i van anar desenvolupant llur cooperació amb les zones veïnes en tots els àmbits de la vida a escala local, regional i nacional fins a llur ingrés a la UE. Aquestes noves fronteres interiors ja estaven preparades per a participar activament als programes operatius i incorporar-se al procediment normalitzat de cooperació territorial en el marc d'Interreg. D'altra banda, apareixien noves fronteres exteriors. Per a la cooperació en aquests nous espais es va definir, com hem avançat, una ENP que permetés compartir els beneficis de l'ampliació de 2004 amb els nous països veïns de la UE, i prevenir l'aparició de noves línies divisòries entre la UE ampliada i aquells. També s'adoptà un instrument de preadhesió (IPA), dirigit específicament als països candidats. Tant l'ENP com l'IPA van incorporar nombrosos programes de cooperació transfronterera (Scott, 2006). Amb la Federació Russa s'hagueren de realitzar acords específics, però també s'establiren uns programes en aquest sentit, primer en quatre i més endavant en sis àrees transfrontereres, en un tortuós procés bilateral amb la UE. Això no obstant, aquests programes amb la Federació es van anar desenvolupant i renovant, incloent-hi l'actual període de programació, però tant la fase final dels programes previs com els actuals van haver de ser cancel·lats arran de la invasió del territori sobirà d'Ucraïna per part de les forces armades russes a finals de febrer del 2022.

3. La base de dades keep.eu (<<https://keep.eu/>>), gestionada per Interact, registra un total de 26.682 projectes, que suposen el 87 % de tots els projectes d'Interreg (transfronterers, transnacionals, interregionals, etc.), 286 programes (78 %) i 120.032 partenariats (82 %). Buscant projectes transfronterers, resulten 21.625 projectes, 52.529 socis, 79.538 partenariats i 226 programes. Aquesta base de dades ha resultat ser una eina molt útil per a la recerca i anàlisi de la cooperació transfronterera. S'utilitza per a construir xarxes de projectes similars, aprenent de l'experiència d'altres i dissenyant millors projectes per al futur. En una publicació de Bruegl, un *think-tank* sobre economia reconegut mundialment, hom incloïa una anàlisi regional europea que no només va utilitzar keep.eu per a trobar dades rellevants, sinó que l'anàlisi també va revelar que els projectes d'Interreg estan associats a un major creixement econòmic a les regions participants, en comparació amb regions amb poca o cap cooperació en el marc d'Interreg (Darvas, Mazza i Midões, 2019).

Cal assenyalar que, amb l'ajuda dels programes MEDA, la cooperació transfronterera també es va fomentar en l'espai mediterrani amb els països veïns de la UE. El Partenariat Euromediterrani o «Procés de Barcelona» forma part de la Política Europea de Bon Veïnatge. La Unió per la Mediterrània és actualment la branca sud de l'ENP, mentre que la branca est és el Partenariat Oriental (*Eastern Partnership*).

En vista de totes aquestes experiències, es pot concloure que les principals raons per a la cooperació transfronterera són (ARFE, 1995, 2018):

- Propiciar que el concepte de frontera com a línia de separació es transformi en lloc de trobada entre veïns.
- Superar mútues rancúnies i prejudicis entre els pobles de les regions frontereres, que operen com a resultat de l'herència històrica (cicatrius).
- Ampliar la democràcia local i la capacitat d'actuació de les administracions regionals i locals als territoris de frontera.
- Superar la condició perifèrica estatal i l'aïllament d'aquestes regions.
- Promoure llur creixement i desenvolupament econòmic i millorar les condicions de vida de la ciutadania d'una forma coordinada.
- Aconseguir la cohesió territorial d'aquests espais, entre ells i en llurs contextos estatals i facilitar, al seu torn, una ràpida integració de llurs països a la UE (o en altres processos d'integració).

A més, s'ha demostrat el valor afegit europeu, polític, institucional, socioeconòmic i cultural de la cooperació transfronterera en nombrosos exemples concrets arreu del territori europeu. Diversos autors, particularment l'ARFE (1995, 2018) i llurs responsables (Gabbe i Von Malchus, 2008; Guillermo, 2018), en recullen.

Ha de mencionar-se, en tot cas, que aquests processos han patit alts i baixos, però molts han resistit i s'han consolidat al llarg dels diversos programes europeus. Tanmateix, la darrera dècada, tal com hem assenyalat a l'inici d'aquest article, ha estat particularment dura. La crisi financera de 2008 comportà certes reaccions nacionalistes per part d'alguns governs centrals i l'augment d'actituds euroescèptiques, a les quals no han estat alienes els processos transfronterers. Va seguir la crisi migratòria de 2015 i una successió de tancaments de fronteres i restabliment de controls, alguns dels quals encara perduren (vegeu apartat 4 de l'article de Feliu *et al.* en aquest mateix dossier); des d'aleshores presenciem no solament polítiques migratòries desordenades entre els diversos països, sinó també la construcció de murs i tanques frontereres a manera de dispositius de demarcació (Toğral, 2018). I s'estableixen tant als límits de la denominada «Europa fortaleza» (Jünemann, Fromm i Scherer, 2019), és a dir, entre els estats membres de la UE i els no membres (per exemple, Hongria-Sèrbia o Letònia-Rússia) com a les «fronteres internes» de la UE, com fou el cas d'Hongria-Croàcia i Eslovènia-Croàcia el 2015. En paral·lel,

les tensions pel Brèxit i els dubtes sobre les fronteres irlandeses continuen. I el 2022, el president de Rússia, Vladímir Putin, decideix complir amb les seves amenaces i envair Ucraïna, fet que també ha afectat greument la cooperació transfronterera, des de la cancel·lació dels programes entre la UE i Rússia fins als efectes a les fronteres occidentals d'Ucraïna amb els estats membres més orientals de la UE. A més, les regions orientals de Finlàndia han passat de tenir una cooperació raonable fa uns mesos a tancar la frontera i ara a integrar-se a l'OTAN. Les regions fronteres mateixes entre la Federació Russa i Ucraïna van arribar a compartir quatre euroregions fa una dècada, àdhuc al Donbàs, i fins l'ARFE va celebrar la seva Conferència Anual a Kursk, capital de l'*oblast* rus del mateix nom, fronterer amb l'*oblast* ucraïnès de Sumy (ambdues regions formaven l'Euroregió Yaroslavna), el 2011 (Guillermo i Trillo, 2021).

3. La *Cross-Border Review*, la Comunicació de 2017 i el Mecanisme Transfronterer

Amb el 25è aniversari d'Interreg, durant la presidència luxemburguesa del Consell el 2015, s'inicià una revisió profunda del que la cooperació territorial en general, i la transfronterera en particular, significaven per a la cohesió europea. La Direcció General de Política Regional i Urbana (DG REGIO) havia encarregat un «Eurobaròmetre sobre la Cooperació transfronterera» a la UE que es va publicar el juny del 2015 i això li va permetre posar en marxa la *Cross-Border Review* (*CB Review*), un exercici de consultes i intercanvis a tots els nivells (europeu, estatal, regional, local, transfronterer, transnacional i interregional, entre departaments i institucions de la UE, amb la universitat i les organitzacions de la societat civil). S'encarregaren estudis i projectes pilot, i s'organitzaren multitud de conferències i tallers en distintes regions fronteres d'Europa. La culminació d'aquesta *CB Review* fou la Comunicació de 21 de setembre de 2017 *Impulsar el creixement i la cohesió a les regions fronteres de la UE* (CE, 2017), que proposà un pla d'acció amb deu iniciatives concretes. A continuació, s'indiquen alguns dels assoliments de l'esmentada Comunicació, la posada en marxa de la qual s'hagué d'enfrontar ben aviat a una pandèmia i al tancament generalitzat de fronteres:

- El centre d'afers fronterers (*Border Focal Point*, BFP) de la DG REGIO. El seu reduït equip s'ha mostrat molt actiu sobre el terreny i ha abordat aspectes d'interès transfronterer generals i específics. També ha organitzat diverses conferències temàtiques, sobre salut, transport i ocupació transfronterers. Els darrers anys, ha consolidat una sèrie d'«esmorzars transfronterers» en línia, al voltant de diversos afers d'interès; el darrer, l'1 de juny de 2023, ha iniciat una segona temporada amb el tema «La vida a les regions fronteres».
- La xarxa de professionals en línia. Encara poc utilitzada, és una eina molt útil per a l'intercanvi d'informació, preguntes i respostes, divulgació, etc., però també per a estar al dia sobre convocatòries, consultes o enquestes: <<https://ec.europa.eu/futurium/en/border-regions>>.

- *b-solutions*. Iniciativa gestionada per l'ARFE des de 2018 per a la DG REGIO, té com objectiu general la identificació i promoció de mètodes sostenibles per a resoldre obstacles fronterers de naturalesa legal o administrativa al llarg de les fronteres internes de la UE, amb l'EFTA i amb els països candidats (preadhesió). Concretament, *b-solutions* s'orienta a aquells casos on les interaccions a través de la frontera són més difícils, bé per una falta de coherència en la legislació aplicable a cada banda, o bé a causa d'incongruències o superposicions entre els diversos procediments administratius, o fins i tot perquè la legislació aplicable no ha tingut en compte l'especificitat de les interaccions transfrontereres.

Els principals resultats esperats de *b-solutions* consisteixen en les lliçons apreses i les recomanacions pel que fa a polítiques públiques per a la presa de decisions amb l'objectiu de promoure una major integració territorial europea (Medeiros *et al.*, 2022b). En qualsevol cas, *b-solutions* ja ofereix:

- Solucions a obstacles legals i administratius concrets, analitzats i basats en estudis de casos, que poden ser reproduïbles, estan disponibles i s'han promocionat en altres regions d'Europa.
- Propostes innovadores que poden informar desenvolupaments futurs i la posada en marxa de nous enfocaments.
- L'evidència d'un major intercanvi d'informació i compromís entre diversos nivells de l'administració a les àrees frontereres, i d'iniciatives conjuntes que impliquen una certa governança multinivell a través de les fronteres.
- Una major comprensió d'obstacles concrets i de les possibles solucions per part d'agents clau a escala local, regional, nacional i europea.

Durant la primera fase (2018-2021) es publicà un primer compendi que constava de dos volums: el primer incloïa la metodologia, diverses anàlisis temàtiques i les primeres conclusions (ARFE-CE, 2020a), i el segon és un annex amb resums dels informes corresponents a les deu accions pilot i els primers 33 casos (ARFE-CE, 2020b). Un segon compendi va reunir els resums dels informes corresponents als 47 casos següents (ARFE-CE, 2021a), que va resultar en un total de 90 obstacles analitzats. A més, es produïren tres fulletons temàtics amb l'anàlisi dels obstacles i les solucions comuns en els camps següents: i) serveis públics transfronterers (ARFE-CE, 2021b), ii) educació i ocupació (ARFE-CE, 2021c), i iii) Pacte Verd Europeu (ARFE-CE, 2021d); així com una publicació amb set històries sobre l'impacte de determinats obstacles transfronterers a les vides de les persones (ARFE-CE, 2021e). A partir dels resultats de *b-solutions* s'han publicat també articles en revistes especialitzades on, per exemple, es discuteix la pertinència d'aquesta iniciativa per a facilitar la mobilitat transfronterera, bé sigui per a treballar, fer turisme, anar a comprar o buscar un determinat servei (Medeiros *et al.*, 2022a).

L'ARFE gestiona la segona fase *b-solutions 2.0* entre gener del 2022 i setembre del 2024, a partir de l'anunci per la DG REGIO al seu informe de la Comissió *Regions frontereres de la UE*:

laboratoris vius de la integració europea (CE, 2021). Aquesta segona fase aspira a identificar 120 nous casos, inclou totes les fronteres terrestres i marítimes interiors de la UE, amb l'EFTA i els països candidats, i té un capítol especial sobre la promoció d'una trentena de solucions. Hi ha una convocatòria de propostes oberta fins al novembre del 2023, així com una altra convocatòria per a experts que desitgin participar en l'anàlisi d'algun cas. Tots els alcaldes fronterers de les regions elegibles (més de 12.000) han estat contactats en el seu propi idioma per a convidar-los a participar-hi, i una altra convocatòria es dirigeix a la ciutadania per tal que presentin obstacles que afronten pel fet de viure i treballar en una regió fronterera. Totes aquestes convocatòries, la documentació produïda i testimonis directes de les persones protagonistes poden trobar-se al web <<https://www.b-solutionsproject.com/>>.

Malgrat aquestes mesures que impulsen la cooperació, continuen existint dubtes sobre el futur de la política de cohesió i, en particular, la cooperació territorial. Un signe d'aquesta tendència s'ha observat en iniciatives com el Mecanisme Transfronterer Europeu (ECBM per les sigles en anglès) (Evrard, 2022), sobre el qual val la pena detenir-se a continuació. Aquest mecanisme és el resultat d'un treball sistemàtic desenvolupat per les regions frontereres, la Comissió Europea, el Comitè de les Regions i alguns estats membres de la UE, que van començar a impulsar-lo el 2015 durant la presidència luxemburguesa del Consell, amb l'objectiu de disposar d'un instrument legal comunitari que permeti solucionar alguns obstacles per a la cooperació transfronterera en diversos àmbits (infraestructures, serveis públics, etc.). Tot i que certament suposa un canvi de paradigma (Engl i Evrard, 2019), es tracta d'un instrument de caràcter voluntari i exclusiu dels estats membres que possibilitaria derogar l'aplicació d'una llei estatal o bé aplicar la del país veí (en un territori molt concret i limitat) en certs casos específics en els quals aquella llei impediria o obstaculitzaria algun projecte de cooperació transfronterera.

Un cop la Comissió va tenir la proposta enllestida i presentada el maig del 2018, es produí la immediata reticència d'uns pocs estats membres (ES, SE, HR, EE), per bé que també va rebre el suport sense reserves de tres (FR, LU, HU), mentre que la majoria mantenia una posició més tova (DK, BE, CZ, FI, PL, IT, AT) o fins i tot certa indiferència (LT, BG, SI). La presidència alemanya ho va impulsar durant la segona meitat de 2020 en el marc del debat sobre la nova Agenda Territorial Europea 2030, l'enfortiment de la col·laboració transfronterera a la llum de la pandèmia, els tancaments de frontera, les posteriors obertures, etc. Tot semblava indicar que es podria aprovar durant la presidència portuguesa el primer semestre de 2021. Tanmateix, es tornà a manifestar una posició contrària per part d'Espanya, que va acabar liderant el grup anti-ECBM i generant dubtes als estats que s'havien mostrat indiferents, incloent-hi Portugal. El treball legislatiu al Consell es va aturar i l'expedient es retornà a la Comissió perquè retirés la proposta o la limités tant que deixaria de tenir sentit.

Això no obstant, el Parlament Europeu (PE) seguí defensant l'instrument. A partir d'una pregunta del diputat Ignacio Sánchez Amor a mitjan 2022, s'acabà reactivant el debat a la Comissió de Desenvolupament Regional del PE (REGI), que a finals d'abril del 2023 va fer públic un

esborrany d'informe que sol·licita a la Comissió que prepari un reglament per al nou instrument denominat *Border Regions' Instrument for Development and Growth in the EU* (BRIDGEU) (REGI, 2023). Tornarem sobre aquesta qüestió a l'apartat final.

4. La cooperació transfronterera en temps de la COVID-19

En un moment en què, com hem vist, la Comissió estava avançant en la revisió dels impactes generats per la política de cooperació territorial, en particular, transfronterera, la pandèmia de la COVID-19 va irrompre en escena. Desitgem dedicar-hi un apartat específic perquè ha estat el germen d'una intensa producció acadèmica, que ha girat al voltant del present i futur de la cooperació transfronterera, en un debat obert al si dels *Border Studies*.

La COVID-19 ha generat una munió de recerques en àmbits diversos, tocant aspectes com la salut, les relacions internacionals, la seguretat alimentària, el turisme, les migracions, l'economia, la governança o els processos d'integració regional (Swinnen i McDermott, 2020; Webb *et al.*, 2021; Brunn i Gillbreath, 2022; OECD, 2022). En aquest darrer sentit, projectes que semblaven tan consolidats com el d'integració europea, es van veure ràpidament qüestionats (Ocskay *et al.*, 2022): la resposta davant la pandèmia es realitzà, en primer lloc, en clau estato-nacional, amb el tancament de les fronteres estatals i la reducció de la mobilitat. Davant l'absència d'una resposta col·lectiva comunitària, els estats decidiren reforçar llur perímetre per a evitar la transmissió del virus, de manera que van interrompre l'espai Schengen (Opłowska, 2021; Friedery, 2022). Aquestes decisions s'han demostrat ineficaces en gran manera (Emeto, Alele i Ilesanmi, 2021), però traspuen la forta pervivència de la concepció territorial de l'Estat, que s'ha de protegir i salvaguardar. L'incertesa tesi d'Agnew de la «trampa territorial» tornava a fer-se evident (Agnew 1994, cf. Wisaijorn, 2019), i es forjaren termes *ad hoc* com el de *covidfencing* (Medeiros *et al.*, 2021) per a donar compte d'aquestes polítiques de tancaments fronterers com a reacció davant la pandèmia. És més, es van viure moments de refronterització no només a escala estatal, sinó a escales infraestatals, mitjançant diverses polítiques de confinaments, a diversos nivells: a la llar, en barris, en municipis, en regions sanitàries, entre províncies/regions/estats, etc. (Trillo, Vila i Paül, 2022). S'assistí a una multiplicació de processos de *re/bordering* en temps rècord, que ens recordaren com mai que la gastada tesi del món sense fronteres (Ohmae, 1991) no deixa de ser un somni utòpic. I van aparèixer diverses tesis que plantegen l'emergència d'un nou ordre global postpandèmic (Radil, Castan i Ptak, 2021).

El que resulta de major interès per a aquest article és preguntar-se per l'impacte de les polítiques impulsades per a contrarestar la crisi de la COVID-19 en els espais de frontera. Les recerques en aquest sentit, en la línia del que s'ha exposat anteriorment, s'han multiplicat (Scott, 2021; BIG Review, 2021; Lara-Valencia i Laine, 2022). Tot i que hi ha hagut diverses aportacions referents a la crisi migratòria (Koca, 2018), han estat els efectes de la COVID-19 els que més han

centrat l'atenció acadèmica els darrers tres anys. Podem trobar, d'una banda, treballs que es basen en mètodes qualitatius, en particular, mitjançant la realització d'entrevistes semiestructurades (Giacometti i Meijer, 2021; Novotný i Böhm, 2022), o altres mètodes com Delphi (Hippe *et al.*, 2022); de l'altra, quantitativs, com els que estudien les interaccions a les xarxes socials per a mesurar la mobilitat (Aagesen, Järv i Gerber, 2022) o calculen l'impacte econòmic del tancament de la frontera internacional (Paül *et al.*, 2022).

Des del punt de vista teòric, resulta d'interès observar l'ampli espectre d'opcions que podem identificar. A tall d'exemple, Opiola i Böhm (2022) analitzen el rol exercit per les euroregions de la frontera entre Alemanya i Txèquia a través de la *deliberative system theory*. Per als autors, les euroregions, en tant que institucions de l'espai públic, van poder reaccionar enfront de les polítiques imposades pels estats centrals. Aquestes s'entenen com a conseqüència d'accions no deliberatives dels governs centrals (de dalt a baix), davant la resposta de les estructures euroregionals, assentades en processos deliberatius d'avall cap amunt. Per la seva banda, Katja i Opiłowska (2021) utilitzen la *strategic-relational approach*, seguint els postulats de Jessop (2001), per a analitzar el que va passar en el context de les ciutats bessones de Frankfurt an der Oder-Słubice (Alemanya-Polònia) i Cieszyn (Polònia) i Český Těšín (Txèquia). Medeiros (2021) busca, al seu torn, entendre els mecanismes d'una necessària cooperació transfronterera reforçada després dels efectes de la pandèmia a través del concepte d'*institutional trust*, mentre que Hippie, Bertram i Chilla (2022) ho fan mitjançant el concepte de «resiliència». Basat en treballs anteriors, Scott (2021) advoca per abordar la cooperació transfronterera a través de conceptes com *spatial justice* i *place-based development*, perquè entén que és necessària «*the generation of opportunity and more responsive provision of public goods and services to communities across borders*» (Scott, 2021: 91). I això, en definitiva, perquè «*thinking about European cohesion from the perspective of borders and borderlands highlights the urgency of a place-sensitive development philosophy more globally*» (Scott, 2021: 91). Finalment, Böhm (2021) proposa un marc analític específic que atorga a la cooperació transfronterera cinc rols que ajuden a frenar els processos de *re-bordering* en temps post-COVID-19: 1) governança multinivell; 2) desenvolupament regional; 3) paradiplomàcia; 4) reconciliació postconflicte; 5) construcció europea.

Els temes estudiats són múltiples, tot i que se'n poden destacar alguns que han cridat especialment l'atenció, per llur repercussió en el dia a dia de les societats de frontera. És el cas de la mobilitat pendular transfronterera, que es va veure paralyzada d'un dia per l'altre (Novotný i Böhm, 2022; Haist i Novotný, 2023). També s'ha incidit força en el rol exercit per les institucions transfrontereres en la gestió de la pandèmia (Hippie *et al.*, 2022; Katja i Opiłowska, 2022; Opiola i Böhm, 2022). La majoria d'aquests treballs es basen en estudis de cas particulars. Això no obstant, s'han realitzat estudis multisectorials sobre la base de diversos estudis de cas, com ara en el context dels països nòrdics (Giacometti i Meijer, 2021) o, amb un angular més ampli, per al cas europeu (MOT, 2021). Aquest darrer estudi pot servir de termòmetre per a mesurar l'impacte de la COVID-19 als voltants de la frontera i les solucions que es van prendre per part de diversos actors a escales diverses.

El document de la MOT, publicat el juny del 2020, buscava mesurar l'impacte immediat de la COVID-19 als voltants de les fronteres. Per això, a més de l'ús de fonts procedents, entre d'altres, del Parlament Europeu o del Comitè de les Regions, es van realitzar entrevistes a actors de diverses estructures de cooperació, i també es va comptar amb el suport de l'ARFE i del Central European Service for Crossborder Studies (CESCI). Després d'exposar les mesures preses per part dels estats membres de la UE i altres estats veïns, el document analitza els impactes d'aquestes mesures als territoris i societats de frontera, a partir de les entrades següents: mobilitat, transport públic, treballadors transfronterers, serveis transfronterers, activitats econòmiques, activitats socioculturals i impacte individual. En un altre apartat, se centra a analitzar el rol acomplert per les estructures de cooperació transfronterera durant la primera onada pandèmica. S'identifiquen sis grans àmbits: 1) treball de *lobby* respecte de les autoritats estatals centrals per a visualitzar el problema específic de les àrees de frontera; 2) coordinar la gestió de la crisi entre diverses escales territorials (local, regional, estatal); 3) facilitar informació als habitants i treballadors transfronterers; 4) elaborar enquestes per a identificar els obstacles principals i llur impacte en els habitants; 5) mantenir l'esperit de la cooperació en temps difícils; 6) elaborar plans de recuperació.

De l'anàlisi de les diverses mesures i iniciatives posades en pràctica, el document proposa un seguit d'aprenentatges que han de ser tinguts en compte per tal que la cooperació transfronterera en surti reforçada. En primer lloc, a l'escala local de les àrees de frontera, es considera fonamental tenir sempre en compte les necessitats de llurs habitants, des d'una concepció territorial basada no en allò fronterer com a espai de ruptura, sinó com una àrea de vida transfronterera («*bassin de vie transfrontalière*»). En segon lloc, s'estima necessari reforçar una coordinació de la governança multinivell, que assumeixi la complexitat i diversitat de les fronteres, promogui els enfocaments de baix a dalt i tingui en compte que l'escala del govern central continua sent rellevant. En tercer lloc, es demana una harmonització en la gestió de les crisis frontereres des de l'àmbit comunitari que reforcin els acords interescalars UE-estats-regions (trans)frontereres.

En definitiva, la pandèmia de la COVID-19 ha suposat un repte per a la cooperació transfronterera a Europa. Davant del tancament de les fronteres per part dels estats nació, i l'impacte provocat als habitants de les àrees (trans)frontereres, les autoritats territorials locals i les estructures de cooperació van reaccionar i es van erigir en portaveus dels problemes ocasionats.

5. *Quo vadis, cooperació transfronterera?*

Malgrat la crisi migratòria, la COVID-19 i la invasió d'Ucraïna, les autoritats de les regions frontereres i transfrontereres continuen treballant activament: acaben de tancar els programes de cooperació transfronterera del període 2013-2020, en alguns casos amb moltes dificultats atesos els successius reptes que han hagut d'afrontar, mentre s'inicien els nous programes del període

2021-2027, alguns arrossegant un retard considerable —habitual, en tot cas, pel tancament dels programes anteriors. I s'avança amb les innovacions introduïdes en aquest nou període de programació: constitució de fons per a petits projectes persona a persona, nous objectius específics d'Interreg per a una millor governança i una Europa més segura o concentració temàtica.

IMATGE 1

Punt fronterer de Sighetu Marmatiei, entre Romania i Ucraïna, juny del 2023



FONT: Oficina de Premsa del Consell del districte de Maramureș.

Això no obstant, tal com s'ha pogut observar als apartats anteriors, en particular en referència a allò demostrat per *b-solutions*, són persistents les asimetries, incongruències i falta d'integració en molts aspectes de la vida a les regions de frontera. Una altra deficiència que es pot apuntar és la dependència excessiva en molts casos dels fons europeus perquè es produeixi la cooperació transfronterera, el que pot convertir, per exemple, les AECT en mers instruments per a la captació de fons. A més, continuen existint en diversos contextos estructures de cooperació que funcionen com a «miralls», en el sentit que no es constitueix una institució comuna amb actors d'ambdues bandes de la frontera, sinó dues estructures en paral·lel. Per tot això, en el període 2021-2027 s'espera que l'impacte de les polítiques regionals es centri realment a les àrees de frontera, amb una veritable dimensió transfronterera, i que els enfocaments innovadors puguin ser reproduïbles en altres àrees similars.

Indubtablement, un instrument que s'intueix com a fonamental per al futur de la cooperació transfronterera és la recuperació del Mecanisme Transfronterer Europeu (ECBM), com ja s'ha al·ludit anteriorment. L'esborrany elaborat pel Comitè REGI del Parlament Europeu fou

publicat l'abril del 2023 i se n'espera l'aprovació pel ple del Parlament abans d'acabar l'any. Aquest instrument renovat (proposat com a BRIDGEU) no resultaria obligatori per als estats membres i subratlla la importància d'implicar les autoritats locals i regionals. Es basa en el treball desenvolupat per les institucions europees i altres entitats durant els darrers anys per a mostrar-ne la necessitat. Entre les iniciatives més citades es troba *b-solutions*, considerada «un èxit» en aquest esborrany, mencionant-la una desena de vegades al preàmbul i als estudis de casos (tres dels quatre són *b-solutions*). Recomana l'establiment de punts de coordinació transfronterera, vinculats als governs centrals, que puguin decidir quan i com utilitzar el mecanisme cas per cas. Aquest esborrany ha tingut molt en compte l'avaluació sobre el valor afegit europeu d'aquest Mecanisme Transfronterer preparat pel servei de recerca del Parlament Europeu i fet públic el maig de 2023 (Jančová i Kammerhofer-Schlegel, 2023), que identifica i avalua tres opcions: (1) *statu quo* (com *b-solutions*, AECT, BFP...); (2) mesures legals toves (augmentar la presa de consciència i les capacitats); i (3) l'adopció d'un nou instrument legislatiu (ECBM 2.0). La tercera opció sembla tenir el major impacte a l'hora d'abordar obstacles legals i administratius. Aquesta avaluació també cita *b-solutions* sovint (Jančová i Kammerhofer-Schlegel, 2023).

La Comissió COTER (Política de Cohesió Territorial i Pressupost de la UE) del Comitè Europeu de les Regions (CdR) ha elaborat (juny del 2023) un dictamen sobre aquest instrument que, per descomptat, té en compte els treballs del Parlament, els testimonis de llurs membres (autoritats locals i regionals de tota Europa) i els estudis sobre el terreny duts a terme per la Comissió i per plataformes i associacions interessades. També abans de finalitzar l'any 2023, el ple del CdR l'ha d'haver aprovat. Per la seva banda, la Comissió també sembla interessada de nou en la qüestió, i és possible que en pugui presentar una nova versió aquest mateix any 2023, a partir dels requeriments del Parlament i el CdR.

En aquest sentit, és interessant observar que, al mateix temps que el Mecanisme Transfronterer s'esvaïa el 2021, la Comissió va presentar una valoració de la posada en pràctica del pla d'acció inclòs a la Comunicació de 21 de setembre de 2017 *Impulsar el creixement i la cohesió a les regions fronteres de la UE* (CE, 2017). Al seu informe sobre les regions fronteres com a autèntics laboratoris de la integració europea (CE, 2021), la Comissió analitzava la situació de la cooperació transfronterera a la UE, ressaltant les noves prioritats i els esforços a realitzar en els propers anys per a donar suport a les regions fronteres. El punt de partida era la principal lliçó apresada: les regions fronteres continuen sent vulnerables a les decisions preses pels estats, i això afecta llur preparació per a reaccionar davant les crisis. La pandèmia de la COVID-19, com s'ha analitzat, ha demostrat que com més integrada està una regió amb les regions veïnes, més ràpid i millor pot respondre a les necessitats de la ciutadania, també en un context de crisi. Les noves prioritats serien:

- Cooperació institucional, enfortint la governança transfronterera, promovent les AECT i centrant-se en els marcs legals per a resoldre obstacles fronterers.
- El desenvolupament de serveis públics transfronterers mitjançant la digitalització i la interoperabilitat.

- La millora dels mercats laborals transfronterers per a apropar l'ocupació d'ambdues bandes de la frontera, amb un enfocament en l'accessibilitat/mobilitat, tributació, ofertes de feina, reconeixement de qualificacions, educació i formació.
- La posada en marxa del Pacte Verd mitjançant la col·laboració a través de la frontera amb estratègies conjuntes i coherents que protegeixin la biodiversitat, mantinguin corredors ecològics i parcs naturals, planifiquin mesures per a l'eficiència energètica i la distribució d'energies renovables i que permetin la integració de xarxes d'energia.

La Comissió anunciava accions específiques i cridava les altres institucions europees a col·laborar cap a l'objectiu compartit d'impulsar la integració europea a partir de les regions frontereres. Com s'indicava anteriorment, entre aquests prometedors passos s'anunciava la continuació de *b-solutions*, clau per a augmentar el nombre de solucions innovadores per a les regions frontereres. L'informe conclouia que «és el moment de col·locar a la cooperació transfronterera a tots els fronts, a tots els sectors, i a través dels sectors» (CE, 2021), convertint les regions frontereres en els actors centrals de la integració europea i incloent les regions transfrontereres amb els països candidats a l'adhesió.

Quant a la implicació d'altres direccions generals (DG) de la Comissió en la cooperació transfronterera, la DG REGIO continua treballant en aquesta línia, amb l'objectiu d'identificar i oferir solucions als obstacles transfronterers, invitant els actors regionals i altres a acompanyar aquest procés. Aquest ha estat el cas de la DG SANTE (Salut i Seguretat Alimentària), amb la qual s'organitzà una conferència a Brussel·les el desembre del 2018, amb una interessant contribució per part d'EUREGHA (administracions europees locals i regionals de salut, sigles en anglès) i diversos estudis i altres iniciatives dutes a terme durant la pandèmia. Una nova conferència sobre transport transfronterer fou organitzada l'any següent en col·laboració amb DG MOVE (Mobilitat i Transports). L'aturada de la pandèmia no va permetre organitzar conferències presencials de forma multitudinària, però s'iniciaren els «esmorzars transfronterers» en línia ja citats, als quals s'ha convidat a participar la major part d'Institucions de la UE, estats, regions, municipis, associacions, universitats i altres organitzacions. La següent gran conferència temàtica presencial, sobre mercats laborals transfronterers, va tenir lloc el gener del 2023.

D'altra banda, el sistemàtic estudi sobre l'existència de serveis públics transfronterers que porta a terme ESPON des del 2018 (ESPON, 2019) no solament implica la col·laboració de les xarxes de cooperació transfronterera europees, sinó també dels investigadors i, lògicament, d'altres departaments de la Comissió. El darrer inventari aporta una xifra de 1.533 serveis públics transfronterers actius a Europa (ESPON, 2022). I hi ha altres iniciatives en marxa, impulsades per diverses organitzacions, entre les quals l'Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (OCDE), consorcis i xarxes d'investigadors i de cooperació que estan analitzant espais transfronterers funcionals, mesures específiques per a facilitar els mercats laborals, que simplifiquen procediments, etc.

A més, cal destacar el suport a la cooperació transfronterera per part de diversos governs centrals. Al cas ja esmentat de Luxemburg, s'hi hauria de sumar el decidit suport d'Hongria a les seves nombroses AECT, o el de França a través del Tractat d'Aquisgrà amb Alemanya i altres acords bilaterals o multilaterals. Diversos ministeris alemanys també mostren un gran interès a donar suport a la cooperació i a les organitzacions vinculades, en particular els d'Interior i Afers Exteriors. Aquest darrer ha publicat, l'abril del 2023, tres estudis sobre els conceptes inclosos a l'Acord de Coalició de desembre del 2021: *Grenzscouts*⁴ (escoltes fronterers) (Cyrus, 2023), *Experimentierklauseln*⁵ (clàusules experimentals) (Frey i Müller, 2023) i *Regionalräte*⁶ (consells regionals) (Chilla i Lambrach, 2023), mentre que el d'Interior ha destinat un petit pressupost per a la millor connexió entre actors de la cooperació transfronterera per als anys 2024-2026.

La cooperació transfronterera, cal recordar-ho, no és privativa d'Europa i experimenta un cert progrés en altres contextos. Existeix un Programa de Fronteres a la Unió Africana que avança malgrat els enormes condicionants i les prioritats continentals més apressants, així com altres processos que es desenvolupen en nombroses àrees frontereres d'Amèrica Llatina. L'ARFE duu més d'una dècada acompanyant aquestes iniciatives, tant les vinculades als processos d'integració, en particular la Comunitat Andina (CAN), Mercosur i el Sistema d'Integració Centreamericana (SICA), com a processos bi- o trilaterals ben establerts. El paper dels estats es manté com a enormement rellevant, però també resulta revelador el paper del sector privat i la societat civil. S'afaiçonen estructures més o menys institucionalitzades i comença a existir una cooperació sostinguda a moltes fronteres, malgrat els vaivens polítics. Les múltiples experiències i enfocaments assajats a l'Amèrica Llatina en el marc de projectes de cooperació internacional entre regions europees i llatinoamericanes han permès encunyar el terme «cooperació transfronterera per al desenvolupament» (Bendelac i Guillermo, 2019; Bendelac, Guillermo i Trillo, 2021; Guillermo *et al.*, 2022).

Per acabar, cal incidir en la importància que té la cooperació transfronterera en tant que política de proximitat que pren en consideració les necessitats de les poblacions directament afectades pels límits estatals. Si bé la frontera pot ser utilitzada com un recurs (Sohn, 2022), per exemple, aprofitant el diferencial de preus per a comprar en una banda o l'altra de la frontera, continua provocant múltiples obstacles a causa de la concurrència de dos o més marcs normatius estatals. Superar aquestes barreres suposa facilitar la vida diària de milers de persones que viuen a les àrees de frontera. La COVID-19 va demostrar que de la nit al dia la quotidianitat laboral, familiar o de lleure a les àrees transfrontereres s'interrompia, per decisions preses des de centres de poder allunyats del territori. La necessitat de continuar amb les polítiques

4. Concepte complex que analitza el suport que les regions frontereres i transfrontereres reben de diverses fonts, com aprendre millor d'altres experiències i identificar fortaleses i debilitats estructurals per avançar en el desenvolupament d'aquestes regions.

5. *Experimentierklauseln*, clàusules experimentals, instruments legals per a facilitar la cooperació transfronterera. Encara no existeixen, però hi ha una extraordinària voluntat política de promoure-les tant a l'executiu com al Bundestag.

6. *Regionalräte*, consells transfronterers, generen qüestions sobre la seva organització, competències, resultats, etc.

establertes a les regions transfrontereres, promovent l'enfocament de baix a dalt (*bottom-up*), i permetent la participació dels actors més lligats al món local, es presumeix fonamental per a avançar en l'anhelat procés d'integració i cohesió europees.

6. Referències

- AAGESEN, Wallin; JÄRV, Olle; GERBER, Philippe (2022). «The effect of COVID-19 on cross-border mobilities of people and functional border regions: the Nordic case study from Twitter data», *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. <<https://doi.org/10.1080/04353684.2022.2101135>>
- ARFE (1995). *Guía LACE-TAP de Cooperación Transfronteriza*. Gronau: ARFE.
- (2018). *Manual de Cooperación Transfronteriza* (4a ed. de la Guia de CTF). Gronau: ARFE.
- ARFE – CE (2020a). *b-solutions: Solving Border Obstacles – A Compendium of 43 Cases*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- (2020b). *b-solutions: Solving Border Obstacles – Annex to the Compendium*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- (2021a). *b-solutions: Solving Border Obstacles. A Compendium 2020-2021*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- (2021b). *More and better cross-border public services*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- (2021c). *Vibrant cross-border labour markets*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- (2021d). *Border regions for the European Green Deal*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- (2021e). *Living in a Cross-border Region- Seven stories of obstacles to a more integrated Europe*. Berlín/Brussel·les: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- BENDELEAC, Letizia; GUILLERMO, Martín (ed.) (2019). *La Cooperación Transfronteriza para el Desarrollo*. Madrid: Catarata.
- BENDELEAC, Letizia; GUILLERMO, Martín; TRILLO, Juan M. (2021). «Cooperación transfronteriza para el desarrollo en América Latina: experiencias y retos de futuro». A: TAPIA M.C.; PÉREZ, Y.; JOVER, F.J. (ed.). *América Latina: Repercusiones espaciales de la crisis política* (p. 151-166). Madrid: Asociación Española de Geografía.
- BIG Review (2021). *Special Issue: borderlands in the era of COVID-19*, 2(1). <<https://journals.uvic.ca/index.php/bigreview/issue/view/1487>>
- BÖHM, Hynek (2021). «Five Roles of Cross-border Cooperation Against Rebordering», *Journal of Borderlands Studies*, 38(3), p. 487-506.
- BRUNN, Stanley D.; GILBREATH, Donna (ed.) (2022). *COVID-19 and a World of Ad Hoc Geographies*. Cham: Springer (2 volums).
- CE (2017). *Impulsar el crecimiento y la cohesión en las regiones fronterizas de la UE*. Comissió Europea. <https://ec.europa.eu/regional_policy/es/information/publications/communications/2017/boosting-growth-and-cohesion-in-eu-border-regions>
- (2021). *Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Regiones transfronterizas de la UE: verdaderos laboratorios de la integración europea*. Comissió Europea: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0393&from=EN>>
- CELATA, Filippo; COLETTI, Raffaella (ed.) (2015). *Neighbourhood Policy and the Construction of the European External Borders*. Cham: Springer.
- CHILLA, Tobias; LAMBACH, Markus (2023). *Regionalräte: Bestandsaufnahme und Potentialanalyse im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*. Nuremberg: Universität Erlangen-Nürnberg.

- CONSELL D'EUROPA (1980). *Convenio marco de cooperación transfronteriza entre comunidades o administraciones territoriales*. Consell d'Europa.
- CYRUS, Norbert (ed.) (2023). *Grenzscouts: Bestandsaufnahme und Potential-Analyse von Grenzscouts im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*. Frankfurt de l'Oder: Viadrina Center B/orders in Motion de Frankfurt de l'Oder.
- DARVAS, Zsolt; MAZZA, Jan; MIDOES, Catarina (2019). *Cross-border, but not national, EU interregional development projects are associated with higher growth*. <<https://www.bruegel.org/blog-post/cross-border-not-national-eu-interregional-development-projects-are-associated-higher>>
- DURÀ, Antoni et al. (2018). *Euroregions, Excellence and Innovation across EU borders. A Catalogue of Good Practices*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.
- EMETO, Theophilus; ALELE, Faith O.; ILESANMI, Olayinka S. (2021). «Evaluation of the effect of border closure on COVID-19 incidence rates across nine African countries: an interrupted time series study», *Trans R Soc Trop Med Hyg*, 115, p. 1174-1183. <<https://doi.org/10.1093/trstmh/trab033>>
- ENGL, Alice; EVRARD, Estelle (2019). «Agenda-setting dynamics in the post-2020 cohesion policy reform: the pathway towards the European cross-border mechanism as possible policy change», *Journal of European Integration*, 42(7), p. 917-935. <<https://doi.org/10.1080/07036337.2019.1689969>>
- EVRARD, Estelle (2022). «Reading European borderlands under the perspective of legal geography and spatial justice», *European Planning Studies*, 30(5), p. 843-859. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1928044>>
- FREY, Michael; MÜLLER, Rahel A. (2023). *Experimentierklauseln: Experimentierklauseln in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*. Kehl: Kehl Euroinstitut.
- FRIEDERY, Réka (2022). «Hardening borders during the pandemic in the European Union: The Shape of the Schengen Borders Code and the EU Digital COVID Certificate», *Quarterly on Refugee Problem – AWR Bulletin*, 61(1), p. 71-84. <<https://doi.org/10.57947/qrpv61i1.29>>
- GABBE, Jean; VON MALCHUS, Viktor Frhr. (2008). *Cooperation between European Border Regions. Review and Perspectives*. Baden-Baden: Nomos.
- GIACOMETTI, Alberto; MEIJER, Mari W. (2022). *Closed borders and divided communities: Status report and lessons from Covid-19 in cross-border areas*. Nordregio Report 2021:6. <<https://nordregio.org/publications/closed-borders-and-divided-communities-status-report-and-lessons-from-covid-19-in-cross-border-areas/>>
- GUILLERMO, Martín (2018). «The added value of European Territorial Cooperation (ETC). Drawing from case-studies». A: MEDEIROS, E. (ed.). *Theoretical and Empirical Approaches to the process and impacts of Cross-Border and Transnational Cooperation in Europe* (p. 25-47). Cham: Springer.
- (2023). «Territorial Cooperation for European Cohesion (In What Measure Can ETC Contribute to Achieving the EU Goal of Territorial Cohesion?)». A: MEDEIROS, E. (ed.). *Public Policies for Territorial Cohesion. The Urban Book Series* (p. 169-190). Cham: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-26228-9_9>
- GUILLERMO, Martín; TRILLO, Juan Manuel (2021). «La cooperación transfronteriza: damnificada en el conflicto bélico Rusia-Ucrania». *Declaraciones de los geógrafos y geógrafas sobre el conflicto Rusia-Ucrania*. Asociación Española de Geografía. <https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2022/04/Guillermo_Trillo_CTF-Rusia_Ucrania.pdf>
- GUILLERMO, Martín; CRUZ, José M.; BENDELAC, Letizia; TRILLO, Juan M. (2022). «Desafíos de la cooperación transfronteriza para el desarrollo en contextos de transformación regional latinoamericana», *Revista Española de Desarrollo y Cooperación* 49(1), p. 3-16. <<https://dx.doi.org/10.5209/redc.81937>>
- HAIST, Joshua; NOVOTNY, Lukáš (2023). «Moving across Borders: the Work Life Experiences of Czech Cross-border Workers during the COVID-19 Pandemic», *Journal of Common Market Studies*, 61(1), p. 124-142. <<https://doi.org/10.1111/jcms.13362>>
- HIPPIE, Stefan; BERTRAM, Dominik; CHILLA, Tobias (2022). «The COVID-19 pandemic as a catalyst for cross-border cooperation? Lessons learnt for border-regional resilience», *Europa XXI*, 43(1). <<https://doi.org/10.7163/Eu21.2022.43.1>>
- JANCOVÁ, Lenka; KAMMERHOFERK-SCHLEGEL, Christa (2023). *Mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context – European added value assessment*. Brussel-les: Servei d'Estudis del Parlament Europeu.

- JÜNEMMAN, Annette; FROMM, Nicolas; SCHERER, Nikolas (2019). *Fortress Europe*. Cham: Springer.
- KATJA, Justyna; OPIŁOWSKA, Elżbieta (2022). «The Impact of Covid-19 on Structure and Agency in a Borderland. The Case of Two Twin Towns in Central Europe», *Journal of Borderlands Studies*, 27(4), p. 699-721. <<https://doi.org/10.1080/08865655.2021.1996259>>
- KAUCIC, Jiannis; SOHN, Christophe (2022). «Mapping the cross-border cooperation 'galaxy': an exploration of scalar arrangements in Europe», *European Planning Studies*, 30(12), p. 2373-2393. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1923667>>
- KOCA, Burcu T. (2018). «Bordering Practices across Europe: The Rise of 'Walls' and 'Fences'», *Migration Letters*, 16(2), p. 183-194. <<https://doi.org/10.33182/ml.v16i2.559>>
- KOLOSOV, Vladimir; WIECKOWSKI, Marek (2018). «Border changes in Central and Eastern Europe: an Introduction», *Geographia Polonica*, 91(1), p. 5-16. <<https://doi.org/10.7163/GPol.0106>>
- LARA-VALENCIA, Francisco; LAINE, Jussi (2022). «The Covid-19 Pandemic: Territorial, Political and Governance Dimensions of Bordering», *Journal of Borderlands Studies*, 37(4), p. 665-677. <<https://doi.org/10.1080/08865655.2022.2109501>>
- MEDEIROS, Eduardo (2018). *European Territorial Cooperation. Theoretical and Empirical Approaches to the Process and Impacts of Cross-Border and Transnational Cooperation in Europe*. Cham: Springer.
- (2021). «Challenges for (Re)building Institutional Trust in Post-Covid European Territorial Cooperation Programmes». A: SCOTT, J. (ed.). *Cross-Border Review, Yearbook 2021* (p. 9-14). Budapest: CESCO.
- MEDEIROS, E. et al. (2021). «Covidfencing effects on cross-border deterritorialism: the case of Europe», *European Planning Studies*, 29(5), p. 962-982. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1818185>>
- (2022a). «Reducing border barriers for cross-border commuters in Europe via the EU b-solutions initiative», *European Planning Studies*, 31(4), p. 822-841. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2093606>>
- (2022b). «Will reducing border barriers via the EU's b-solutions lead towards greater European territorial integration?», *Regional Studies*, 56(3), p. 504-517. <<https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1912724>>
- NADALUTTI, Elisabetta (2013). «Does the 'European Grouping of Territorial Cooperation' Promote Multi-level Governance within the European Union?», *Journal of Common Market Studies*, 51(4), p. 756-771. <<https://doi.org/10.1111/jcms.12014>>
- NOVOTNY, Lukáš; BÖHM, Hynek (2022). «New re-bordering left them alone and neglected: Czech cross-border commuters in German-Czech borderland», *European Societies*, 24(3), p. 333-353. <<https://doi.org/10.1080/14616696.2022.2052144>>
- OCSKAY, Gyula (2022). «Post-COVID symptoms in EU cross-border cooperation», *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 19(4), p. 20-33. <<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.41>>
- OECD (2022). *First lessons from government evaluations of COVID-19 responses: A synthesis*. OECD Policy Responses to Coronavirus. <<https://doi.org/10.1787/5b0fd8cd-en>>
- OPIŁOWSKA, Elżbieta (2021). «The Covid-19 crisis: The end of a borderless Europe?», *European Societies*, 23(1), p. 589-600. <<https://doi.org/10.1080/14616696.2020.1833065>>
- OPIOLA, Wojciech; BÖHM, Hynek (2022). «Euroregions as political actors: managing border policies in the time of Covid-19 in Polish borderlands», *Territory, Politics, Governance*, 10(6), p. 896-916. <<https://doi.org/10.1080/21622671.2021.2017339>>
- PAÛL, Valerià. et al. (2017). «La participación española en la cooperación transfronteriza y territorial europea». A: FARINÓS, J.; OLCINA, J. (ed.). *Geografía Regional de España: espacios y sociedades* (p. 619-677). València: Tirant Lo Blanch.
- (2022). «The Economic Impact of Closing the Boundaries: the Lower Minho Valley Cross-Border Region in Times of Covid-19», *Journal of Borderlands Studies*, 37(4), p. 761-779. <<https://doi.org/10.1080/08865655.2022.2039266>>

- PEYRONY, Jean (2020). «Should EGTCs have competences, and not only tasks? Underlying visions of cross-border integration». A: OCSKAY, G. (ed.). *15 years of the EGTCs. Lessons learnt and future perspectives, collection of studies* (p. 219-243). Budapest: CESCO.
- RADIL, Steven M.; CASTAN, Jaume C.; PTAK, Thomas (2021). «Borders resurgent: Towards a post-Covid-19 global border regime?», *Space and Polity*, 25(1), p. 132-140. <<https://doi.org/10.1080/13562576.2020.1773254>>
- REGI (2023). *Draft Report with recommendations to the Commission on amending the proposed mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context*. Comissió de Desenvolupament Regional. <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/REGI-PR-740608_EN.pdf>
- REITEL, Bernard; WASSENBERG, Birte (2015). *Territorial cooperation in Europe. A historical perspective*. Luxemburg: Oficina de Publicacions de la Unió Europea.
- SCHRAMM, Lucas; WESSELS, Wolfgang (2023). «The European Council as a crisis manager and fusion driver: assessing the EU's fiscal response to the COVID-19 pandemic», *Journal of European Integration*, 45(2), p. 257-273. <<https://doi.org/10.1080/07036337.2022.2111418>>
- SCOTT, James (2006). *EU Enlargement, Region Building and Shifting Borders of Inclusion and Exclusion*. Londres: Routledge.
- (2021). «Thoughts on Cross-Border Cooperation, Spatial Justice and Place-Based Development». A: SCOTT, J. (ed.). *Cross-Border Review, Yearbook 2021* (p. 91-100). Budapest: CESCO.
- SOHN, Christophe (2022). «La frontière comme ressource: vers une redéfinition du concept», *Bulletin de l'Association de géographes français*, 99(1), p. 11-30. <<https://doi.org/10.4000/bagf.8940>>
- SWINNEN, Johan; MCDERMOTT, John (ed.) (2020). *COVID-19 and Global Food Security*. Washington: International Food Policy Research Institute.
- TRILLO, Juan M. (2010). «La région transfrontalière: des idées de Rougemont aux processus actuels d'institutionnalisation», *Revue Mosella*, 32(1-4), p. 235-257.
- TRILLO, Juan M.; VILA, Roberto; PAÛL, Valerià (2022). «Are Internal Borders Gaining Momentum? A Territorial Reading of Spain's Covid-19 Crisis Management». A: MOLINARI, V.; BEYLIER, P. A. (ed.). *Covid-19 in Europe and North America. Policy Responses and Multilevel Governance* (p. 123-150). Berlín/Boston: De Gruyter.
- WEBB, Erin et al. (2022). «Lessons learned from the Baltic countries response to the first wave of COVID-19», *Health Policy*, 126, p. 428-445. <<https://doi.org/10.1016/j.healthpol.2021.12.003>>
- WISAJORN, Thanachate (2019). «The Inescapable Territorial Trap in International Relations: Borderland Studies and the Thai-Lao Border from 1954 to the Present», *Geopolitics*, 24(1), p. 194-229. <<https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1358166>>

Geopolítica de les infraestructures de transport a l'espai transfronterer català-francès. Criticitats i reptes del projecte europeu

JOSEP VICENT BOIRA

Universitat de València
josep.boira@uv.es

MATTEO BERZI

Universitat Autònoma de Barcelona
i Joint Research Centre
matteo.berzi@uab.cat

ANTONI DURÀ

Universitat Autònoma de Barcelona
antoni.dura@uab.cat

RESUM

Al voltant d'un 30 % de la població de la Unió Europea viu en regions frontereres internes entre estats. De tots és sabut que un sistema de transports és un potent instrument estructurador de l'espai i als espais transfronterers aquesta relació és encara més pregona. Un bon sistema de transports entre territoris fronterers pot ajudar a reduir les externalitats negatives. A aquesta argumentació, se n'hi suma una altra: uns bons serveis (ferroviaris, en aquest cas) permetrien combatre de manera més eficaç el canvi climàtic i incidir en la descarbonització dels transports a Europa. En relació amb tot açò, observem que el procés de construcció europea està posant les bases per a una cooperació més intensa en alguns dels àmbits esmentats, concretament en el transport transfronterer entre Catalunya i França. Nos processos permeten presentar un panorama encoratjador, o almenys esperançador, del futur.

PARAULES CLAU

transport; zones transfrontereres; xarxa TEN-T; ferrocarril; geopolítica.

Al voltant d'un 30 % de la població de la Unió Europea viu en regions frontereres internes entre estats (European Commission, 2021). De tots és sabut que un sistema de transports és un potent instrument estructurador de l'espai. En el cas dels espais transfronterers aquesta relació és encara més pregonada (Giménez Capdevila, 2012). Un bon sistema de transports entre territoris fronterers pot ajudar a reduir les externalitats negatives dels límits administratius que penalitzen la vida quotidiana dels seus habitants i, al mateix temps, ajudar a construir externalitats positives, com ara conjuntar energies i forces per a fer servir sinergies, incrementar la visibilitat i l'atractiu d'espais de frontera i crear noves oportunitats per als participants (Spiekermann i Wegener, 2006; Lopez *et al.*, 2009; Medeiros *et al.*, 2019; ESPON, 2020, European Commission, 2021). A més, és rellevant desenvolupar serveis públics transfronterers perquè poden ajudar a una major integració social, política i cultural de regions separades per fronteres estatals, permeten la provisió adequada de serveis educacionals, de protecció civil, de transport i de salut que incrementen l'atractiu d'aquestes àrees per a la població i per al sector empresarial i, finalment, ajuden a compensar l'escassetat de serveis públics domèstics i de provisió de serveis privats en aquestes terres de confins on no sempre la distribució espacial de tots dos components fonamentals és adient. A aquesta argumentació se n'hi afegeix una altra de no menys important: uns bons serveis (ferroviaris, en aquest cas) permetrien combatre de manera més eficaç el canvi climàtic i incidir en la descarbonització dels transports a Europa (ECO-Union & RAC-France, 2022). Dit això, en aquest cas, observem que el procés de construcció europea està posant les bases per a una cooperació més intensa en alguns dels àmbits esmentats. En concret, en el transport transfronterer. Nous processos permeten enllaçar amb reflexions anteriors per presentar un panorama encoratjador, o almenys esperançador, del futur en aquest camp. Un indicatiu rellevant és l'atenció que està rebent el transport transfronterer, amb pàgines web de gran interès com <www.crossbordertransport.eu>, que recull una mostra completa de tots els serveis de transport transfronterer a la Unió Europea.

El nostre objectiu és fer-nos ressò d'aquesta conjuntura, especialment pel que fa al transport ferroviari, i exposar-ne les característiques.

1. La revalorització dels territoris transfronterers. El vector europeu

El 31 de gener de 2023, la Comissió Europea va anunciar la selecció de deu projectes pilot elegits dins el programa *Connecting Europe by rail*, després d'un procés llarg iniciat amb la convocatòria de candidatures el desembre del 2021.¹ D'aquests deu, tres afectaven la península Ibèrica i dos l'espai transfronterer entre l'Estat espanyol i francès. En concret, aquests dos es desenvolupaven sobre la franja que uneix el territori català i occità. El primer fou l'European Sleeper, un nou

1. <https://transport.ec.europa.eu/news/connecting-europe-train-10-eu-pilot-services-boost-cross-border-rail-2023-01-31_en>

tren nocturn que havia d'unir Barcelona amb Amsterdam,² i el segon consistia en el projecte presentat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que establia nous serveis de connexió entre Catalunya i el sud de França (figura 1).

FIGURA 1

Projectes pilot seleccionats per la Comissió Europea per impulsar les connexions ferroviàries



FONT: Comissió Europea.

Tot i que aprofundirem en les característiques particulars de cadascun, ara en volem destacar la variable geogràfica: afecten territoris transfronterers i es desenvolupen sobre espais que veuen revaloritzat el seu paper, de manera directa o indirecta. Els dos projectes no poden pensar-se sense la seua associació amb el territori que travessen. És més, tots dos, però especialment el darrer, estan pensats per a comunicar el territori, per a dotar-lo d'una mobilitat més adient. I fins i tot el primer, que en principi ha d'unir dos punts llunyans com són la capital catalana i Amsterdam, pot tenir efectes beneficiosos per al territori que travessa segons com es desenvolupe i les sinergies que pugua mantenir amb serveis d'altres escales i recorreguts. En qualsevol lloc, que dos dels deu

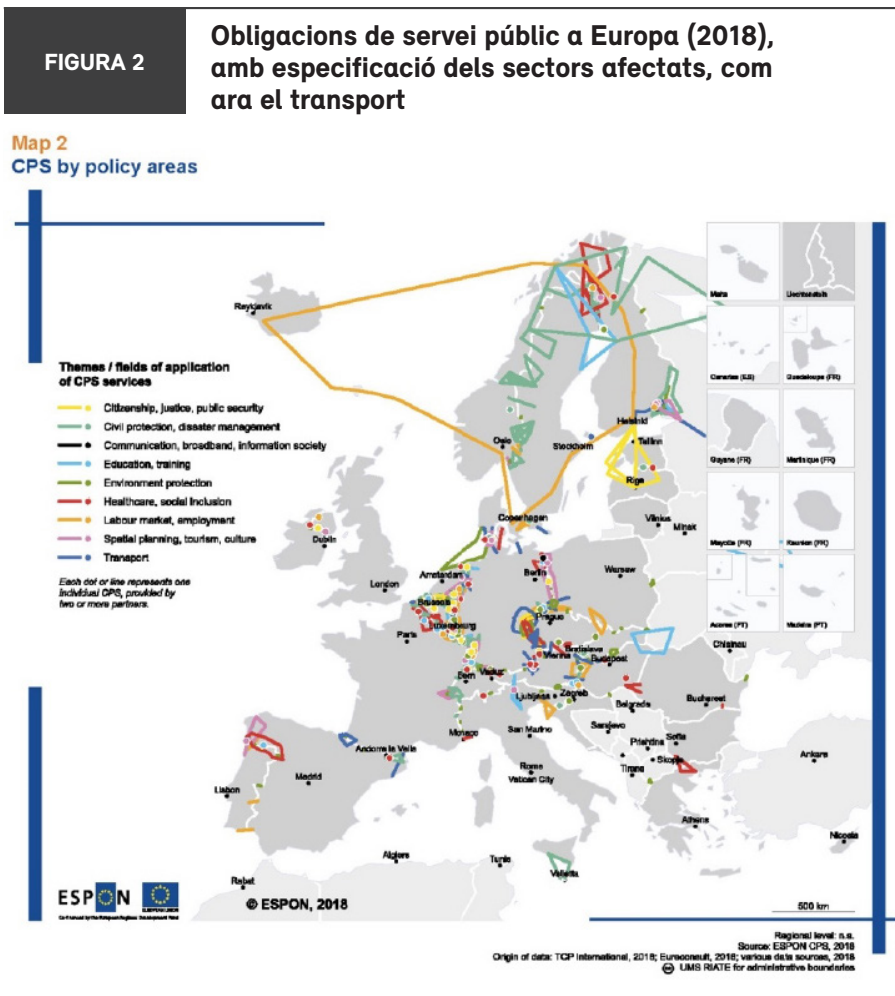
2. Notícies recents assenyalen que els impulsors del projecte pretenen posar-lo en servei la primavera del 2025 (*La Vanguardia*, 3 de juny de 2023).

projectes pilot seleccionats per la Comissió dins el programa «Connectar Europa per tren» tinguem com a protagonista, directe o indirecte, l'espai transfronterer català-occità ens sembla interessant com a punt d'inici d'aquest article. Entre altres coses, perquè és un indicatiu que apunta a la hipòtesi que sustenta la nostra recerca: s'està produint una finestra d'oportunitat per a establir unes millors i més fortes relacions transfrontereres gràcies a vectors geopolítics globals associats al projecte de construcció d'un espai polític i econòmic europeu i que es materialitzen en una aposta decidida per un transport ferroviari sostenible en totes les escales i en el combat al canvi climàtic. Pensem que els efectes de tots dos vectors poden afavorir territoris transfronterers com aquest que estudiem que, des de fa dècades, cerquen un paper digne en l'escenari europeu mitjançant iniciatives de cooperació de tot tipus. Ara, programes com aquest poden afavorir les comunicacions transfrontereres com a objectiu fonamental.

Cal aprofundir una mica en aquesta història. El 14 de desembre de 2021, la Comissió Europea va publicar el pla d'acció per a impulsar el transport ferroviari de passatgers de llarga distància i transfronterer.³ Amb ocasió d'haver declarat el 2021 com l'Any Europeu del Ferrocarril, la Comissió va presentar una iniciativa que buscava promoure el transport ferroviari en un context de combat al canvi climàtic i de construcció d'un espai ferroviari interoperable al si de la Unió. En la definició d'aquests dos principis, trobem les dues escales que conformaran els interessos d'aquest paper: l'escala general, representada per la llarga distància i associada amb la construcció d'un espai ferroviari transeuropeu, i l'escala local, amb dimensió purament transfronterera i amb el consegüent combat al canvi climàtic i la més còmoda lliure circulació per sobre de les fronteres estatals. Aquest pla d'acció del 2021 reconeixia de manera implícita que l'obertura del mercat ferroviari als serveis privats transfronterers, en vigor des del 2010 (els serveis dins dels estats no es van obrir a la competència fins al 2020), no havia aconseguit els resultats esperats. D'aquesta manera, la Comissió establí una sèrie d'accions que poden tenir repercussions favorables en els espais pròpiament transfronterers. En podem destacar dues: la simplificació de la compra de bitllets amb un accés més fàcil al sistema ferroviari i la possibilitat de declarar obligacions de servei públic (OSP)⁴ en aquests trajectes, amb la consegüent capacitat d'atorgar contractes de servei públic a connexions o xarxes transfrontereres i no sols estatals. És més, els programes comunitaris permetien la caracterització de serveis transfronterers «híbrids», és a dir, serveis ferroviaris transfronterers que inclouen un o més trajectes explotats en el marc d'una OSP i un o més trajectes explotats d'acord amb un règim de lliure accés. A més, aquest pla de 2021 obria la convocatòria per a programes pilot que permetien a la Comissió desenvolupar, concretar i donar suport a iniciatives que compliren els requisits del programa i s'ajustaren als objectius polítics desitjats. Cal dir que en aquests moments, a tot el territori de la Unió Europea hi ha quasi 600 iniciatives d'OSP transfrontereres en marxa, especialment al llarg de les fronteres del Benelux, França, Alemanya i els països nòrdics (figura 2).

3. <https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en>

4. Per a una caracterització dels OSP a escala europea, vegeu EPSON (2020).



FONT: ESPON.

El context europeu d'aquestes OSP transfrontereres ens diu que, pel que fa al transport, aquest ocupa la tercera posició en nombre d'acords signats (en total, 105), darrere de la preservació ambiental (119) i la protecció civil i gestió de desastres (118) i per damunt d'altres camps, com la inclusió social i la salut o l'educació (ESPON, 2020:8).

Tornant a la convocatòria de 2021 de la Comissió per impulsar el transport ferroviari, el resultat ja el coneixem: dos dels deu programes pilot seleccionats en el marc d'aquest pla permeten visualitzar, en la llarga i en la curta distància, a escala general europea i a escala regional transfronterera, la preocupació pel desenvolupament dels serveis ferroviaris que obrin noves possibilitats als territoris. Factors associats a la geopolítica europea, entesa com l'aprofundiment de la construcció d'un espai únic europeu i un combat decidit contra el canvi climàtic, han vingut en auxili dels tradicionals desitjos dels territoris transfronterers de disposar d'unes comunicacions més permeables, que cohesionen els espais i els doten d'una estructuració major per sobre de les fronteres estatals. No debades, la resolució del Parlament Europeu de 13 de desembre de 2022 sobre aquest pla d'acció de la Comissió es mostra clarament favorable a tots els punts,

recollint tretze vegades el concepte «transfronterer» en les nou pàgines del document.⁵ Ens sembla rellevant el paràgraf següent (consideració 20, p. 52), atès que mostra que unes bones connexions transfrontereres no s'han d'oposar al desenvolupament de la xarxa transeuropea (TEN-T), sinó que fins i tot s'hi poden veure afavorides.

[El Parlament Europeu] Subratlla que, atès que actualment només el 44 % dels residents fronterers de la Unió tenen accés a serveis ferroviaris i que sovint no existeixen solucions de transport multimodal adequades, perquè la TEN-T exercisca el seu paper en el foment de la cohesió socioeconòmica i territorial en el mercat interior de la Unió és necessària una connectivitat intel·ligent a la xarxa bàsica de la TEN-T i ha de desenvolupar-se una major integració de les diferents xarxes nacionals, incloses també les zones rurals, remotes, insulars, perifèriques i altres zones desfavorides, amb la finalitat de promoure el seu desenvolupament socioeconòmic.

En aquest article, doncs, pretenem demostrar com a hipòtesi de treball que en els darrers anys s'estan desenvolupant vectors geopolítics d'escala global europea que connecten amb una sèrie d'antecedents (vegeu, per exemple, Giménez Capdevila, 2005 i 2012) i que poden ajudar a revaloritzar els territoris transfronterers locals gràcies a noves iniciatives i programes. Qualsevol anàlisi de la seua realitat espacial ha de comptar amb aquesta trajectòria. Aquests objectius els pretenem estudiar en l'espai transfronterer català-occità, a totes dues bandes de la frontera estatal hispanofrancesa. En aquest cas, pretenem demostrar que estan en marxa iniciatives d'infraestructures ferroviàries que, a escala general i local, poden ajudar a determinar de manera positiva el seu futur. En concret, ens centrarem en el desenvolupament del corredor mediterrani de la xarxa TEN-T de la UE (escala general) i en les iniciatives de connexió ferroviària transfronterera que, des de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, des del mateix Govern català i des d'altres instàncies, com ara Renfe, s'han posat damunt la taula. Volem doncs inserir el tema de les relacions transfrontereres en el marc de la geopolítica europea associada a la descarbonització del transport i a la construcció d'un espai ferroviari europeu i, al mateix temps, enllaçar amb reflexions anteriors que ja van obrir la porta, en un altre context, a aquesta perspectiva.

2. Dos vectors favorables a una nova oportunitat per al territori transfronterer: el Pacte Verd Europeu i la xarxa transeuropea de transports

Com hem dit, dos són els vectors geopolítics generals que entenem que poden ajudar a aconseguir els objectius d'un territori transfronterer més cohesionat i estructurat: el combat al canvi climàtic i la construcció d'un espai únic europeu ferroviari. Tots dos vectors es materialitzen en dues iniciatives que hem d'explicar, ni que siga breument: el Pacte Verd Europeu i la xarxa transeuropea de transports de la UE TEN-T.

5. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022IP0437>>

2.1. L'aposta pel Pacte Verd Europeu

Com assenyalen els documents oficials,⁶ el Pacte Verd Europeu és un paquet d'iniciatives polítiques que tenen com a objectiu situar la UE en el camí cap a una transició ecològica, amb l'objectiu últim d'assolir la neutralitat climàtica d'aquí al 2050. Aquesta iniciativa es presenta com «la base per a la transformació de la UE en una societat equitativa i pròspera amb una economia moderna i competitiva». El paquet inclou iniciatives que comprenen el clima, el medi ambient, l'energia, el transport, la indústria, l'agricultura i les finances sostenibles, totes estretament relacionades. La Comissió va posar en marxa el Pacte Verd Europeu el desembre del 2019 i el Consell Europeu en va prendre nota a la reunió de desembre d'aquell mateix any. De totes les iniciatives associades a aquest *European Green Deal*, potser la més rellevant per a l'àmbit d'aquest treball és l'Objectiu 55 (*Fit for 55*), un conjunt de propostes per a revisar la legislació relacionada amb el clima, l'energia i el transport i engegar noves iniciatives legislatives per a adaptar la legislació de la UE als objectius climàtics de la UE. Aquest paquet pretén, amb la seua adopció, reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle de la UE almenys en un 55 % respecte als valors del 1990 d'aquí al 2030. Aquest objectiu és jurídicament vinculant i es basa en una avaluació d'impacte realitzada per la Comissió.

Doncs bé, tant el Pacte Verd Europeu com l'Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent⁷ situen el transport ferroviari en el centre dels esforços per a aconseguir un sistema de mobilitat més ecològic per a la Unió. Aquesta estratègia passa per la combinació d'una major tarifació del carboni amb mesures específiques de suport a la mobilitat multimodal i a les inversions en transport sostenible, segur i intel·ligent. Fet i fet, podem llegir als documents oficials afirmacions com aquesta:

El ferrocarril continua sent un dels modes de transport més segurs i nets i, per tant, se situa al centre de la nostra política per fer que la mobilitat a la UE siga més sostenible. La proposta de la RTE-T d'avui va acompanyada d'un pla d'acció sobre el ferrocarril transfronterer i de llarga distància que estableix un full de ruta amb mesures noves per contribuir que la UE assoleixi el seu objectiu de duplicar el trànsit ferroviari d'alta velocitat d'aquí al 2030 i triplicar-lo d'aquí al 2050.⁸

2.2. La construcció i l'impuls a la xarxa transeuropea de transport (TEN-T)

Pel que fa a la xarxa transeuropea, aquesta es van definir originalment el 2011,⁹ amb una decisió política de la Unió Europea, tot i que no va començar la seva marxa fins al 2013, quan els reglaments que hi donen forma es van aprovar: ens referim als reglaments 1315 i 1316 (actualment ja s'ha actualitzat el Reglament 1316 i està en fase de revisió el 1315).

6. <<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/>>

7. <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en>

8. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_6776>

9. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_11_706>

El Reglament (UE) 1315/2013, per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport (TEN-T), o «Reglament d'orientacions de la TEN-T», té com a objecte posar les bases per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport mitjançant una estructura de doble capa consistent en la xarxa global i la xarxa bàsica. Per la seua banda, pel que fa al Reglament (UE) 1316/2013, que disposava el finançament de la xarxa de transport, fou substituït pel 1153/2021. Aquest darrer continua amb el Mecanisme Connectar Europa (CEF en les seues sigles en anglès), aprovat el passat 7 de juliol de 2021, conegut com a «Reglament CEF», que abasta transports, energia i telecomunicacions, regula les condicions de suport financer comunitari als projectes de realització de la xarxa en el període 2021-2027 i defineix els itineraris dels corredors multimodals de la xarxa bàsica com a instrument de finançament prioritari (part III del seu annex). Com hem dit, aquest reglament és l'actualització de l'anterior Reglament 1316/2013.

L'aspecte més destacat d'aquesta nova visió de les infraestructures a la UE fou l'aparició dels corredors europeus. Els corredors són una part de la xarxa transeuropea (TEN-T), dins de la qual conformen la xarxa denominada «bàsica». Efectivament, la xarxa es compon de diverses divisions o capes: la «bàsica» (composta d'aquelles parts de la xarxa global que tinguin la major importància estratègica per a aconseguir els objectius de desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport), la «global» (la resta de les infraestructures existents i planificades de la xarxa transeuropea de transport, així com de mesures destinades a fomentar l'ús eficient i sostenible des del punt de vista social i mediambiental d'aquestes infraestructures) i, a partir de la revisió de desembre del 2021, s'ha presentat una proposta que inclou l'opció de «bàsica estesa», trams que es consideren bàsics en la xarxa, però el termini de finalització dels quals no serà obligatòriament el 2030, sinó el 2040.

Com podem veure, a partir del 2013 en el cas de les infraestructures i del 2019 en el cas del combat al canvi climàtic i la descarbonització de la societat europea, apareixen clares oportunitats associades al ferrocarril, tant a l'escala global com local, que s'han concretat en els projectes pilot als quals fèiem referència en l'inici d'aquest article. D'aquesta manera, no és possible de cap manera entendre que la Comissió haja seleccionat serveis transfronterers i de llarga distància que travessen o tenen com a protagonista l'espai català-occità, sense tenir en compte que són la conseqüència de processos geopolítics d'abast més global. En altres paraules, el Pla d'acció del 2021 sobre la connexió ferroviària europea que considera els dos projectes esmentats no pot entendre's sense una anàlisi més profunda dels vectors geopolítics que estan en marxa a la Unió Europea. Aquests vectors poden ajudar a desenvolupar un procés històric poc reeixit.

3. La difícil vertebració ferroviària del Pirineu i els esforços de la Cooperació Transfronterera

De fet, el desenvolupament històric de la xarxa ferroviària a través dels Pirineus s'ha enfrontat ja abans a tensions similars a les plantejades en el moment actual. D'una banda, les diferents estratègies entre les escales estatal i local i, de l'altra, desenvolupament econòmic versus protecció ambiental, han anat configurant la trama ferroviària tal com avui la coneixem. En el primer cas (les tensions entre escales) la voluntat de construir xarxes que vertebrassin els territoris interiors d'Espanya i França, i més, des d'una perspectiva radial, deixa en els seus inicis les connexions internacionals en un pla secundari, i no considera d'interès, fins molt recentment, un desplegament ferroviari local transfronterer. Pel que fa a les tensions ambientals, es manifesten especialment en les darreres dècades i en determinats projectes, en particular la possible articulació de l'eix central ferroviari paral·lel als dos eixos atlàntic i mediterrani.

Pel que fa a la voluntat d'afrontar d'una manera global els reptes que planteja la vertebració ferroviària transpirinenca, tenint en compte un propòsit d'integrar aquestes tensions, cal parlar de la creació de la Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP) el 1983 per part del Consell d'Europa com un instrument per preparar l'entrada d'Espanya a la Comunitat Europea. Aquest organisme té la virtut d'integrar el conjunt de regions i comunitats autònomes que limiten amb la frontera internacional i la seva pervivència fins avui l'ha convertit en un referent fonamental del diàleg transfronterer pirinenc.

FIGURA 3

Comunitat de Treball dels Pirineus



FONT: Elaboració pròpia. Dades de © EuroGeographics per a les regions administratives. Eurostat, 2023.

Cal remarcar, en el cas que ens ocupa, que ha mantingut entre les seves línies estratègiques de treball les infraestructures de transport. El geògraf Rafael Giménez Capdevila, especialista en transports que va ser membre de la Comissió de Coordinació de les Comunicacions de la CTP, ha tractat la qüestió en dos articles a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. En el primer (Giménez Capdevila, 2005) remarca el conflicte entre l'esforç de permeabilització de la serralada (tant pel que fa a connectivitat de territoris adjacents com més allunyats) i l'impacte que això suposa en termes de medi natural, però també culturals, i suggereix una nova governança capaç de coordinar institucions i col·lectius implicats. Al segon article (Giménez Capdevila, 2012) posa l'accent en com ideologia i geopolítica expliquen en bona part l'estat actual de la connexió ferroviària transfronterera al conjunt de la serralada. Així, el desenvolupament de les xarxes d'alta velocitat a França i Espanya s'ha preocupat sobretot de vertebrar els respectius territoris en connexió amb les capitals, fet que endarrereix tot plantejament de connexió internacional. Aquest punt de vista ha estat també remarcat per altres autors, com ara Germà Bel (2012), que ho inclou dins una més àmplia estratègia de centralització de les principals infraestructures, en el cas d'Espanya les aeroportuàries d'una manera especial. Com a contrapès, Giménez Capdevila reivindica actualitzar les propostes formulades en les primeres dècades per la CTP, pensades per a un adequat encaix de les necessitats locals (pirinenques) amb un marc que va deixant de ser l'estatal per a ser cada vegada més europeu.

En aquest sentit, cal recordar com la mateixa integració d'Espanya el 1986 al que avui és la Unió Europea va suposar en si mateixa un revulsiu a les estratègies de desenvolupament ferroviari. La lliure circulació de mercaderies i persones, posteriorment incrementada amb els tractats de la Unió Europea, han constituït un estímul per a reforçar i coordinar els eixos que travessen la frontera. L'esmentada formulació de la TEN-T, ja comentada, no és sinó una conseqüència més d'aquesta realitat.

D'altra banda, una de les fórmules de la integració europea en les darreres dècades ha estat un avenç substancial en les iniciatives de l'anomenada Cooperació Transfronterera (CTF), actualment la més important de les tres branques en què es divideix l'Objectiu de la Cooperació Territorial Europea (juntament amb la Transnacional i la Interregional). La CTF es caracteritza per donar protagonisme a les entitats territorials subestats, des de l'escala regional (o autonòmica) fins a la local, passant per ens intermedis i sectorials diversos. En aquest sentit, el conjunt d'iniciatives de cooperació a la frontera pirinenca és notable i ateny àmbits molt diversos, amb exemples molt destacats com ara l'Hospital transfronterer de la Cerdanya o, fins i tot, en el camp de les comunicacions, el manteniment del túnel de Bielsa-Aragnoet. Tanmateix, en relació amb la cooperació ferroviària, les iniciatives són molt escasses. Es pot assenyalar a la banda atlàntica unes minses millores en el tren que creua la costa basca, que han permès la coordinació horària i de compra de bitllets dels trens entre Donostia i Baiona, en el marc de l'anomenada Eurociutat Basca, però resta pendent la completa interoperabilitat que reivindica el territori, mitjançant la via estàndard i altres requisits tècnics i administratius que requereixen la seva posada en marxa, tal com reconeixia el govern espanyol al respecte (Congreso de los Diputados,

FIGURA 4

Esquema ferroviari de la Comunitat de Treball dels Pirineus l'any 2000

- Nova línia per a l'alta velocitat
- Línia a adequar a les normes de la xarxa transeuropea de transport (TEN-T)
- Línia a condicionar
- Enllaç transpirinenc



FONT: Giménez Capdevila, 2005, p. 103.

2021).¹⁰ Pel que fa a la recuperació de la connexió entre Canfranc i Auloron, en l'actualitat es manté fora de les estratègies ferroviàries vigents.

Pel que fa a la frontera catalana, els actors locals han centrat els esforços en l'aprofitament de les connexions generades per l'alta velocitat per a aproximar les principals ciutats que estructuren l'anomenat Eurodistricte Català Transfronterer: Perpinyà, Figueres i Girona. Es tracta, doncs, de la coordinació estratègica dels actors locals a una escala transfronterera, fet que és també un procés nou en relació amb dinàmiques històriques. L'Eurodistricte és una proposta d'institucionalització transfronterera que reuneix des del 2007 aquest àmbit de relació local de les dues parts de Catalunya, Nord i Sud. Si bé aquesta entitat ha tingut una trajectòria irregular i d'escassa capacitat transformadora, ha restat almenys un referent simbòlic de la voluntat dels governs locals (i comarcals) d'una banda i l'altra d'estrènyer relacions en diferents camps,

10. <https://www.congreso.es/entradap/l14p/e13/e_0135991L_n_000.pdf>

també en el del transport. En aquest context, des de l'àmbit local s'ha pressionat per aprofitar l'alta velocitat com el millor mitjà per a comunicar les tres ciutats esmentades.

En una escala superior, diverses entitats transfrontereres han mostrat la preocupació pels vincles entre els territoris objecte d'aquest article: l'actual Euroregió Pirineus Mediterrània (EPM), nascuda el 2004 i que inicialment englobava els territoris d'Occitània, Catalunya, l'Aragó i les Illes Balears; la seva precedent Catalunya - Llenguadoc - Rosselló i Migdia-Pirineus; o la Xarxa de Ciutats C-6, que lligava capitals territorials (València, Saragossa, Barcelona, Palma, Tolosa de Llenguadoc i Montpeller). Cal dir, però, que la seva incidència en l'àmbit ferroviari ha estat escassa, ja que són estructures amb una capacitat d'acció molt reduïda. En aquest sentit, es pot apuntar que, vista la seva trajectòria, tant l'actual EPM com els seus precedents han respost molt escassament al propòsit per a les quals van ser imaginades, en el sentit ampli de ser espais de diàleg i aproximació entre territoris veïns de la frontera hispanofrancesa, territoris amb uns vincles històrics i culturals importants. En canvi, l'acció de l'EPM es redueix avui a una simple plataforma per a la petició de recursos de projectes Interreg, que en alguns casos esdevenen xarxes d'actors més o menys estables, però d'escàs impacte real en el territori. Per contra, les polítiques executives transfrontereres es vehiculen per via sectorial, com és el cas dels transports. I és aquí on es posa de manifest una altra realitat, la desigual capacitat executiva entre els governs de les comunitats autònomes a Espanya (força desenvolupada en àmbits com el dels ferrocarrils interns) i les regions a França.

La qüestió de la connexió ferroviària transfronterera a escala de l'EPM ha estat analitzada en un estudi finançat pel govern català (IET, 2009). L'estudi valora les actuacions passades i les previsions del moment, i acaba apuntant a les potencialitats del transport ferroviari de viatgers al territori euroregional. És interessant destacar les propostes en aquest darrer apartat, referides tant a passatgers com a mercaderies.

- a) Passatgers: l'aprofitament de l'alta velocitat per a atendre una alta demanda d'escala «regional», en particular entre Barcelona i la frontera italiana (aquí es recullen les previsions de la SNCF i s'inclou la Provença); la creació d'un comitè de serveis que incorpori les institucions membres de l'EPM i els operadors ferroviaris; l'afavoriment de la intermodalitat entre transport urbà i interurbà (amb la consegüent ubicació adequada de les estacions de l'alta velocitat).
- b) Mercaderies: atendre les prognòs a escala euroregional, que apunten a un increment notable de la demanda; i coordinar els actors de l'EPM per reforçar les iniciatives comunitàries entorn de la xarxa europea ferroviària i, especialment, pressionar Espanya per adaptar-se a aquesta realitat, amb l'objectiu que França es vegi també forçada a adoptar-la, tot sortint progressivament de les inèrcies del passat.

L'estudi també es fa ressò de diferents iniciatives de cooperació en aquest àmbit que val la pena recuperar: un primer de caràcter més institucional, el projecte europeu Interreg B ARCOMED, destinat a coordinar les estratègies d'alta velocitat a la façana mediterrània; i en l'àmbit de la

societat civil, les iniciatives EURAM i FERRMED, ambdues pensant en particular en la connexió del ferrocarril de mercaderies des de la Mediterrània ibèrica fins a la resta d'Europa.

En tot cas, en la mateixa línia val la pena esmentar també l'acció de *lobby* de pressió, des de 2008, d'un grup de ciutats (Barcelona, Girona, Figueres, Besiers, Montpeller, Narbona, Perpinyà i Tolosa de Llenguadoc) per a demanar l'acceleració de la connexió transfronterera d'alta velocitat entre Barcelona i Nimes. Es tracta d'una mostra més de la preocupació que les administracions públiques i la societat civil dels territoris transfronterers han tingut en els darrers temps per a aprofitar i adequar el transport ferroviari com una eina més sostenible que contribueix substancialment al desenvolupament econòmic i l'aproximació de societats veïnes.

La importància creixent de les iniciatives de cooperació transfronterera en el desenvolupament dels espais a banda i banda del Pirineu queda reflectida també en els tractats bilaterals entre França i Espanya, que l'han reconegut de forma explícita des del Tractat de Baiona de 1995. La mostra més recent és el Tractat d'Amistat i Cooperació signat per ambdós estats el gener del 2023, en el qual es dedica tot el títol IX a aquesta qüestió (Gobierno de España, 2023). Així, segons el Tractat, la intensificació de la CTF es concretarà en la definició d'una estratègia de cooperació transfronterera conjunta. És cert, però, que en aquest apartat no es fa referència al transport, i que en el conjunt del tractat es tracta la qüestió de les connexions de transport de manera ben superficial i ambigua. Caldrà veure si, tanmateix, aquest reforç de la col·laboració entre els dos estats té finalment una repercussió pràctica en la qüestió de les connexions ferroviàries.

4. Les connexions transfrontereres ferroviàries en l'actualitat¹¹

Des d'una perspectiva local, les relacions ferroviàries entre els dos vessants dels Pirineus segueixen sent molt deficitàries tot i l'existència d'infraestructures que permetrien comunicacions més eficients entre les àrees urbanes i les comarques dels dos costats.

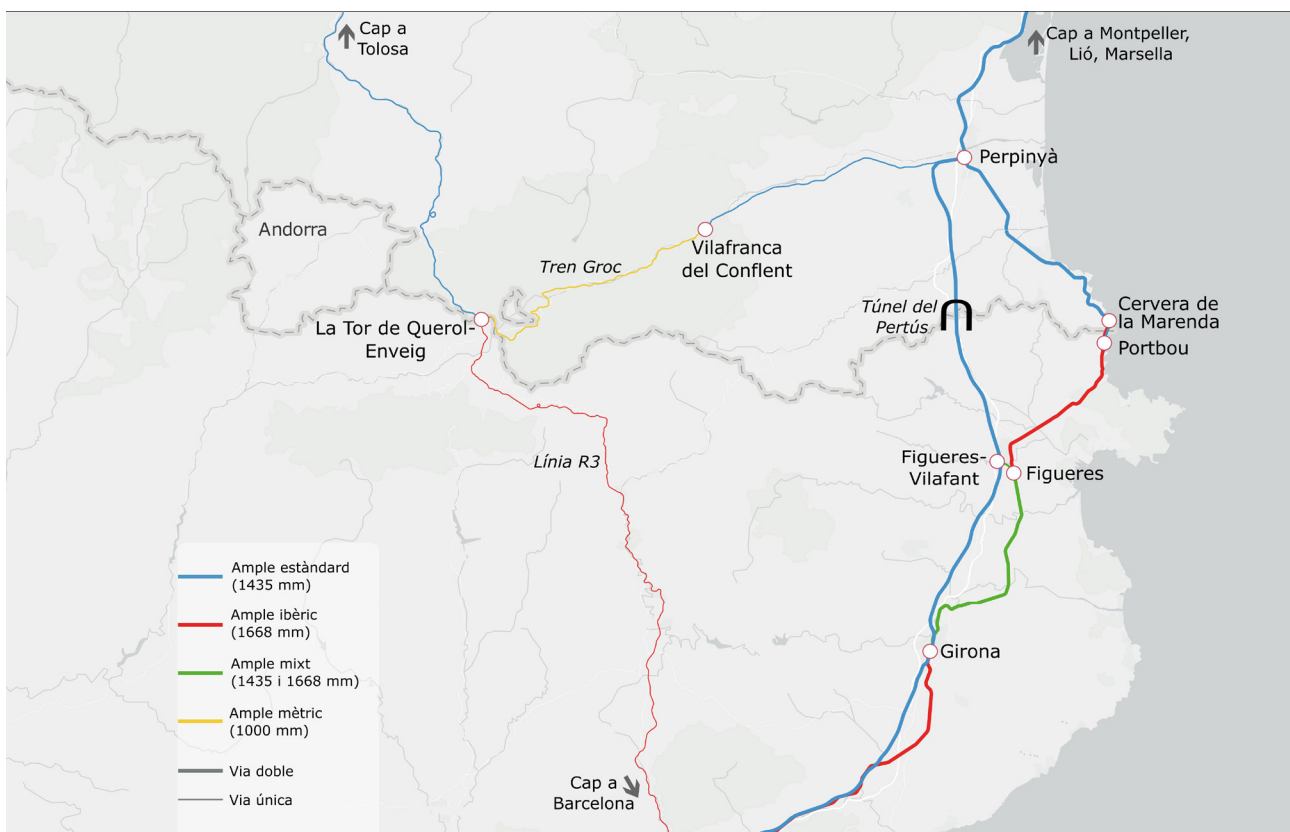
L'estructura territorial de l'Espai Català Transfronterer és marcadament policèntrica (Feliu *et al.*, 2012), de tal manera que el transport ferroviari resulta ser un mitjà de transport capaç de vertebrar un territori diversificat en termes de funcionalitats: el litoral altament turístic entre la plana del Rosselló fins a la Costa Brava, els nodes urbans de Girona, Figueres i Perpinyà, les activitats logístiques del Voló, Saint Charles Perpinyà, Vilamalla-el Far de l'Empordà i Portbou-Cervera. Si bé cadascuna respon a lògiques i a dinàmiques diferents, totes tres tenen en comú el fet de tenir una connexió ferroviària a través de la LAV Figueres-Perpinyà o bé per la línia convencional.

11. Per a un repàs de les connexions existents, tant en el corredor mediterrani com en l'atlàntic, vegeu Eco-Union & RAC-France, 2021.

La línia d'alta velocitat Figueres-Perpinyà és totalment interoperable segons els requeriments que marca el Reglament 1315/2013 de la Unió Europea. Tot i així, els trens tant de mercaderies com de viatgers que travessen els Pirineus són relativament pocs comparats amb el trànsit per carretera. Més de la meitat dels fluxos nord-sud passen per aquest eix ferroviari, tot i que només el 2 % d'aquests intercanvis van per ferrocarril. En canvi, 13.000 vehicles pesants creuen cada dia la frontera per la propera AP7-A9. Ara bé, cal recordar que la interoperabilitat ferroviària no té continuïtat més al sud de Barcelona i, cap al nord, la LAV Perpinyà-Montpeller està encara en fase de planificació. Mirant-ho des d'aquesta perspectiva, el trànsit ferroviari transfronterer és esperançador. Segons les últimes estadístiques elaborades per LPF Perthus (2023), l'administrador de la secció ferroviària internacional entre Figueres i Perpinyà, el trànsit de viatgers s'està recuperant des de la reducció dels anys 2019-2021, provocada per les restriccions a la mobilitat arran de la pandèmia de la COVID-19. Per al 2023 es preveuen 2.252 serveis ferroviaris d'alta velocitat amb una ocupació mitjana que actualment es troba ja al voltant del 70 %, una xifra rècord des del 2019. Els trens de mercaderies, en canvi, menys afectats per la pandèmia, es poden considerar un mitjà de transport més resilient en comparació al camió, amb una puntualitat superior al 99 %. De fet, les dades demostren un increment constant d'aquest sector i, a finals del 2023 es preveu que més de 2.500 trens passin pel túnel del Pertús, un rècord històric.

FIGURA 5

Eixos ferroviaris transfronterers entre Catalunya i Occitània



FONT: Elaboració pròpia (dades de l'Oficina del Comissionat del Govern pel Corredor Mediterrani, 2023).

Una iniciativa d'èxit per al transport de mercaderies en aquesta línia ha estat el projecte de cooperació transfronterera TRAILS (Transnational Intermodal Links toward Sustainability), en el marc del Programa operatiu de cooperació transfronterera Espanya-França-Andorra (POC-TEFA 2014-2020). El projecte ha facilitat la creació de noves rutes ferroviàries entre Catalunya i Occitània i amb Europa en general i ha contribuït alhora a l'augment de la quota modal del corredor mediterrani. Entre les accions més interessants hi ha la posada en marxa de serveis multimodals entre la terminal de Saint Charles Perpinyà i Calais i el projecte pilot per a exportar vins i caves de les regions vitivinícoles de Catalunya cap a l'Europa central. Resulta evident com la sinergia i la complementarietat entre les instal·lacions ferroviàries i els serveis que s'ofereixen als dos costats de la frontera són elements clau per donar suport al teixit socioeconòmic de les regions transfrontereres. En termes d'emissions, el projecte TRAILS ha contribuït a un estalvi de 187.000 tones de CO₂ el 2021, equivalent a 162.000 camions. El projecte TRAILS va ser escollit per la Unió Europea entre els millors projectes finançats pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) a la competició RegioStars Awards 2021.

Per promoure un servei de viatgers més competitiu i més sostenible, que a la vegada vertebrï el territori de l'Euroregió Pirineus-Mediterrània (EPM), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) està desenvolupant un projecte de serveis ferroviaris euroregionals. Es tracta d'una iniciativa que intenta millorar la connexió ferroviària entre Catalunya i el sud de França, amb l'objectiu de fomentar el turisme i el comerç entre les dues regions. Aquest projecte preveu la posada en marxa de nous serveis ferroviaris d'alta velocitat entre les capitals catalanes i les occitanes. L'objectiu és que aquests nous serveis permetin reduir els temps de viatge entre Barcelona i Montpeller, i millorin a la vegada la connexió amb altres destins del sud de França (com Tolosa i Marsella). A més, s'espera que aquesta nova línia tingui un impacte positiu en el desenvolupament econòmic de la regió amb el foment del turisme i el comerç transfronterer. El projecte del tren euroregional compta amb el suport de la Unió Europea, que el considera una iniciativa clau per a millorar la connectivitat a la regió del Mediterrani. Si bé encara està en fase de planificació i construcció, s'espera que aquests nous serveis entrin en funcionament en els pròxims anys. El projecte ha estat anunciat públicament el maig del 2023 pel president de la Generalitat de Catalunya, Pere Aragonès, durant una visita institucional a la presidenta d'Occitània, Carole Delga (*El Periódico*, 17/05/2023). En l'actualitat, el temps de viatge amb tren entre Barcelona i Montpeller és d'aproximadament 3 hores i 30 minuts. Amb els trens euroregionals, s'espera que el temps de viatge es redueixi a unes dues hores, la qual cosa permetria un transport més ràpid i eficient entre totes dues ciutats.

En el cas de la línia convencional entre Figueres-Portbou/Cervera-Perpinyà, les diferents característiques tècniques de la infraestructura ferroviària, com els amples de via, l'electrificació i els sistemes de seguretat, no permeten la plena interoperabilitat entre la xarxa francesa i espanyola. A més, les correspondències horàries i la manca d'una integració de tarifes implica una baixa atractivitat del ferrocarril convencional com a mitjà de transport competitiu. En aquest sentit, des de les comunitats locals fa dècades que reivindiquen millors serveis ferroviaris transfronterers com, per exemple, disposar d'una tarifa integrada entre Girona, Figueres i Perpinyà,

o bé l'optimització de les correspondències horàries entre serveis ferroviaris francesos i espanyols per a guanyar competitivitat econòmica i en temps respecte al transport per carretera. Pel que fa al sector turístic, diferents entitats locals de la Costa Brava i de la Costa Vermella van proposar tarifes turístiques integrades per a guanyar atractivitat tant a la zona marítima com més en general a les comarques de l'Empordà i del Rosselló. Aquestes iniciatives no van tenir el suport esperat per part de les empreses ferroviàries i pels actors que encara veuen una competència entre dos territoris turísticament rellevants. Tot i això, aquestes reivindicacions continuen sent importants en els actes institucionals locals als dos vessants del Pirineu català.

Un debat interessant es genera sobre el futur de les instal·lacions ferroviàries de Portbou i Cervera. El canvi d'ample i la presència d'una frontera «dura» ha significat, en el passat, el desenvolupament socioeconòmic d'aquestes dues ciutats bessones: activitats logístiques, duaneres i serveis relacionats amb el trànsit de viatgers generaven llocs de treball en les comarques properes. Amb l'entrada d'Espanya en la UE i amb la progressiva «desfuncionalització» de les fronteres intracomunitàries, els territoris de frontera com Portbou i Cervera van caure en un declivi sociodemogràfic. En l'actualitat, la «ruptura de càrrega» (tant per a mercaderies com per a viatgers) entre l'ample ibèric i l'estàndard dona encara un suport important a les activitats logístiques locals. Tot i això, la implementació del Reglament 1315/2013 implica que la xarxa europea de transport haurà de ser, en un futur no gaire llunyà, totalment interoperable, i s'obrirà una nova fase per a les seves instal·lacions ferroviàries. L'element principal de la interoperabilitat és segurament l'ample de via entre Portbou i Figueres i la seva migració cap a l'ample internacional, una qüestió que genera una discussió interessant en el territori. D'una banda, la Generalitat i algunes associacions empresarials i de la societat civil catalanes demanen que l'Estat es comprometi a planificar i finançar les obres necessàries per a obrir una segona porta ferroviària cap a Europa en ample estàndard. D'aquesta manera, la línia convencional guanyaria atractivitat pel pas de viatgers i mercaderies i contribuiria a la sostenibilitat del transport. De l'altra, en canvi, tant l'escala local com l'estatal plantegen dubtes sobre els beneficis d'aquesta actuació en el curt i mitjà termini: per als actors locals, sobretot Portbou i Cervera, la preocupació principal és l'impacte negatiu que aquesta actuació generaria en l'economia local si els trens deixessin de parar a la frontera. Per al govern central, en canvi, seria difícil justificar, tant a l'opinió pública com de cara a la Comissió Europea, una nova inversió per a obrir un segon camí ferroviari als Pirineus orientals si el túnel del Pertús (modern, interoperable i amb costos de realització importants) continua sent avui dia infrautilitzat. Aquest debat representa un repte de planificació territorial estratègica en clau transfronterera i europea en el llarg termini. El corredor mediterrani constitueix, en aquesta visió, un doble factor d'innovació. En primer lloc, és un factor d'innovació de la infraestructura ferroviària, a través de la implementació dels requeriments del reglament esmentat (un mateix ample de via així com la mateixa electrificació i sistemes de comunicacions i seguretat): una línia més segura, eficient i competitiva respecte a altres mitjans de transport. En segon lloc, és un factor d'innovació socioeconòmica, pensat com una font d'aportació de viatgers i de mercaderies. Caldria, aleshores, que els actors interessats (públics i privats), de diferents sectors i en una lògica multinivell pensin en una reconversió funcional que, a partir de les instal·lacions, s'estengui a tot el territori. En aquest

sentit, el sector turístic seria el més beneficiat. Portbou i Cervera representen dos llocs de primera importància des del punt de vista històric (sobretot sobre la Guerra Civil) i naturalístic, situats als extrems de la Costa Brava i de la Costa Vermella respectivament. En l'àmbit de la formació professional s'havia debatut, en el sector ferroviari, la possibilitat de crear una escola de formació per a maquinistes. Això generaria un efecte *spillover* en altres sectors econòmics com el comerç, el residencial, la salut, etc.

Cal mencionar un tercer eix ferroviari transfronterer. Es tracta de la línia convencional Barcelona-Tor de Querol/Enveig-Tolosa. És una línia que, per les característiques tècniques (traçat, pendents, via única, etc.) i pel poc trànsit de viatgers i mercaderies, no s'inclou en la xarxa transeuropea de transport TEN-T. A més, la via d'ample estàndard entre la Tor de Querol - Enveig (Alta Cerdanya) i Puigcerdà (Baixa Cerdanya) està en desús i desconnectada des de fa més de deu anys. Tot i així, aquesta línia té molta importància a l'escala regional i local perquè vertebrava tant la Catalunya Central (línia R3 de la xarxa de rodalia de Barcelona) com les valls del Pirineu tolosà (línia liO de la SNCF), connectant-les amb les respectives capitals. Com en el cas de Portbou-Cervera, hi ha hagut reivindicacions històriques per a valorar aquest recorregut ferroviari tant com a eix de transport alternatiu de llarga distància (Barcelona-Tolosa-París) com per a promoure el turisme local, aprofitant el Tren Groc que travessa les valls del Conflent i que es connecta amb els serveis regionals cap a Perpinyà. El maig del 2023 l'Oficina Tècnica de l'R3 (2023), amb el suport de diferents consells comarcals i de la Generalitat de Catalunya, ha elaborat la *Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l'R3*. En aquest document es proposa posar en valor les connexions amb els serveis de la SNCF al costat nord del Pirineu, així com la reobertura de la via d'ample estàndard entre Puigcerdà i la Tor de Querol - Enveig. Es preveu també la possibilitat de progressar cap a una millor coordinació i integració d'aquests serveis transpirinencs.

5. Conclusions. Noves oportunitats associades al canvi de model ferroviari europeu: la liberalització?

Hem deixat per al final i com a punt a part les possibilitats, encara en marxa, que afecten el transport ferroviari associat al procés de liberalització del transport de persones que s'està produint al si de la Unió Europea. En aquest cas, trobem iniciatives ja en preparació que podrien obrir noves perspectives a les comunicacions transfrontereres, tot i el reconeixement dels problemes burocràtics i administratius per aconseguir-ho (European Commission, 2021). En primer lloc, cal parlar del trencament de l'acord entre els operadors espanyol i francès, Renfe i SNCF, respectivament, a iniciativa d'aquesta última companyia, comunicada a principis de 2022 amb efectes a final d'any. Des de 2013, els trajectes París-Barcelona es feien mitjançant un acord de col·laboració que permetia prestar el servei. A partir del desembre del 2022, aquest trajecte resta operat per la companyia francesa, que és la que disposa dels permisos i el material rodant adient. La contestació de Renfe ha estat iniciar ja les proves d'un servei ferroviari semblant al

que el gener del 2023 va efectuar un primer viatge de prova entre Barcelona i Lió amb parades, a més, a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes i Valence TGV.¹² En aquest moment, la companyia espanyola es troba en la fase de formació de maquinistes i de completar els expedients per obtenir el certificat de seguretat i circulació fins a París. En aquest sentit, els plans de Renfe són oferir un servei Madrid-Marsella i un altre Barcelona-Lió, que s'estendria més endavant a París.¹³ És evident que la presència de dos operadors en aquest espai transfronterer pot permetre més i millors serveis que doten, també, de comunicació les ciutats intermèdies per on passa la llarga distància. Segons les prediccions de LFP Perhus (2023), entre el 2025 i el 2026 es duplicarà el nombre de serveis transfronterers i el 2030 es podria multiplicar per quatre. Aquestes dades preveuen tant el constant increment dels trens de mercaderies, a causa de la progressiva extensió del corredor mediterrani cap a Algesires connectant les ciutats, els ports i polígons industrials de la façana mediterrània, com els nous trens euroregionals i de llarga distància cap a Europa (sobretot trens nocturns) que s'estan plantejant.

D'altra banda, no podem perdre de vista que a França es va iniciar, ja el 2019, un procés administratiu que permet a les autoritats (de l'Estat o de les Regions) licitar contractes de prestació de serveis de curta i mitjana distància.¹⁴ Aquesta licitació pot fer que la regió signe contractes públics gràcies als quals se seleccioni qualsevol operador per a serveis ferroviaris determinats.¹⁵

Podrà l'augment d'operadors, dins de l'embranchida general a favor de l'ús del ferrocarril i els plans de la Unió Europea que ja hem vist, generar noves respostes a les necessitats dels territoris transfronterers? Es mantindrà l'interès del Parlament Europeu pel transport transfronterer i de llarga distància entre estats de la UE? La liberalització dels serveis de curta i mitjana distància i el paper més actiu de les Regions de França i del govern de Catalunya mitjançant Ferrocarrils de la Generalitat podran engregar noves dinàmiques favorables a una major permeabilitat ferroviària de la zona? La prohibició de vols de França, que no afecta les connexions amb països veïns, s'estendrà a vols recuperats recentment com els que es proposen per a connectar Barcelona amb Tolosa, ciutats separades per tan sols 319 quilòmetres?

Moltes qüestions que caldrà continuar analitzant. El cert és que podem estar a les portes de canvis previsibles en el panorama, fins ara prou immòbil, de les respostes institucionals i privades a les necessitats de més i millors comunicacions. Pensem que la nostra hipòtesi inicial s'ha confirmat: estem davant un quadre dinàmic que pot aprofitar la conjuntura per a millorar les possibilitats del territori transfronterer. Caldrà resseguir-ne els plans i els projectes.

12. <<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/renfe-inicia-las-pruebas-para-operar-sus-servicios-ave-en-francia>>

13. Una darrera notícia al respecte parla d'un servei a Lió i a Marsella l'estiu de 2023, en obrir una sucursal de Renfe al sud de França i complir els tràmits finals de seguretat (*La Vanguardia*, 13 de juny de 2023).

14. <<https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/opening-up-to-competition>>

15. Dit això, cal saber que, segons assenyala la companyia SNCF, la regió d'Occitània no preveu cap licitació durant la vigència del contracte de transport entre les dues parts, en vigor fins al 2032.

6. Referències

- BEL, Germà (2012). *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*. Barcelona: Destino.
- CASTAÑER, Mita; FELIU, Jaume (2012). «L'Eurodistricte català transfronterer. Un espai emergent sense marc administratiu», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, p. 41-58.
- CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (2021). *Respuesta del Gobierno. Pregunta escrita Congreso 19/05/2021*. Secretaría General, Congreso de Diputados. <https://www.congreso.es/entradap/l14p/e13/e_0135991_n_000.pdf>
- ECO-UNION; RAC-FRANCE (2022). *Reviving French-Spanish passenger rail lines*. Europe on Rail. <<https://europeanrail.eu/french-spanish-passenger-trains-an-opportunity-for-modal-shift/>>
- EL PERIÓDICO DE CATALUNYA (17/5/2023). *Aragonès, sobre el tren Barcelona-Toulouse: «Haremos lo que Renfe no ha querido hacer»*. El Periódico. <<https://www.elperiodico.com/es/politica/20230517/aragones-tren-barcelona-toulouse-haremos-87492847>>
- ESPON (2020). *Cross-border public services in Europe*. ESPON. <<https://cor.europa.eu/en/events/Documents/COTER/ESPON%20Policy%20Brief%20Cross-border%20public%20services.pdf>>
- EUROPEAN COMMISSION (2021). *Study on providing public transport in cross-border regions – mapping of existint services and legal obstacles. Final Report*. Border Focal Point Network. <<https://futurium.ec.europa.eu/en/border-focal-point-network/library/study-providing-public-transport-cross-border-regions-mapping-existing-services-and-legal-obstacles>>
- GIMÉNEZ CAPDEVILA, Rafael (2005). «Els Pirineus: geografia de la circulació i política de transports», a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 58, p. 89-107.
- (2012). «Ideologia i geopolítica en la configuració del sistema de transports transpirinenc (1982-2011)», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, p. 79-99.
- GOBIERNO DE ESPAÑA (2023). *Tratado de amistad y cooperación entre el Reino de España y la República Francesa*. Gobierno de España. <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2023/190123-Tratado%20de%20Amistad%20y%20Cooperaci%C3%B3n_ES.pdf>
- INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS (IET) (2009). *El sistema ferroviari al territori de l'Euroregió Pirineus Mediterrània: potencialitats i febleses*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- LFP PERTHUS (02/02/2023). *Current Statistics*. Working Group Rail Interconnexions France-Spain. Madrid.
- LÓPEZ, Elena; MONZÓN, Andrés; ORTEGA, Emilio; MANCEBO, Santiago (2009). «Assessment of cross-border spillover effects of national transport infrastructure plans: an accessibility approach», *Transport Reviews*, 29(4), p. 515-536. <<https://doi.org/10.1080/01441640802627974>>
- MEDEIROS, Eduardo; FERREIRA, Ricardo; BOIJMANS, Pascal; VERSCHELDE, Nathalie; SPISIAK, Robert; SKONIEZKI, Patrick; [...] BERZI, Matteo (2021). «Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case», *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), p. 291-301. <<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>>
- OFICINA TÈCNICA DE L'R3 (2023). *Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l'R3*. CREACCIÓ – Agència d'Emprenedoria, Innovació i Coneixement. <<https://www.creaccio.cat/wp-content/uploads/2022/11/PROPOSTA-FERROVIARIA-PER-AL-DESENVOLUPAMENT-DEL-CORREDOR-DE-LR3.pdf>>
- SPIEKERMANN, Klaus; WEGENER, Michael (2006). «The role of transport infrastructure for regional development in south-east Europe», *South-East Europe Review*, 1, p. 51-61.

Els espais transfronterers catalans en el context europeu

JAUME FELIU TORRENT

Universitat de Girona
jaume.feliu@udg.edu

JAVIER MARTÍN UCEDA

Universitat de Girona
javier.martin@udg.edu

RAFAEL GIMÉNEZ CAPDEVILA

Societat Catalana de Geografia
presidencia.scg@correu.iec.cat

MARGARITA CASTAÑER VIVAS

Universitat de Girona
mita.castaner@udg.edu

RESUM

La cooperació transfronterera és un dels instruments de la integració europea i per això s'incentiva des de les institucions comunitàries. Es tracta d'impulsar la creació d'espais funcionals que tenen com a objectiu l'afebliment dels aspectes negatius dels efectes frontera. Comparant la integració transfronterera en diverses zones frontereres europees se'n desprèn la feblesa a l'espai català. De fet, no existeixen, en aquest Espai Català Transfronterer, mercats de treball integrats i hi ha pocs espais de quotidianitat (*bassins de vie* transfronterers). Aquest article aborda tres qüestions clau de la cooperació transfronterera a l'espai català. La primera, sobre els espais de cooperació transfronterera de Catalunya en el context europeu. La segona aporta una anàlisi de projectes Interreg i d'actors en l'Espai Català Transfronterer. La tercera remarca la importància de les comunicacions físiques, que són a la base de tota cooperació.

PARAULES CLAU

Catalunya; cooperació transfronterera; política regional comunitària; regió fronterera; transport terrestre.

1. Introducció

Amb el Tractat dels Pirineus, de 1659, una part de Catalunya passà sota sobirania del Regne de França. A partir d'aquell moment, una frontera entre estats fou erigida per separar territoris que fins aleshores compartien llengua, cultura i organització política i jurídica. La consolidació dels estats nació, amb la imposició de llengües, cultures i organitzacions polítiques i jurídiques diferents a banda i banda dels confins, ha comportat el distanciament entre els habitants, fins i tot amb períodes d'impossibilitat de comunicació, sovint relacionats amb episodis bèl·lics.

IMATGE 1**Fita fronterera al coll de Panissars**

FONT: Rafael Giménez Capdevila.

La incorporació el 1986 dels estats de la península Ibèrica a l'aleshores Comunitat Econòmica Europea, avui Unió Europea, ha permès capgirar la tendència al distanciament. La cooperació transfronterera és un dels instruments de la integració europea i per això s'incentiva des de les institucions comunitàries. Es tracta d'impulsar la creació d'espais funcionals que tenen com a objectiu l'afebliment dels aspectes negatius dels efectes frontera. Euroregions, eurodistrictes, macroregions... ja formen part del vocabulari geogràfic (Perrin, 2022). Analitzar què està passant en el nostre espai de referència en aquesta matèria i copsar-ne les tendències i conseqüències és un exercici relativament innovador en català.

D'antuvi, cal remarcar que, comparant la integració transfronterera en diverses zones fronteres europees a partir dels diversos estudis i anàlisis que realitza la Mission Opérationnelle

Transfrontalière¹ (MOT, 2007), es desprèn la feblesa del fenomen a l'espai català. Si bé és destacable l'activitat en comarques com la Cerdanya, no només, però sobretot, amb infraestructures transfrontereres com l'hospital i l'escorxador, les altres zones de la frontera tenen una menor densitat de cooperació. Aran-Comenge, Andorra-Alt Urgell, Ripollès-Vallespir, Alt Empordà-Rosselló disposen d'estructures més o menys formals de cooperació, algunes incipients, altres en fase de consolidació, com l'AECT² País d'Art i d'Història Valls catalanes i l'Eurodistricte Català Transfronterer, però amb realitzacions concretes encara molt modestes.

De fet, no existeixen mercats de treball integrats en aquest Espai Català Transfronterer, a excepció de l'andorrà i d'un d'incipient a la Cerdanya, incentivat per l'hospital. Més enllà de casos anecdòtics, no s'hi troben *bassins de vie* transfronterers, expressió que en català es pot traduir com a espais de quotidianitat, en els quals es travessa la frontera diversos cops al dia per als desplaçaments laborals, educatius, comercials, familiars, etc.

A una altra escala, són diversos els exemples de cooperació transfronterera institucional reeixida, amb dues plataformes plenament consolidades: la Comunitat de Treball dels Pirineus (CTP) i l'Euroregió Pirineus Mediterrània (EPM).

La CTP, que el 2023 commemora els 40 anys d'existència, aporta diversos actius remarcables. El primer, i sovint negligit, és la pràctica de la cooperació interregional i transfronterera, que els primers anys topava amb la manca d'experiència per part dels actors i amb el xoc de cultures administratives i polítiques diverses. El segon és l'arribada de fons europeus FEDER a través del programa Interreg-POCTEFA (Programa operatiu de cooperació territorial Espanya-França-Andorra), que ha encetat la sisena generació, la tercera gestionada per part de la CTP. Aquests actius permeten l'aprofundiment de la cooperació transfronterera a diferents escales territorials i l'aparició de noves temàtiques: canvi climàtic, sanitat, joventut, cultura, etc.

L'EPM va néixer el 2004 i es va constituir en AECT el 2009. Incloent-hi les Illes Balears, es tracta d'un espai de cooperació ampli que cerca sobretot d'incidir en les polítiques europees a través de la incentivació de projectes en diverses temàtiques: medi ambient, cultura, innovació, turisme, universitats i recerca.

Sense pretendre l'exhaustivitat, aquest article aborda tres qüestions clau de la cooperació transfronterera a l'espai català. La primera, sobre els espais de cooperació transfronterera de Catalunya en el context europeu. La segona aporta una anàlisi de projectes Interreg i d'actors a l'Espai Català Transfronterer. La tercera remarca la importància de les comunicacions físiques, que són a la base de tota cooperació.

1. Mission Opérationnelle Transfrontalière: <<https://www.espaces-transfrontaliers.org/la-mot/presentation>>

2. Agrupació Europea de Cooperació Territorial, AECT: figura jurídica creada per un reglament europeu el 2006, posteriorment modificat el 2013, que permet integrar tant organismes públics com privats d'estats diferents.

2. Els espais de cooperació transfronterera de Catalunya en el context europeu

Després de la Segona Guerra Mundial (o en alguns casos, com l'espanyol, després de les dictadures), Europa inicia un procés de consolidació d'estats regionalitzats. Una bona part de les reivindicacions nacional(iste)s, que sol·licitaven reconeixement i capacitat d'autogovern, són capaces de trobar les seves estructures per avançar en la recuperació social i econòmica de la postguerra. Aquest procés es realitza en paral·lel al naixement i desplegament de la Unió Europea. Per tant, l'Estat, com a realitat política, conviu amb dues altres realitats també polítiques, una a escala supralocal i una altra a escala regional.

Un context polític de recel cap als estats, en què les regions troben en la Unió Europea un aliat per a les seves reivindicacions: defensar el principi de subsidiarietat i apostar per unes polítiques que siguin capaces de respondre a realitats molt més funcionals que administratives. En aquesta realitat, a partir dels anys vuitanta, sorgeixen un conjunt d'iniciatives europees que volen aprofundir i consolidar el «gir» regional i local a Europa. I en aquest joc, Catalunya i Barcelona tenen un paper protagonista. Jordi Pujol, president de la Generalitat, veu una oportunitat per situar Catalunya com a actor europeu. Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, considera l'ocasió per situar la ciutat com a node en la xarxa urbana euromediterrània.

Si bé ambdós fan aquesta aposta europea, Pujol respon a una visió política de reivindicació nacional, mentre que la visió de Maragall té un caràcter de reivindicació territorial i funcional. Pujol aposta per l'Associació de Regions d'Europa (ARE) i els Quatre Motors d'Europa, junt amb Baden-Wurtemberg, Llombardia i Roine-Alps; Maragall, en canvi, com a alcalde aposta per la xarxa de ciutats C6 (Palma, Saragossa, Barcelona, València, Montpeller i Tolosa), i des de la presidència de la Generalitat aposta per l'Euroregió Pirineus Mediterrània, amb l'Aragó, Llenguadoc-Rosselló, Migdia-Pirineus i les Illes Balears. Una visió, la de Maragall, realment transfronterera, d'un territori comú compartit per sobre de la frontera (física i política) pirinenca.

L'Euroregió,³ creada l'any 2004, acollia aquestes regions. Amb seu institucional a Barcelona, reforçava el paper euromediterrani de la ciutat comtal, i la convertia en la «capital» euroregional per estrènyer lligams amb les altres ciutats i els territoris fronterers. Aspectes com la recerca, la innovació, l'educació superior, el medi ambient o la cultura foren temes clau pensats per tractar-los de manera conjunta.

Des de l'inici, però, els interessos polítics particulars han fet mutar i evolucionar aquesta associació. En primer lloc, el País Valencià, aleshores governat pel Partit Popular, en rebutjà la incorporació, en interpretar que es tractava d'un atac de regions governades pels socialistes contra el model d'estat propugnat per la dreta espanyola. Així doncs, neix d'entrada «coixa». Però al cap de pocs anys, el 2006, l'Aragó suspèn la seva participació per l'enuig amb la Generalitat

3. Euroregió Pirineus Mediterrània. <www.euroregio.eu>

de Catalunya relacionat amb el litigi respecte a les obres d'art sacre de la Franja. Per tant, des del costat sud, dos territoris part de la mateixa conca funcional abandonaren l'estructura de treball.

Tot i això, l'any 2009 s'aprova, d'acord amb la nova reglamentació europea, l'Agrupació Europea de Cooperació Territorial, fet que permet assolir un reconeixement jurídic i personalitat pròpia per dotar-se d'instruments de treball i financers, com els fons europeus de cooperació territorial. Aquesta estructura fixa a Barcelona la seu de la secretaria general i, per tant, en subratlla la posició de referent visible.

Aquesta situació es manté estable, però es comença a perdre visibilitat i empenta per part del costat català. Els canvis de govern, la crisi econòmica, però sobretot un canvi d'estratègia envers la presència catalana més enllà de les fronteres, en fa minvar en part l'impacte. L'aposta torna a ser per una política exterior que no tenia per què ser transfronterera, i per exemple es desplegaren una notable quantitat de delegacions de la Generalitat a l'exterior. Altre cop, la geografia funcional era substituïda per la qüestió nacional.

El canvi més gran arriba a partir del 2016. Per un costat, els canvis derivats de la reforma administrativa impulsada pel president François Hollande a França suposen fusionar el Llenguadoc-Rosselló amb el Migdia-Pirineus per crear la macroregió d'Occitània. Al costat sud, Catalunya vivia immersa en un procés polític d'alta complexitat i tensió. S'intensificà l'expansió internacional, a escala global. En aquest context, la presidència occitana de l'Euroregió proposà als socis del sud un canvi: traslladar totes les seus a Perpinyà. La proposta fou acceptada. I, des del 2017, la ciutat rossellonesa acull la seu al Centre del Món, l'edifici juxtaposat a l'estació del tren d'alta velocitat. Una ciutat, però, que viu en un context de desconexió envers el seu nord, on les tensions entre Montpeller i Tolosa són evidents i també envers el sud, que mira poc al nord.

A partir d'aquest moment, Barcelona i Catalunya perden la seu de la més important estructura de cooperació transfronterera de la qual participen. Si bé continua la seva acció, demostra un canvi en la percepció de la política i de l'estratègia. La visió que entenia la cooperació transfronterera com una aposta per una conca de vida funcional, on els actors locals i regionals guanyen protagonisme i capacitats de treball i acció, és substituïda per una visió on preval emular els estats, quan no se n'és, cosa que fa perdre la capacitat d'incidir en les necessitats del territori.

Un altre intent, a escala menor, de consolidar una estructura de treball i gestió transfronterera ha estat l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer.⁴ En aquest cas, entre el departament dels Pirineus Orientals i la província de Girona. Una conca de vida, que en alguns aspectes funciona per si sola, però que no ha estat capaç d'establir un instrument estable, com ha passat en d'altres contextos similars, com a la frontera del Bidasoa, en alguns espais entre Espanya i Portugal, o d'altres fronteres a França.

4. Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer. <www.eurodistricte.cat>

El fet fronterer, que s'ha demostrat que no és un procés lineal vers una progressiva erosió de la frontera, mai ha desaparegut. L'efecte de la frontera emergeix cíclicament. Si a aquesta realitat hi afegim una política també cíclica, i la manca de voluntat, no tenim possibilitat d'establir una estratègia i visió a llarg termini, clara i compartida.

3. Anàlisi de projectes Interreg i d'actors a l'Espai Català Transfronterer

Seguidament, s'analitzen els projectes Interreg corresponents a l'Espai Català Transfronterer (ESCAT) dels tres darrers períodes (Interreg III, IV i V), 21 anys en conjunt (1999-2021) de col·laboracions entre els actors d'aquest territori. Cal subratllar que no s'ha analitzat mai, de manera exhaustiva, un període tan llarg de projectes transfronterers com el que aquí es mostra, ni per a l'ESCAT ni per a tota la frontera franco-espanyola-andorrana. L'anàlisi d'aquests projectes parteix de la convicció que la cooperació transfronterera de llarg termini pot tenir uns efectes rellevants en el desenvolupament del territori, tant per a la inversió territorialitzada al llarg del temps, com per a la col·laboració prolongada entre els actors d'ambdós costats de la frontera.

Els projectes analitzats s'han classificat en dues grans tipologies, els «locals» i els «transversals». En els primers, els actors participants pertanyen als dos costats de la frontera de l'Espai Català Transfronterer i l'objecte d'estudi o treball és el territori corresponent a l'ESCAT mateix. Els projectes «transversals», en canvi, estan participats per actors diversos, majoritàriament no pertanyents al territori de l'ESCAT, i normalment s'adrecen a problemàtiques genèriques de la frontera franco-espanyola-andorrana. Els projectes transversals han estat classificats en grau 1 quan hi ha una presència notable d'actors de l'ESCAT, i de grau 2 quan només hi participa un soci d'un costat de la frontera.

En els darrers 21 anys s'han finançat 554 projectes en tota la frontera franco-espanyola-andorrana, dels quals 55 poden ser considerats locals, plenament pertanyents a l'ESCAT, i 50, transversals. El nombre de projectes en cada un dels tres períodes Interreg varia, amb una disminució perceptible en el període 2007-2013 (taula 1).

En canvi, el finançament total dels projectes mostra una tendència diferent. En el primer període (III 1999-2006) la mitjana dels projectes locals era de gairebé 1 milió d'euros. En el segon període (IV 2007-2013), la mitjana va pujar fins a gairebé 3,8 milions d'euros, mentre que en el tercer període (V 2014-2021) la mitjana va baixar sensiblement a mig milió de mitjana per projecte. Això significa que els projectes del període 2007-2013 van ser, alguns, de molta capacitat de despesa i, pressuposem, de gran impacte territorial dins l'ESCAT. En concret, es tracta de dos grans projectes: Xarxa de Cooperació Sanitària de la Cerdanya (HTC), de 28 milions d'euros, i Escena Catalana Transfronterera, de 14 milions d'euros. Són dos projectes que donaven suport

TAULA 1

Nombre i import dels projectes Interreg França-Espanya 1999-2021

	III 1999-2006	IV 2007-2013	V 2014-2021	Total 21 anys
Nombre projectes (TOTAL)	240	151	163	554
Nombre projectes (ESCAT LOCAL)	21	16	18	55
Nombre projectes (ESCAT TRANS1)	5	3	7	15
Nombre projectes (ESCAT TRANS2)	14	5	16	35
EUR TOTAL PROJECTES (TOTAL)	184.723.877	252.551.272	80.590.999	517.866.148
EUR TOTAL PROJECTES (ESCAT LOCAL)	20.175.670	60.125.443	9.697.595	89.998.708
EUR TOTAL PROJECTES (ESCAT TRANS1)	7.532.394	3.909.642	2.630.014	14.072.050
EUR TOTAL PROJECTES (ESCAT TRANS2)	13.305.101	6.795.340	5.423.849	25.524.290

FONT: Elaboració pròpia.

a dues infraestructures de caràcter transfronterer, una de sanitat (l'Hospital de Cerdanya) i una de cultura (programació de l'Auditori de Girona i el Teatre de l'Arxipèlag de Perpinyà).

A part dels projectes esmentats, en els primers períodes Interreg analitzats (1999-2006 i 2007-2013) es van finançar projectes també de pressupost important, normalment relacionats amb la dotació d'infraestructures culturals, ambientals o sanitàries: la gestió concertada del riu Querol (4,6 M€), el Centre Transfronterer de Formació i Investigació Sanitària i Social (3,5 M€), el Centre de Cultures i Cooperació Transfronterera (3,4 M€) i el Museu de l'Exili de la Jonquera (3,2 M€). El darrer període de 2014-2021, els projectes són de dimensió més petita i de caràcter transversal.

Pel que fa a la tipologia de projectes finançats en aquests darrers 21 anys, els de desenvolupament econòmic local són majoritaris (30 projectes, la meitat dels quals, locals). Dins dels projectes plenament locals, destaquen els que s'orienten al desenvolupament de producte turístic (turisme fluvial, rutes de muntanya, turisme ferroviari, etc.) i a l'economia de la salut (al voltant de l'Hospital Transfronterer). En canvi, els projectes de caràcter agrari o forestal solen ser de tipus transversal, compartits entre actors de regions més variades de la frontera, probablement perquè tracten problemàtiques menys específiques de l'ESCAT (agricultura ecològica, agricultura de proximitat urbana-rural, *food packaging*, treball forestal, etc.).

Els projectes de cultura i educació són els segons en importància. Els projectes locals estan centrats en temes o necessitats molt específiques de l'ESCAT, com el Museu de l'Exili de la Jonquera, la Universitat Catalana d'Estiu, l'Euroinstitut Català Transfronterer, el patrimoni de

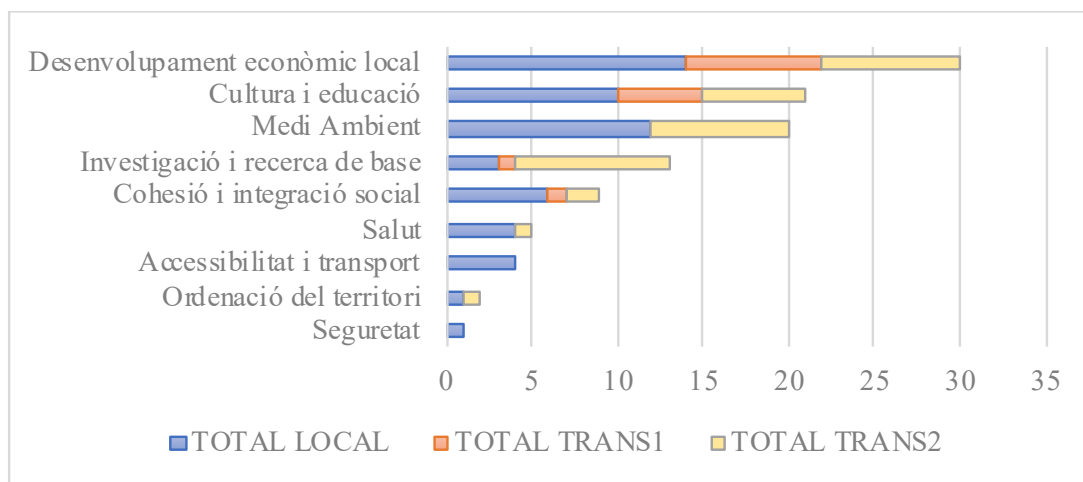
les Alberes o l'art del mestre de Cabestany. Els projectes transversals s'ocupen de temàtiques no específiques de l'ESCAT com la valorització del patrimoni militar transfronterer, músiques i danses tradicionals, patrimoni digital, trobadors, educació universitària o algun equipament com el Centre de Cultures i Cooperació Transfronterera (Lleida).

Entre els projectes corresponents a medi ambient, i de caràcter local, destaquen els relacionats amb la gestió fluvial i de l'aigua: la gestió concertada dels rius Querol i Segre, tallers transfronterers de l'aigua o la gestió d'àrees costaneres. També destaquen els projectes sobre la prevenció d'incendis i sobre l'adaptació de l'ESCAT als efectes del canvi climàtic.

La resta d'àrees temàtiques contenen un menor nombre de projectes. Els d'investigació i recerca de base de caràcter més local s'adrecen normalment a les investigacions de l'àmbit alimentari i agrícola, amb l'excepció de l'estudi dels impactes del ferrocarril d'alta velocitat. Els de cohesió i integració social s'adrecen especialment als aspectes culturals i lingüístics comuns als dos costats de la frontera, i menys als aspectes d'inclusió social. Els projectes de l'àmbit de la salut són pocs, però reben molt finançament (més de 31 M€ en 21 anys). Es corresponen gairebé tots a la infraestructura i activitat de l'Hospital Transfronterer de la Cerdanya. Respecte a accessibilitat i transport es tracten les temàtiques del desplegament de vies verdes ciclables i de la mobilitat general de l'ESCAT. A ordenació del territori apareix un projecte sobre la vertebració de l'Espai Català Transfronterer com a Eurodistricte, i a Seguretat un projecte de cooperació per a la prevenció d'incendis.

FIGURA 1

Temàtica projectes Interreg POCTEFA 1999-2021



FONT: Elaboració pròpia amb dades POCTEFA.

A més de l'anàlisi dels projectes transfronterers, és rellevant l'anàlisi dels actors que participen i lideren els projectes. El seu estudi permet visualitzar un fenomen difícil d'observar: la xarxa d'actors que s'ha establert al llarg de tots aquests anys de projectes compartits. Quins agents són més actius, quins tenen més capacitat de finançament i mobilització, i fins i tot quins esperaríem trobar i no apareixen en un determinat projecte.

Una primera categoria d'actors són aquells que lideren els projectes, els anomenats «beneficiaris principals» (caps de fila), i que tenen una especial responsabilitat, i per tant implicació, en els corresponents projectes. Dels 105 projectes analitzats en aquests 21 anys, sorgeixen 71 actors que els lideren, alguns dels quals repeteixen aquest rol de lideratge i destaquen pel seu dinamisme. Es tracta sobretot de la Generalitat de Catalunya (amb els seus diversos departaments), que lidera un total de 12 projectes, molt diversos temàticament. En segon lloc, destaca també el Consell de Desenvolupament del País Pirineus Mediterrània [Conseil de Développement du Pays Pyrénées Méditerranée], amb sis projectes liderats en els àmbits de la valorització del patrimoni local i gestió de l'aigua. La Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona i la Cambra d'Agricultura dels Pirineus Orientals [Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales] lideren tres projectes cadascun, focalitzats en les seves especialitzacions.

Un altre enfocament és l'anàlisi dels actors que participen en els consorcis dels projectes; no els que lideren, sinó el conjunt que s'alien i participen en la seva execució. Aquí l'anàlisi es fa més complexa pel nombre important d'actors implicats: 376 actors diferents en 21 anys de projectes de l'ESCAT. Però el seu llistat, localització i anàlisi pot donar un mapa molt més complet de les xarxes d'actors del territori i les seves dinàmiques. Els actors poden participar en nombrosos projectes, i d'aquesta manera es mostren com a actors dinàmics en el territori al moment de desenvolupar uns objectius, cosa que mostra el seu potencial en recursos humans, finançament i interès en la cooperació transfronterera. El cofinançament per part dels actors, normalment entorn del 35 % del cost total, mostra una implicació real en el projecte.⁵

L'actor que ha participat en més projectes, i que ha aportat més finançament, amb diferència, és la Generalitat de Catalunya, entenent que sota aquest nom s'agrupen els diferents departaments que han figurat com a titulars dels projectes. Són 26 projectes amb uns costos elegibles totals de 26,5 milions d'euros. És a dir, que la Generalitat ha cofinançat una despesa per aquesta quantitat en accions proposades per aquest territori. A més, ha tingut una participació estable al llarg dels tres períodes analitzats, amb 8 projectes (III 1999-2006), 7 (IV 2007-2013) i 11 (V 2014-2021).

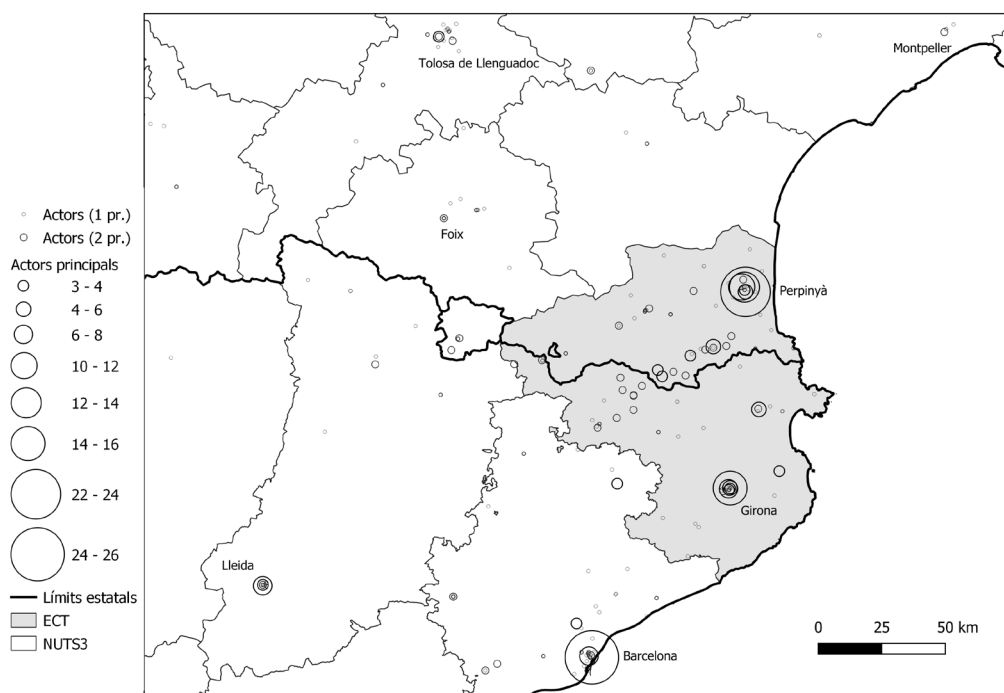
Les universitats de Perpinyà i de Girona (a partir dels diversos departaments i instituts) són els següents actors més destacats que participen en més projectes, 23 i 15 respectivament, tot i que hi aporten un finançament menor que el de les institucions governamentals, amb molta més capacitat de despesa. La presència destacada d'aquestes dues universitats és rellevant pel coneixement especialitzat que aporten i comprensible, atès que són institucions avesades a treballar en projectes de recerca i de transferència de coneixement. Un altre actor destacat és el Consell Departamental dels Pirineus Orientals [Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales], que participa en 13 projectes i gestiona 4,3 M€. Resulta ser l'actor governamental més rellevant del

5. Hem de recordar que al programa POCTEFA, el FEDER (Fons Europeu de Desenvolupament Regional) aporta el 65 % del finançament del projecte i la resta, el 35 %, l'han d'aportar els actors locals.

costat nord, com la Generalitat al sud. La Diputació de Girona, en canvi, no té aquest paper d'actor destacat al sud, ja que només participa en tres projectes, amb una aportació financera moderada. La Cambra d'Agricultura dels Pirineus Orientals [Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales] (onze projectes), la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona (set projectes) i la Cambra de Comerç i d'Indústria dels Pirineus Orientals [Chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales] (cinc projectes) són tots tres actors destacats que principalment impulsen projectes relacionats amb el desenvolupament local.

FIGURA 2

Distribució geogràfica dels actors implicats en els projectes de l'Espai Català Transfronterer (1999-2021)



FONT: Elaboració pròpia.

A més d'analitzar els actors, podem descriure on són, on els situem en el mapa per entendre millor les seves característiques. Tal com hem vist anteriorment, al costat nord els agents més actius del territori de l'Espai Català Transfronterer es localitzen a Perpinyà, ja que hi tenen la seu la Universitat de Perpinyà, el Consell Departamental dels Pirineus Orientals, la Cambra d'Agricultura i la Cambra de Comerç dels Pirineus Orientals. A part de Perpinyà, apareix un altre espai força intens en actors i cooperació format per diversos nuclis del Vallespir, com la seu del Consell de Desenvolupament del País Pirineus Mediterrània (cinc projectes), que es troba a Ceret, els ajuntaments de Prats de Molló (quatre projectes) i d'Arles (tres projectes). Al Vallespir es troben també altres actors amb almenys dos projectes, com els ajuntaments de Serrallonga, Sant Llorenç de Cerdans, Reiners, Morellàs i les Illes. A la Cerdanya apareixen pocs actors, perquè la cooperació s'ha centrat en un sol projecte de gran dimensió, l'Hospital

Transfronterer. De la resta de nuclis del departament, es dibuixa una certa intensitat a Prada de Conflent, molt relacionat amb la Universitat Catalana d'Estiu. Encara al costat nord, els actors externs a l'ESCAT es troben majoritàriament a Tolosa de Llenguadoc, com les diverses universitats o centres del govern regional.

Al costat sud, dins dels límits de l'ESCAT, destaca la localització de Girona com a seu dels actors més destacats: la Delegació de la Generalitat a Girona (15 projectes), la Cambra de Comerç (7), l'Ajuntament de Girona (5), la Diputació de Girona (3) i el Consorci de les Vies Verdes de Girona (3). El segon nucli destacat, amb molta diferència, és Figueres, seu del Consell Comarcal de l'Alt Empordà (5 projectes) i l'Ajuntament de Figueres (2). En general, el territori gironí mostra una molt baixa densitat d'actors, amb una certa excepció del Ripollès. Hi ha nombrosos actors d'aquesta comarca que han participat almenys en dos projectes POCTEFA, com els ajuntaments de Camprodon, Setcases, Molló, Sant Joan de les Abadesses, Sant Pau de Segúries i Vilallonga de Ter, la Mancomunitat Intermunicipal de la Vall de Camprodon i el Consell Comarcal del Ripollès. D'altres, com els ajuntaments de Campdevàrol i Ripoll, han participat en un de sol.

Si s'observen els actors externs de l'ESCAT al costat sud, el més destacat és Barcelona, ja que hi té la seu la Generalitat de Catalunya, amb tots els departaments que han participat en els 26 projectes POCTEFA. També hi trobem actors destacats com la Universitat de Barcelona (7 projectes) i la Universitat Autònoma de Barcelona (4). Lleida és un altre centre prou destacat, perquè es troba a certa distància de l'espai estudiat, que va mobilitzar actors com la Universitat de Lleida (8 projectes) i l'Ajuntament de Lleida (4). Finalment, trobem localitzacions com Manlleu, on té la seu del Consorci del Ter (3 projectes), o Andorra, amb la Cambra de Comerç d'Andorra, la Universitat d'Andorra, l'Institut d'Estudis Andorrans, la Societat Andorrana de Ciències i el mateix Govern d'Andorra.

4. Un espai poc permeable

Per cooperar les persones s'han de conèixer, han de poder intercanviar idees i productes. Una de les primeres condicions per fer-ho és la facilitació de les comunicacions físiques de persones i mercaderies, així com la minimització de la distància mitjançant les tecnologies de la informació. Els esforços per a la modernització de les xarxes viàries i de telecomunicació, però, sempre es veuen dificultats per l'escull de les fronteres estatals. En el cas de la frontera entre els estats francès i espanyol aquest fet és ben palès, perquè hi convergeixen reticències ideològiques, administratives i tecnològiques.

El sistema ferroviari n'ofereix un exemple diàfan, a partir del moment inicial en què l'estat espanyol, a mitjan segle XIX, va optar per un determinat ample de via, que no va rectificar quan poc després gran part dels estats europeus va escollir-ne un altre com a comú. La necessitat de transbordament a les fronteres ha llastrat durant decennis la integració econòmica i social de la

península Ibèrica a la resta d'Europa. De fet, fins al 2010 no s'aconseguí crear una primera connexió transfronterera homogènia tècnicament, mitjançant la línia d'alta velocitat entre Vilafant (Figueres) i el Soler (Perpinyà). Tanmateix, és fàcil constatar la feble oferta de serveis de viatgers que discorre per aquesta infraestructura, que després de la pandèmia de la COVID-19 i del trencament de l'aliança entre els dos operadors històrics estatals fou limitada a només dos trens per dia i sentit durant el primer semestre del 2023, que al segon semestre d'aquest mateix any s'ha incrementat fins a quatre o cinc. D'altra banda, la línia clàssica per Portbou i Cervera de la Marenda ha perdut connectivitat i s'han reduït les possibilitats del trànsit transfronterer. A la Cerdanya, les connexions entre els serveis a banda i banda de la frontera són encara més escadusseres.

IMATGE 2**Antigues i noves instal·lacions fronteres a Puigcerdà**

FONT: Rafael Giménez Capdevila.

La xarxa viària ha conegut un impuls notable durant el darrer quart del segle xx, amb la connexió de les autopistes a la Jonquera i la millora de les carreteres a través de la Cerdanya, Andorra i l'Aran mitjançant la construcció de diversos túnels. Això no obstant, no s'han obert nous passos transfronterers per reduir la distància entre els existents. En tot cas, el canvi de paradigma en la mobilitat, on el transport mitjançant vehicles moguts per combustibles fòssils ha

deixat de ser prioritari, no fa presagiar l'augment de la connectivitat de les infraestructures viàries.

En aquest context, va sorprendre que el gener del 2021 el govern francès decidís el tancament de diversos passos fronterers als vehicles motoritzats. Sota el pretext de «prevenir l'amenaça terrorista i lluitar contra l'emigració clandestina», al·legant la manca d'efectius policials i militars per al control, el prefecte del departament dels Pirineus Orientals decretà el tancament temporal de les connexions viàries transfrontereres que va considerar menys freqüentades, cinc en total: el coll de Banyuls, a les Alberes; el pont sobre el riu Major, entre Tapis (Maçanet de Cabrenys) i Costoja; el coll de Manrella, entre l'Alt Empordà i el Vallespir; el camí d'Age, entre Palau de Cerdanya i Puigcerdà, i el camí de la Vinyola, entre Enveig i Puigcerdà, ambdós a la Cerdanya.⁶ La mesura afectà altres departaments francesos i suposà el tancament també de la carretera del coll del Portilhon, entre Bossòst (Aran) i Banhèras de Lushon, així com diversos passos a Navarra i País Basc. El tancament es realitzà físicament, amb l'obstrucció del pas de vehicles mitjançant barreres de formigó o grans rocs.

Aquesta mesura suscità vives reaccions als municipis més afectats, perquè dificultava la vida quotidiana dels habitants, que havien d'augmentar les distàncies a recórrer per a determinades activitats. Les institucions també protestaren i van enviar cartes a les autoritats estatals. L'abril del mateix 2021 es desbloquejà la connexió entre Maçanet de Cabrenys i Costoja. L'obertura dels altres quatre passos encara barrats s'albirava a la tardor d'aquell mateix any, però la mesura fou reconduïda per mig any més.

La preocupació local arribà al Parlament Europeu, on la Comissió (CE) va haver de respondre sobre una possible violació del Tractat de Schengen per part d'un estat membre, França. La CE recordà que els estats poden establir, en determinats casos, controls a les fronteres interiors, però sense interrompre completament el trànsit mitjançant obstacles físics. Es tracta d'avaluar per a cada cas la proporcionalitat dels controls en relació amb la llibertat de circulació i s'han de renovar cada sis mesos i fins a un màxim de dos anys. Així ho recorda també una sentència del Tribunal de Justícia de la UE,⁷ invocada per aquest cas, tot i que té l'origen en una decisió prejudicial demanada pel Tribunal Regional Contenciós Administratiu de l'estat federat austríac d'Estíria l'agost del 2020.

El tancament de passos a la frontera interior catalana el 2021 arriba després d'uns precedents que venen a contradir l'esperit de Schengen. El 2015, la crisi de refugiats provocada per la guerra a Síria porta a un replegament arreu d'Europa. El 2020, com a estratègia per lluitar contra

6. Préfecture des Pyrénées-Orientales: *Fermeture de certains points de passage autorisés secondaires dans les Pyrénées-Orientales*. 08/01/2021 <<https://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/Actualites/Communique-de-presse/Annee-2021/Janvier/fermeture-de-certains-points-de-passage-autorises-secondaires-dans-les-Pyrenees-Orientales>>

7. Sentència del Tribunal de Justícia de la UE, de 26 d'abril del 2022 (llengua del procediment: alemany), assumptes C-368/20 i C-369/20. <<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?mode=DOC&pageIndex=0&docid=258262&part=1&doclang=ES&text=&dir=&occ=first&cid=2822545>>

l'expansió de la pandèmia de la COVID-19, les fronteres entre estats (i no només) s'erigeixen en barreres protectores. Aquest costum de reactivació de les fronteres interiors per part dels estats membres no ha generat una resposta de les institucions europees prou explícita, que alguns estats han interpretat com a tolerància a aquest tipus de mesures. Així s'explica que l'Estat francès prorrogui més enllà dels dos anys una situació tan excepcional i contrària als tractats europeus com és l'impediment de la circulació per determinats vials.

A finals de gener del 2022 es pogué tornar a circular pel coll del Portilhon, però els passos de la Cerdanya i l'Alt Empordà seguiren barrats. En algunes accions reivindicatives puntuals de grups de veïns i activistes es retiraren els obstacles, però en poques hores les autoritats franceses els tornaren a col·locar.

L'abril del 2022, una taula de treball d'alcaldes de l'Alta Garrotxa-Salines-Vallespir denuncià que el tancament d'aquestes connexions viàries no només perjudicava la cohesió territorial i causava perjudicis a l'activitat econòmica de l'àrea fronterera, sinó que representava un perill perquè impedia el pas dels vehicles d'emergència, en una zona on el risc d'incendi forestal és ben present.

Durant els primers mesos de l'any 2023 han continuat les protestes a peu de les tanques, les accions per apartar-les i les cartes i declaracions institucionals. Però el govern francès encara (juny del 2023) no ha pres la decisió de retirar els obstacles i deixar lliure circulació per tots els passos secundaris que travessen la frontera estatal interior de Catalunya. S'escuda en unes negociacions amb el govern espanyol per establir «brigades mixtes» dels cossos de seguretat que vetllarien pel control en tota l'àrea fronterera.

L'episodi del tancament dels passos fronterers secundaris, que segueix el dels controls establerts durant la crisi de refugiats i la restricció de la circulació de persones amb motiu de la COVID-19, és una mostra que el procés d'integració europea mitjançant la cooperació transfronterera afronta els perjudicis estatals de replegament davant del que considera amenaces exteriors. Ara bé, el principal perjudici recau en la població de l'àrea fronterera, que torna a veure com, per una decisió llunyana, se li escapça l'espai vital i s'allunya la possibilitat de creació d'un *bassin de vie* transfronterer a Catalunya.

5. Referències

- BERZI, Matteo (2017). *La vía transfronteriza del desarrollo local endógeno. Reflexiones teóricas y estudios empíricos en los Pirineos y en los Alpes*. [Tesi doctoral. Programa de Doctorat en Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona]. <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2017/hdl_10803_458252/mabe1de1.pdf>
- CAMIADÉ BOYER, Martina (2019). *Practicar la cooperació transfronterera, pensar la frontera*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- DURÀ GUIMERÀ, Antoni; OLIVERAS GONZÁLEZ, Xavier (2008). «La cooperación territorial en el Arco Mediterráneo», *Eixo Atlántico. Revista da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal*, (13), p. 55-78.

- FELIU, Jaume; BERZI Matteo; MARTÍN-UCEDA, Javier; PASTOR, Roser; CASTAÑER, Margarita (2018). «Cuatro fronteras europeas bajo la lupa: una metodología para el análisis de los proyectos de cooperación transfronteriza (INTERREG)», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (64), p. 443-465. <<https://doi.org/10.5565/rev/dag.532>>
- HARGUINDEGUY, Jean-Baptiste (2007). *La frontière en Europe: un territoire ? Coopération transfrontalière franco-espagnole*. París: L'Harmattan.
- MARTÍN-UCEDA, Javier (2018). «Catalunya, actor en la cooperació transfronterera: quinze anys de perspectiva, processos i resultats», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (64), p. 551-565. <<https://doi.org/10.5565/rev/dag.519>>
- MISSION OPÉRATIONELLE TRANSFRONTALIERE (2007). *Atlas de la coopération Transfrontalière. Dynamiques transfrontalières et projets de territoires*. París: MOT.
- OLIETE I TORTOSA, Jan (2016). *Cross-Border Cooperation in the Catalan Cross-Border Area* [treball final de màster, Europa-Universität Flensburg & University of Southern Denmark].
- PAÛL CARRIL, Valerià, CASTAÑER VIVAS, Margarita, TRILLO SANTAMARÍA, José Manuel, MARTÍN-UCEDA, Javier, VICENTE RUFÍ, Joan (2017). «La participación española en la cooperación transfronteriza y territorial europea». A: FARINÓS DASÍ, J.; OLCINA CANTOS, J. (ed.). *Geografía Regional de España. Espacio y comunidades. Bases para una regionalización renovada del territorio español* (p. 619-677). València: Tirant Humanidades.
- PERRIN, Thomas (2012). «Régions et coopération interrégionale: dynamiques institutionnelles, de la France à l'Europe», *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, (16), p. 38-56. <<https://doi.org/10.4000/tem.1877>>
- (2022). *La région au XXIe siècle. Perspectives de France et d'Europe*. Brussel·les: Peter Lang.
- TRILLO, Juan Manuel (2010). «La région transfrontalière : des idées de Rougemont aux processus actuels d'institutionnalisation», *Mosella*, 32(1-4), p. 235-257.

Intervencions

Amistat, gènere i participació social

JOSEPA CUCÓ I GINER

Universitat de València
Institut d'Estudis Catalans
josepa.cuco@uv.es

Als científics i científiques socials l'amistat se'ns presenta com un fenomen contradictori i complex. És un vincle social enormement valorat i alhora, en determinades societats i èpoques, com és el cas de la nostra, mostra uns límits indefinits i perillosos. No sols resulta difícil saber on comença i on finalitza l'amistat, sinó que pot arribar a transmutar-se en un altre tipus de relació socialment desacreditada, una lliscada conceptual en què pesen molt les creences i valors imperants en altres esferes de la vida social connectades amb el poder, la política o el gènere.

Entenc l'amistat com una forma de relació interpersonal, dinàmica i socialment modelada, governada per normes que actuen com a guions culturals que especifiquen els continguts, funcions i oportunitats de fer amics o amigues. Els dits guions canvien significativament al llarg del temps, de l'espai i de la situació socioestructural de les persones (Cucó, 1995 i 2023; Guichart, 2014).

Tot i que en les darreres dècades s'hi ha prestat força més atenció, l'amistat continua infraestudiada pel conjunt de les ciències socials. En general, els discursos social i acadèmic que han prevalgut fins fa poc pateixen d'un triple biaix que, generat en el pensament occidental, circumscriu l'amistat als dominis d'allò privat, les emocions i la masculinitat. Aquestes arbitrarietats oculten, tanmateix, que l'amistat conté necessàriament tant aspectes expressius com instrumentals, desplega la seua activitat en les esferes pública i privada i, com a relació interpersonal que és, hi participen per igual homes i dones. Darrerament, per fortuna, tant la investigació com la dinàmica social estan desmuntant les bases de les esmentades proclames, assenyalant fins i tot el progrés de tendències contràries.

En aquest ordre de coses, els desenvolupaments dels estudis feministes han sigut determinants. Han fet aflorar l'invisible i infravalorat món de l'amistat entre dones, corregint en part les

visions androcèntriques dominants. Han mostrat el caràcter canviant del valor cultural atribuït a l'amistat entre dones: d'estar positivament sancionada durant els segles XVIII i XIX entre les classes anglosaxones acomodades (Roseneil, 2006) va passar a ser patologitzada a principis del XX, un procés que es va veure acompanyat per la creixent idealització de l'amistat i la companyonia que havien de presidir les relacions de les parelles heterosexuales (Faderman, 1985).

El moviment feminista, concretament el feminisme radical dels anys seixanta i setanta, també ha tingut un paper important en el procés de revaloració de l'amistat entre dones, i ha redoblat amb això la capacitat transformadora de la relació. L'impacte s'articula amb el que exerceixen els accelerats processos de canvi de les últimes dècades, que han augmentat la importància i el significat social de l'amistat i han promogut un nou èmfasi cultural en l'anomenada «amistat post-hetero-relacional» i la seva celebració popular (Roseneil, 2006). En uns contextos tan canviants com els actuals, les relacions amicals entre dones funcionen com una mena de bastió on es produeixen noves socialitzacions i es facilita el salt a l'esfera pública: les dones fan coses noves, però amb les amigues; amb elles ocupen els espais públics per a divertir-se i xerrar, per participar en associacions, grups, xarxes i moviments de més en més en nombrosos i diversos.

Per recerques realitzades al conjunt espanyol sabem que les relacions d'amistat tenen un paper destacat en el món de les associacions voluntàries; les quadrilles d'amics i d'amigues hi són especialment proactives: mostren una notable capacitat de generar teixit associatiu i d'enfortir-lo amb les seues particulars dinàmiques (Cucó, 1990, 1991, 1992; Homobono, 1994; Ramírez, 1985). El procés també pot seguir un ordre contrari, tal com evidencia el cas de les *Women on the Peace Line* d'Irlanda del Nord: ací, la dinàmica associativa és la que genera un espai d'amistat gràcies al qual les dones que hi participen es transformen, tot transformant alhora el seu violent entorn quotidià (García, 2018).

Quan l'amistat s'esdevé en el marc dels moviments socials, la relació amical pot adquirir un caràcter i una potència inusitades i arribar a convertir-se en model d'interacció i base de solidaritat política. El cas de les esmentades feministes radicals nord-americanes resulta paradigmàtic. El fet d'interpretar com un mandat l'eslògan «el que és personal és polític» les va portar per uns camins nous i insospitats: centrar-se en les relacions amb altres dones i revalorar l'amistat fins al punt de convertir-la en un ideal normatiu i principal pauta d'interacció, un model que també va comportar conflictes i problemes (Freeman, 1970; Polletta, 2002).

En el cas de Greenham Common i de l'ampli moviment de dones per la pau de la dècada dels huitanta a la Gran Bretanya, tornem a observar processos similars als suara descrits: desmuntatge dels estereotips negatius sobre l'amistat entre dones i revaloració paral·lela de la relació, uns lligams que es van revelar vitals per a la filosofia i la praxi política del moviment (Roseneil, 1995).

Els desenvolupaments del moviment feminista espanyol durant el període 1975-2009 ens assenyalen de nou l'estreta imbricació entre relacions d'amistat i activisme (Martínez, 2015 i 2019). Entre altres coses, la superposició d'amistat i activisme promou un doble fenomen: que es creen vincles forts al si del moviment i que els col·lectius d'activistes es conformen com a grups

d'afinitat. Aquesta mena de grups, que «es formen des de l'amistat donant lloc a col·lectius que combinen l'emocional, el polític i el lúdic» (Mompó, 2019), són fonamentals en els processos d'incorporació a l'activisme, de manteniment de l'activisme individual i de desenvolupament de les mobilitzacions feministes en general. Ocorre, a més, que ja no es tracta solament que algunes xarxes d'amistat siguen fonamentals per a la conformació de grups i col·lectius feministes, sinó que la mateixa participació i mobilització reforça aquests lligams i en genera d'altres de nous.

Cal destacar finalment que en els tres moviments feministes esmentats s'observa una estreta imbricació entre vida privada i activisme, entre amistat i compromís públic, un tret que també ha estat detectat en altres moviments socials com són els moviments altermundistes (Pleyers, 2018) i els moviments urbans autònoms (Mompó, 2019).

Referències

- CUCÓ GINER, Josepa (1990). «Asociaciones y cuadrillas: un primer avance de la sociabilidad formal valenciana». A: PUJADAS, J.J.; CUCÓ, J. (eds.). *Identidades colectivas: etnicidad y sociabilidad en la Península Ibérica* (p. 219-231). València: Generalitat Valenciana.
- (1991). *El quotidià ignorat. La trama associativa valenciana*. València: Alfons el Magnànim.
- (1992). «La vida associativa», a GARCÍA Ferrando, M. (coord.). *La sociedad valenciana de los 90* (p. 241-286). València: Generalitat Valenciana-IVEI.
- (1995). *La amistad. Perspectiva antropológica*. Barcelona: Icaria-Institut Català d'Antropologia.
- (2023). «Els impactes de l'amistat en la vida col·lectiva». A: BODOQUE PUERTA, Y., SORONELLAS MASDEU, M.; PRAT CARÓS, J. (eds.). *L'antropologia importa. Textos d'homenatge a Dolors Comas d'Argemir* (p. 51-64). Tarragona: Universitat Rovira i Virgili.
- FADERMAN, Lillian (1985). *Surpassing the Love of Men*. Londres: Women's Press.
- FREEMAN, Jo (1970). «La tiranía de la falta de estructuras». Biblioteca del Encuentro de Feministas Diversas. <<https://biblioteca.efd.uy/document/118>>
- GARCÍA GONZÁLEZ, Andrea (2018). «'Women on the Peace Line': Challenging Divisions through the Space of Friendship». A: KOMAROVA, M.; SVASEK, M. (eds.). *Ethnographies of Movement, Sociality and Space. Place-Making in the New Northern Ireland* (p. 108-129). Oxford: Berghahn Books.
- GUICHARD, M. (2014). «Introduction». A: GUICHARD, M., GRÄTZ, T.; DIALLO, Y. (eds.). *Friendship, Descent and Alliance in Africa* (p. 1-15). Nova York-Oxford: Berghahn Books.
- HOMOBONO MARTÍNEZ, José Ignacio (1994). «Grupos amicales y asociaciones. La sociabilidad al País Vasco», *Inguruak. Revista vasca de Sociología y Antropología*, 8, p. 231-253.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, María (2015). *Identidades feministas en proceso. Reiteraciones relacionales y activaciones emocionales en las movilizaciones feministas del Estado español* [tesi doctoral, Universidad del País Vasco]. <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=164163>>
- (2019) *Identidades en proceso. Una propuesta a partir del análisis de las movilizaciones feministas contemporáneas*. Madrid: CIS.
- MOMPÓ LOPEZ, Eva (2019). «Por un barrio vivo y combativo». *Movimientos urbanos en búsqueda de autonomía desde el Cabanyal* [tesi doctoral, Universitat de València]. <<https://roderic.uv.es/handle/10550/71808>>

- PLEYERS, Geoffrey (2018). *Movimientos sociales en el siglo XXI: perspectivas y herramientas analíticas*. Buenos Aires: CLACSO.
- POLLETTA, Francesca (2002). *Freedom is an Endless Meeting: Democracy in American Social Movements*. Chicago-Londres: University of Chicago Press.
- RAMÍREZ GOICOECHEA, Eugenia (1985). «Associations collectives et relations interpersonnelles au Pays Basque: ethnicité et revendications culturelles». A: BIDART, P. (ed.). *Preocessus sociaux, idéologies et pratiques culturelles dans la société basque* (p. 119-128). Pau: Université de Pau et des Pays d'Adours.
- ROSENEIL, Sasha (1995). *Disarming Patriarchy: Feminism and Political Action at Greenham*. Milton Keynes: Open University Press.
- (2006). «Foregrounding Friendship. Feminist past and future». A: DAVIS, K., EVANS, M.; LORBER, J. (eds.). *Handbook of Gender and Women's Studies* (p. 324-343). Londres/Thousand Oaks/Nova Delhi: SAGE.

Canvi climàtic i conflicte social. El canvi social enllà dels límits del planeta i per què cal complementar l'anàlisi sistèmica amb les humanitats

ERNEST GARCIA

Universitat de València
ernest.garcia@uv.es

La consciència de la crisi ecològica deu molt al pensament sistèmic. Fa cinquanta anys del primer informe al Club de Roma sobre *Els límits del creixement*, un dels llibres més influents de la segona meitat del segle XX, tot i que tingué una recepció més aviat hostil. *The New York Times* el va titllar d'obra buida i enganyosa. *Science* va destacar l'opinió d'un expert segons el qual l'equip Meadows havia donat respostes simplistes a babaus morts de por. Els economistes van acudir en massa a defensar el sacrosant creixement i a denunciar els heretges que, tot i ser mags de la informàtica, exhibien tan poca fe en el progrés tècnic. Malgrat la virulència, les primeres reaccions no van evitar que el llibre tingués un fort impacte. Durant uns anys la discussió va ser intensa, agitada per la coincidència amb la crisi del petroli i la irrupció del moviment ecologista. Més o menys eficaçment, el silenciador va funcionar i va quedar només un sorollet de fons.

Tot i amb això, transcorregut mig segle, la vigència de la tesi que hi ha límits al creixement és major que mai. Té alguna cosa a veure amb el contingut de les velles crítiques. Reduint-les a l'essencial, l'informe Meadows va ser rebutjat per malthusià i per simplificador. És curiós: totes dues acusacions són certes. El que passa és que ambdues tenen més d'incert que d'error. I per això estan tornant com un bumerang.

1. Prediccions malthusianes, i què?

Els crítics van remarcar que l'afirmació que la finitud del planeta imposa límits al creixement, que la naturalesa no ens deixa fer tot el que volem, té arrels malthusianes. Així, treien profit del fet que, amb el temps, l'adjectiu «malthusià» s'havia convertit en un insult infal·lible.

El fet, però, és que la incomoditat enfront de la idea bàsica que connecta el malthusianisme amb l'ecologisme no ha desaparegut mai. Un dels comentaristes de l'informe ho va expressar amb summa claredat: «El més fastigós de Malthus i els seus sequaços, com ara l'equip Meadows, és que a llarg termini el que diuen sobre la finitud dels recursos de la Terra ha de ser cert» (Bellany, 1994: 421).

La pregunta aleshores és: cinquanta anys són llarg termini? Bo, no sembla gaire temps. Escau, tanmateix, recordar la sagaç observació de Gurvitch: els temps socials són múltiples. Per a la sociologia, no sempre els mitjos segles són iguals. Cinquanta anys en l'època de la Gran Acceleració poden ser una eternitat...

L'expressió «Gran Acceleració» va ser introduïda per a presentar de manera homogènia dades obtingudes durant dècades. El 1950, la població mundial sumava 2.529 milions; ara ha arribat als 8.000. Entre 1950 i 2010, el producte mundial brut es va multiplicar per nou, la població urbana va passar de 737 a 3.500 milions, l'ús d'energia primària quasi es va quintuplicar, el consum de fertilitzants va augmentar més de deu vegades, el nombre de vehicles de motor ho va fer set vegades i el de grans embassaments artificials més de cinc; el turisme internacional es va multiplicar per 37 i les connexions de telecomunicació en una xifra immensa. Tot això referit a la pressió antròpica. En l'altra part del procés, la corresponent als impactes sobre els ecosistemes, el balanç inclou el següent: la concentració en l'atmosfera de gasos amb efecte d'hivernacle s'ha elevat molt per damunt dels valors preindustrials, la temperatura mitjana en la superfície terrestre va pujar quasi mig grau en els últims cinquanta anys, la capa d'ozó es va afeblir dramàticament, ha desaparegut la tercera part dels boscos tropicals que hi havia en les albors de la revolució industrial, la biodiversitat és una tercera part inferior a la que es registraria en ecosistemes no degradats, les aportacions de nitrogen creen seriosos problemes en els ecosistemes aquàtics litorals, etc.⁸

En unes poques dècades, les moltes variables per a les quals s'ha registrat un creixement exponencial han determinat el trànsit d'un planeta mig buit, gran, a un planeta ple, xicotet. Han fet que la civilització industrial entre en un estat de translimitació, per damunt de la capacitat de càrrega de la Terra. En una fase, doncs, d'insostenibilitat, que no pot durar. L'informe al Club de Roma anunciava que aqueixa situació es faria visible en la segona o la tercera dècada del segle XXI. I en això estem...

8. Qui desitge examinar el detall de les dades pot fer-ho fàcilment a <<https://www.igbp.net/globalchange/greatacceleration.4.1b8ae20512db692f2a680001630.html>>. És molt educatiu un repàs a les gràfiques que sintetitzen la informació en aquest lloc web.

2. Caminant amb les dues cames: la força de l'anàlisi sistèmica i l'*esprit de finesse* de les humanitats

Passant a la segona de les preteses desqualificacions: és cert que modelitzar realitats complexes requereix una dosi elevada de simplificació. Apuntar que això és una limitació és fàcil i, en alguna mesura, té garantit l'encert, ja que la inesgotable diversitat de l'existència social no cap en un sistema d'equacions. No és tan fàcil d'acceptar que la força dels bons models també depèn d'això. És el que ocorre amb l'informe Meadows i amb les gràfiques de la Gran Acceleració, que revelen coses que cap anàlisi seriosa de les dinàmiques socials pot ignorar. Com a resultat, cal introduir categories fins ara insospitades: translimitació, davallada, decreixement...

Com es manifestarà tot això en la vida social? Com reconèixer com i fins a quin punt està ja manifestant-se? Quines alternatives s'obrin per a l'organització social? És ací on la simplificació inherent als models de sistemes pot jugar algunes males passades.

El salt des de les gràfiques que descriuen la Gran Acceleració fins a la vida social és arriscat. Si no s'hi posa cura, pot traçar-se un quadre en el qual l'únic actor social recognoscible siga la humanitat en el seu conjunt, dotada d'una insaciable voracitat, i l'únic conflicte detectable siga la megatopada entre la biosfera i l'ecosfera. No hi ha cabuda per a la decepció, llavors, si una sociologia així deixa freda a molta gent. Molts dels escenaris de futur traçats en la literatura especialitzada són teòricament possibles, però, al final, és d'esperar que el descens vaja per vies geogràficament i socialment més diverses que les previstes per qualsevol model. Com ocorre quasi sempre en la història, els camins de baixada prometen ser incerts, confusos i plurals. És precisament ací on la dialèctica dels sistemes i les humanitats pot rendir millors fruits. Georgescu-Roegen va mantenir que, atès que el canvi social té dimensions qualitatives que no poden ser descrites amb números, només pot ser raonablement abordat amb una certa dosi del pascalià *esprit de finesse*. Tenia molta raó.

3. Sobre les manifestacions socials de la davallada

Els aspectes socials de la davallada no són difícils d'indicar: relocalització, descentralització, reducció de grandària, alentiment... La dificultat resideix en el fet que aquestes coses poden adoptar formes diverses i contradictòries. En la pràctica poden associar-se a tota mena d'efectes oposats, que tal vegada només es poden gestionar per assaig i error.

La relocalització, per exemple, implica més pes de la comunitat. I, si bé la comunitat s'associa a majors nivells de cohesió i solidaritat, també s'associa a una major uniformitat, control i restriccions a la llibertat individual. Obrir oportunitats per a la democràcia de base, però, també activa els perills de la tirania local o caciquisme. Ofereix defensa contra l'alienació a costa d'una certa pèrdua d'espais per fomentar la diversitat. Etcètera. Res que no siga ben familiar per a la

gent dedicada a la sociologia des de Durkheim i Tönnies. Hi ha moltes iniciatives en marxa que responen a noves pulsions de revaloració d'allò que és local: les xarxes comercials de productes de proximitat, la ciutat dels quinze minuts, les propostes de quilòmetre zero, etc. Si iniciatives d'aquest tipus arriben a madurar, ho faran mostrant en la seua trajectòria les marques de la dialèctica esmentada. Observacions semblants són escaients per a les altres característiques.

Les corbes descendents dels models de límits al creixement, així com les visions del col·lapse que en deriven directament, descriuen una espècie de caiguda en picat, ràpida, sense daltabaixos, en un buit socioantropològic. Pot ser que ocorrega així. Per exemple, si es produeix una guerra nuclear generalitzada. No obstant això, és també possible que la davallada es produïska mitjançant enfonsaments parcials que donin lloc a caigudes puntuades per ensopegades amb tota classe d'obstacles en el trajecte. És a dir, a través de múltiples conflictes, incerteses, ruptures i situacions de cruïlla. Cap model pot donar compte d'una cosa així. És per això que convé de complementar les anàlisis sistèmiques amb les humanitats, això és, amb la investigació històrica, amb la creació d'imatges i de ficcions literàries o, amb perdó, amb «l'anàlisi concreta d'una situació concreta».

4. Referències

BELLANY, Ian (1994). «Malthus and the modern world», *Review of International Studies*, 20(4), p. 411-421. <<https://doi.org/10.1017/S0260210500118200>>

A la recerca d'una nova perspectiva d'anàlisi

SALVADOR CARDÚS I ROS

Universitat Autònoma de Barcelona
Institut d'Estudis Catalans
salvador.cardus@uab.cat

1. Més preguntes que respostes

Arran del treball que vam fer un equip de membres de la Secció de Filosofia i Ciències Socials de l'Institut d'Estudis Catalans amb diverses col·laboracions externes, l'*Informe sobre la cohesió social a la Catalunya del segle XXI* (IEC, 2020), que vaig tenir l'honor de coordinar, en acabar-lo, van quedar moltes preguntes pendents de resposta. Això no és cap crítica, sinó que, de fet, crec que és un molt bon senyal pel mateix informe. Als meus estudiants sempre els dic que tota recerca sol començar amb una pregunta que, si està ben resposta, n'obre moltes més. I, certament, aquest va ser el cas de la nostra recerca.

Tanmateix, la insatisfacció final no es devia pas al fet que qualsevol recerca sempre pot anar més lluny si es disposa de més temps i més recursos, sinó que afectava el mateix nucli conceptual amb què s'havia treballat. Que els membres de l'equip, experts en diverses disciplines, s'apropessin a la noció de «cohesió social», o de «fractura social», posant l'accent en distintes dimensions de la realitat social, no només era d'esperar, sinó que per això s'havia pensat en un grup multidisciplinari. I sí, cada autor es va acostar a la noció de cohesió des de molt diverses dimensions: la inclusió i l'equitat, la legitimitat i la participació o el reconeixement i la pertinença, per només dir-ne algunes en positiu. I també des de la desigualtat, l'exclusió o la desconfiança, per dir-ne de negatives. Però això tampoc no va ser cap problema.

La qüestió que, des del meu punt de vista, realment va quedar oberta va ser la que es va abordar en la sessió de debat que aquí es comenta: com cal repensar la mateixa idea de «vincl» social, o si es vol, de «cohesió» i de «pertenença», en una societat com l'actual? Com cal repensar la noció d'inclusió quan aquesta passa per l'ús de les xarxes socials? Com tractar la participació

política davant dels fenòmens de la postveritat o la desinformació? I com identificar els processos de reconeixement d'identitats en el marc d'aquesta creixent lògica paradoxal de confrontació entre els processos de mundialització i els de les reivindicacions localistes i les de les identifications ètniques o de gènere?

Com a professor d'epistemologia sempre m'he sentit molt compromès amb la revisió crítica dels marcs conceptuals que utilitzem des de les ciències socials. I és que, en moltes ocasions, he tingut la impressió que els models a què recorrem, construïts en un moment històric determinat, van molt per darrere de les noves complexitats que planteja la societat en aquests moments. I aquest podria molt ben ser el cas de la mateixa noció de cohesió o de vincle social. D'una banda, és clar que som davant de societats cada vegada més complexes, més diverses, més obertes, i per tant més ràpidament canviant. De l'altra, hi ha hagut la irrupció de les xarxes socials amb els seus instruments sofisticats que permeten interrelacions intenses a molts diversos nivells. Té raó James Altucher quan suggereix que és imprescindible distingir la revolució social que representa el pas d'un *Before Bandwidth* a un *After Bandwidth* per entendre el nou món que tenim davant. Unes xarxes, a més, guiades per uns algorismes que els mateixos usuaris desconeixem, però que ens condueixen a uns determinats tipus de respostes a percepcions de la realitat molt allunyades dels fets objectius. I sembla que no calen gaire arguments per entendre que una cosa i l'altra traspalsen radicalment els vells mecanismes que facilitaven la cohesió o que produïen les ruptures socials. Així, el fet que es mantinguin vells mecanismes ben coneguts, però que es desenvolupin sota nous determinants encara poc estudiats —el biaix de confirmació, l'aversion al risc, la indefensió apresada, l'espiral del silenci...— representa un veritable desafiament que exigeix revisions profundes.

2. Però, de què estem parlant?

Hi ha, doncs, moltes preguntes que queden obertes quan volem saber de què parlem exactament quan esmentem la cohesió, el vincle o la pertinença. Possiblement, un dels primers obstacles epistemològics deriva de la mateixa connotació políticament positiva del terme «cohesió» i de la negativa de «fractura». Més enllà de si des de les ciències socials té sentit partir d'aquest tipus de valoracions morals, fins i tot en el mateix terreny polític la pregunta és legítima. Tota forma de cohesió és positiva i tota fractura negativa? Certament, la resposta hauria de ser no. Al capdavall, la recerca de la cohesió a qualsevol preu podria justificar des de governs autoritaris fins a polítiques xenòfobes que, per tal de garantir-la, voldrien excloure l'estrany.

Tampoc no queda clar quin hauria de ser l'àmbit de la cohesió. El barri, la ciutat, el país, la nació, l'estat? Hi pot haver cohesió al barri i fractura en l'àmbit de ciutat o estatal? Potser al contrari: cohesió en el pla nacional i fragmentació als territoris més quotidians? En tot cas, es tractaria de cohesions diverses, i qui sap si contradictòries segons l'àmbit triat. I, sense voler ser

exhaustius —no és aquest el lloc de ser-ho—, encara podríem preguntar-nos sobre quines fractures s'oposen a les cohesions, és a dir, si no hi ha cohesions precisament derivades de rivalitats que cohesionen, com passa amb l'esport. Ningú no diria que uns jocs olímpics fracturen el món pel fet que els estats competeixin entre ells amb dosis molt elevades de rivalitat!

Molt en particular, crec que es pot dir que encara som a les beceroles en l'estudi dels efectes de les xarxes socials sobre els mecanismes de vinculació i indiferència, de cohesió i fractura social. I estem tot just explorant noves conceptualitzacions i metodologies d'anàlisi que, amb la introducció de les noves aplicacions i plataformes i els seus nous algorismes, queden desbaratades abans de consolidar-se. En aquest punt, o des de les ciències socials aprenem a treballar conjuntament amb els enginyers informàtics, i amb els dissenyadors de les plataformes d'interacció social, o mai no arribarem a atrapar amb les nostres eines clàssiques els canvis socials que es produeixen.

És per tot això que en aquest debat es va demanar la col·laboració d'una antropòloga —Josepa Cucó—, d'un geògraf —Oriol Nel·lo— i d'un sociòleg —Avi Astor— per tal d'abordar la qüestió de manera pluridisciplinària, partint de tres angles diferents: relacional, territorial i estructural. I el resultat va ser extraordinàriament positiu, encara que no concloent. Caldrà continuar treballant en aquesta direcció amb urgència, rigor i, alhora, flexibilitat.

Notes al voltant del concepte de «cohesió social»

JOSEPA CUCÓ I GINER

Universitat de València
Institut d'Estudis Catalans
josepa.cuco@uv.es

Com passa amb tants altres conceptes d'ús habitual en les ciències socials, el de «cohesió social» se'ns presenta com un terme pesant, llastrat pel pas del temps i la tradició de pensament que va establir les seues bases: la que inaugura Durkheim i aconsegueix el seu moment culminant amb l'obra de Parsons, un pensament funcionalista i conservador, poc interessat per fer de la cohesió social un objecte d'investigació empírica i, menys encara, de compromís social i polític. Si ens fixem només en aquesta tradició, diria que el concepte de «cohesió social» no resulta gaire apropiat per seguir parlant del vincle social en la societat actual.

Però tampoc és aconsellable descartar-lo sense més ni més. En primer lloc, perquè cal reivindicar en paral·lel l'eix de reflexió iniciat per Marcel Mauss i que situa en un pla preferent el do i la reciprocitat, tot donant valor als vincles socials i al compromís, una dimensió absent en la tradició durkheimiana; un eix que s'ha revelat a més força fructífer —a escala teòrica, però també pràctica— i que ens situa a prop d'aquest altre que tractaré tot seguit. En segon lloc, perquè cal destacar que en el desenvolupament del concepte de «cohesió social» hi ha hagut un segon moment de ressorgiment, començat en la dècada dels noranta del segle passat, en el qual el seu sentit s'enriqueix i pren un caire nou. A l'abric de la Unió Europea, la cohesió social reapareix com un tema vinculat al camp de la política pública i, només després, és reprès en el camp acadèmic. Però, fins i tot en aquest últim terreny, la influència de les preocupacions lligades al disseny i la implementació de polítiques públiques és notòria.

La vinculació esmentada —cohesió i política pública— ha propiciat una nova i creixent tendència en el desenvolupament del concepte que, com destaca Jane Jenson, defineix la cohesió social com a capital social o bé usa els dos termes com a sinònims. Quina dimensió afegeix la idea de capital social a les ja preexistents sobre cohesió social? Al meu parer, incorpora una dimensió

essencial: la que representa el compromís cívic de la ciutadania amb la comunitat i que es fa efectiva a través de l'associacionisme i la participació.

Cal mencionar que el corrent principal en la teoria del capital social suposa l'existència d'un vincle directe entre la confiança generalitzada —la variable mitjançant la qual es mesura habitualment el capital social— i la participació associativa. Segons aquesta tesi, seria la vertebració mateixa de l'associacionisme la que permetria una extensió de la confiança generalitzada i de la qualitat de la seva vida política. Tanmateix, no totes les formes associatives incideixen de la mateixa manera en la generació de capital social, sinó exclusivament aquelles que es caracteritzen pel tarannà obert i per la interrelació constant amb unes altres. Les dites associacions configuren una àmplia xarxa que estableix ponts entre individus i grups diversos, i així possibiliten la transformació de la confiança particular en percepció de confiança general.

Aquest atribut suara esmentat de les associacions voluntàries, l'ésser una estructura-pont propiciadora de confiança generalitzada, s'afegeix a altres que ja s'havien descrit des de la tradició sociològica tocquevilliana, que les considera com un dels factors fonamentals per a l'estabilitat i equilibri dels sistemes democràtics contemporanis. Com a agents per excel·lència de la societat civil, les associacions voluntàries no solament representen una de les formes més importants de participar i influir en la vida pública, sinó que constitueixen un mecanisme de canvi social continu que tendeix a plantejar i resoldre les necessitats, interessos i aspiracions de la població.

Però les associacions no són ni molt menys l'única forma de participació ciutadana. Per contra, les tendències actuals apunten al fet que en les societats democràtiques del segle XXI, els ciutadans i les ciutadanes s'expressen de manera creixent a través de formes de participació política no convencionals. En general, el seu sorgiment té a veure amb la indignació davant la creixent precarització social, la corrupció i l'augment de la desigualtat; una emergència que es desenvolupa i nodreix de l'esperit dels moviments altermundistes i del 15-M, i de la necessitat d'impulsar processos d'apoderament ciutadà. De fet, en el que va de segle, s'observa una multiplicació de noves i no tan noves formes d'expressió i de participació política —manifestacions, detenció de desnonaments, irrupció de plataformes d'escrutini digital, sorgiment de mitjans de comunicació alternatius, proliferació de plataformes ciutadanes de defensa de serveis públics, iniciatives legislatives populars i un llarg etcètera— que utilitzen habitualment i característica el potencial ofert per les noves eines de comunicació digitals —Internet— per a la mobilització política.

Destacaré finalment que, des del 2011, entre les múltiples formes de participació política no convencional n'hi trobem un parell que semblen especialment suggeridores i potents. D'una banda, les anomenades formes «postconvencionals» de participació política, com són l'assistència a manifestacions i la signatura de peticions. De l'altra, la (re)invenió de noves modalitats d'acció política, entre les quals descollen, per exemple, les que fan referència al consum i que signifiquen l'apoderament de les consumidores i els consumidors enfront del mercat i el sistema

polític tradicional, mancat aquest últim de les competències per a fer front als riscos globals emergents. En aquest model de ciutadania activa la participació democràtica es materialitza bàsicament de dues maneres: a través d'una acció col·lectiva individualitzada, en forma de *boicots* i *buycotts*, o bé per via de l'activisme en diferents organitzacions i moviments socials que actuen com a intermediaris entre la política institucional i la política de la vida quotidiana.

Vincles socials i fractures territorials

ORIOLO NELLO

Universitat Autònoma de Catalunya
Institut d'Estudis Catalans
oriol.nello@gmail.com

De quina manera els vincles socials es veuen condicionats pel lloc on vivim? En quina proporció aquests vincles depenen de la nostra capacitat de moure'ns sobre el territori? Com es relacionen amb les condicions d'accés a l'habitatge, amb la configuració de l'espai públic, amb la provisió de béns bàsics com l'aigua i l'energia, amb la qualitat del paisatge? Aquestes són, entre moltes altres, les preguntes que se'ns plantegen quan reflexionem sobre la relació entre els vincles socials i els factors territorials. Una relació que és complexa i crucial: complexa, perquè el territori no és pas un escenari neutre o un subjecte passiu, sinó que és alhora causa i efecte, motor i conseqüència, de les transformacions socials; crucial, perquè l'organització i l'ús de l'espai no només reflecteix l'estructura social, amb les seves desigualtats, sinó que contribueix de manera decisiva a mantenir-les i a reproduir-les.

Tradicionalment, els estudis geogràfics s'havien apropiat a la qüestió de les desigualtats territorials a partir de concepcions dicotòmiques de l'espai, representades en particular per les díades camp/ciutat, urbà/rural. Allò que condicionaria de manera més decisiva els vincles socials a l'interior de cada localitat seria llur condició urbana o rural. Així mateix, a escala regional o nacional, els vincles socials dependrien en bona mesura de les relacions que en aquests àmbits es donessin entre la ciutat i el camp. L'accés a l'educació i els serveis, les activitats laborals, les estructures familiars, les condicions de vida, així com els vincles i les relacions socials en el seu conjunt estarien lligades a l'oposició camp/ciutat, que assoliria d'aquesta manera un caràcter axiomàtic i totalitzador.

Val a dir que aquesta percepció no ha estat pas exclusiva dels estudis geogràfics tradicionals. Encara avui, en el sentit comú de la ciutadania, en les notícies transmeses pel mitjans de comunicació, en el debat públic i en les representacions artístiques, la dualitat camp/ciutat és ben present.

Aquesta díada s'associa sovint a tot un seguit d'altres oposicions, referents tant a qüestions tangibles com a valors morals: natura/cultura, agricultura/manufactura, autenticitat/artificialitat, tradició/innovació, sociabilitat/soledat o seguretat/perill. En aquest joc d'oposicions, el primer concepte de cada una de les díades, al qual se sol atribuir la connotació positiva, es vincula al camp, i el segon, a la ciutat. No és aquest el lloc per estendre's sobre els orígens i les conseqüències —socials, culturals i polítiques— de la prevalença d'aquestes percepcions. El que ens interessa aquí és assenyalar que responen més a una geografia imaginària que a la realitat factual.

En efecte, les transformacions socials i territorials ocorregudes durant les darreres dècades —en el cas d'Europa Occidental, a partir, en particular, de la segona meitat del segle XX— posen en qüestió la virtualitat de les velles classificacions de l'espai. Per un costat, el pes de la població activa dedicada a activitats agrícoles han anat disminuint a tot arreu, fins a quedar reduïda gairebé a la mínima expressió. S'ha produït així la pràctica desaparició de la pagesia com a classe, i amb ella han periclitat un seguit de condicions de vida, hàbits i coneixements d'arrels seculars. D'altra banda, l'ampliació de les àrees urbanes, la dispersió de la urbanització, l'expansió de les xarxes i la millora radical de les comunicacions han comportat una integració econòmica i funcional del territori cada vegada més plena. Així, per un costat, els antics espais rurals són avui, essencialment, àrees de serveis o espais operacionals per a la producció d'energia o serveis ambientals. Per l'altre, el procés d'urbanització ha portat les xarxes urbanes a abastar la totalitat del territori i a formar macroregions urbanes que engloben espais molt vastos, en els quals resulta molt difícil diferenciar de manera taxativa i a partir de criteris científics allò que és ciutat i allò que és camp.

Aquesta evolució ha comportat una certa homogeneïtzació de les condicions mitjanes de vida. Els serveis, la informació, les mercaderies són ara molt més accessibles des de qualsevol punt del territori que en el passat. La mobilitat de les persones ha assolit facilitats sense precedents, de tal manera que una proporció molt elevada de la població treballa fora de la localitat on resideix. La renda mitjana de la població de les antigues àrees rurals i urbanes presenta avui diferències molt reduïdes, que fan obsoleta la vella contraposició d'una ruralitat pobra i una urbanitat rica, ans al contrari: les rendes mitjanes més altes es troben sovint en territoris de baixa densitat. A conseqüència de totes aquestes transformacions, els hàbits i les formes de vida, les estructures familiars i les pràctiques culturals han tendit també a homogeneïtzar-se.

Això no vol dir, de cap manera, que no subsisteixin importants desigualtats territorials. En primer lloc, l'herència de la fase implosiva del procés d'urbanització és encara ben present. Aquesta fase, que a Catalunya prengué un impuls destacat al segle XIX i arribà al zenit als anys seixanta i setanta del segle passat, comportà, com és ben sabut, la concentració de població i activitat sobre el territori i afeblí, de manera decisiva, la base demogràfica dels antics espais rurals. La subsegüent fase expansiva de la urbanització —allò que alguns autors han denominat l'«explosió» urbana— ha temperat les pèrdues i, en algunes àrees, ha revertit la tendència, però la baixa densitat i l'envelliment de la població constitueixen encara un obstacle per a la prestació d'alguns serveis bàsics en parts importants del territori.

De tota manera, avui les desigualtats espacials més decisives no es troben pas associades tant a la densitat del poblament, com a la segregació residencial, és a dir, a la tendència dels grups socials a separar-se sobre el territori en funció de la capacitat d'escollir lloc de residència. Aquesta capacitat depèn, com és ben sabut, de dos factors: per un costat, els ingressos de les famílies i, per l'altre, els preus del sòl i l'habitatge. D'aquesta manera, les llars amb menor capacitat econòmica van a raure, lògicament, allà on els preus són més baixos, mentre que les més benestants s'apleguen en àrees més exclusives i excloents, on gaudeixen dels beneficis de residir entre ells i poder-se proveir de millors serveis. Les desigualtats que es donen entre les condicions mitjanes de vida en les àrees benestants i les vulnerables —en matèries com l'accés a l'educació, l'estat de salut, l'ocupació i els serveis— són força més notables que les que es produeixen entre les àrees territorials d'alta i baixa densitat.

La paradoxa és que, mentre les desigualtats associades a la diferenciació camp/ciutat disminueixen i les vinculades a la segregació residencial s'acrecen, el debat ciutadà segueix centrat, en molt bona mesura, sobre la vella dicotomia urbà/rural. «La tradició de totes les generacions mortes tenalla com un malson el cervell dels vius», deia el filòsof. L'esclat d'obres literàries, pel·lícules, assaigs i notícies periodístiques aparegudes els darrers anys sobre la pervivència de l'oposició tradicional camp/ciutat i els seus corol·laris podria ser vista com una confirmació d'aquella sentència. De fet, segurament diu més sobre el crepuscle de la vella dicotomia camp/ciutat que sobre la seva pervivència.

Acabem. Hem vist com, a l'hora d'analitzar els vincles socials, resulta imprescindible considerar els factors territorials, ja que reflecteixen, condicionen i mediatitzen les relacions socials i les condicions de vida de la població. Ara bé, les estructures territorials es troben en contínua evolució, com la societat que sustenten i les afaïçona. Així, les velles distincions entre camp i ciutat, pròpies d'estructures socials pretèrites —tot i que ben vives en l'imaginari col·lectiu— resulten avui inadequades tant per a l'estudi del territori i la societat com per al disseny i aplicació de les polítiques públiques. En canvi, altres fractures territorials, potser menys visibles i menys presents en el debat públic, s'afermen cada vegada amb més força. Entre aquestes destaca la segregació residencial, fenomen insidiós i de caràcter estructural, que tendeix a agreujar-se, a afectar tots els grups socials i a abastar la totalitat del nostre territori, tot reflectint i consolidant les desigualtats socials, tant a les àrees de baixa com d'alta densitat.

El debat sobre les estructures i les fractures territorials constitueix un requisit essencial per a la comprensió de l'evolució dels vincles, els conflictes i les desigualtats socials contemporànies. Ara bé, aquest debat només resultarà fructífer —en termes científics i polítics— si superem les concepcions del territori heretades, tan carregades de contingut ideològic, i analitzem l'espai amb una mirada nova, basada en la realitat dels fets.

Referències

- CHECA, Joan; NEL·LO, Oriol (2021). «Residential Segregation and Living Conditions. An Analysis of Social Inequalities in Catalonia from Four Spatial Perspectives», *Urban Science*, 5, 45, p. 1-18. <<https://doi.org/10.3390/urbansci5020045>>
- NEL·LO, Oriol (2001). *Ciutat de ciutats, reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*. Barcelona: Empúries.
- NEL·LO, Oriol; CHECA, Joan (2021). «El procés d'urbanització». A: FOLCH, R. et al., (eds.). *Natura, ús o abús 2018-2019* (p. 1-30). Barcelona: Institut d'Estudis Catalans. (<DOI: 10.2436/15.0110.22.4>).
- NEL·LO, Oriol; LÓPEZ, Joan; MARTÍN, Jordi; CHECA, Joan (2016). *La luz de la ciudad. El proceso de urbanización en España a partir de las imágenes nocturnas de la Tierra*. Bellaterra: GURB, Universitat Autònoma de Barcelona.

Nacionalisme, política identitària i polarització en l'era digital

AVI ASTOR

Universitat Autònoma de Barcelona
avi.astor@uab.cat

Malgrat l'increment de la globalització i la cada vegada menor influència de les fronteres nacionals en la circulació de productes, persones i idees, el concepte de nació continua sent el nucli de la identitat social i les nocions de pertinença cívica en societats de tot el món. La immigració i la diversificació etnoreligiosa han desencadenat intensos debats i mobilitzacions pel que fa als límits de la pertinença nacional a Europa i a l'Amèrica del Nord. Com molts hem observat, els discursos i les representacions de l'«Altre» ofereixen una perspectiva sobre què pensen les col·lectivitats de si mateixes com a poble o nació (p. ex., Hall, 1991). L'heterogeneïtat d'aquests discursos i representacions, i la vehemència amb què es promulguen, són una prova de la marcada divisió i polarització que envolta les qüestions fonamentals sobre qui som i com s'haurien de governar les nostres societats.

Les formacions de dretes o d'extrema dreta solen articular conceptes estrets i exclusius de la pertinença nacional arrelats en identitats i valors tradicionals. Els conceptes d'identitat nacional entre la dreta, però, no són ni monolítics ni estàtics. Els experts han observat, per exemple, que els partits populistes de la dreta, sobretot al nord i a l'oest d'Europa, cada vegada limiten més la identitat nacional a termes de civilització, i invoquen la importància de preservar els valors d'Occident o el llegat (judeo)cristià (Hennig i Hidalgo, 2021). Per a algunes formacions polítiques, això ha implicat acceptar valors liberals com la igualtat de gènere i els drets de les persones LGBTQ+ com a mitjà per alçar uns límits que exclouen les minories ètniques i religioses estereotipades com a no liberals, sobretot els musulmans (Brubaker, 2017). Les variants més clàssiques de l'extrema dreta, però, detesten aquest tipus de maniobra ideològica.

A més, com destaca Kaufmann (2019), els conceptes purament ètnics de nació només se solen trobar en els segments més radicals de l'extrema dreta. La major part de les formacions d'extrema

dreta d'Europa i de l'Amèrica del Nord d'avui dia no mostren una homogeneïtat ètnica completa, sinó que defensen el que anomenen «nacionalisme etnotradicional», una visió «que intenta protegir la preponderància tradicional de les majories ètniques mitjançant la reducció de la immigració i l'assimilació» (Kaufmann, 2019:435). Amb tota seguretat, aquesta perspectiva s'ha utilitzat per promoure o justificar polítiques draconianes que plantegen una gran amenaça per als drets de les minories, però la forma de nacionalisme en què es basa aquesta visió difereix dels nacionalismes exclusivament més ètnics que van envair Europa a començament del segle XX.

A l'altra banda, els activistes, acadèmics i elits polítiques de l'esquerra han intentat defensar un concepte més pluralista de nació que sustenta filosofies inclusives d'integració com el multiculturalisme o l'interculturalisme (Kastoryano, 2018). La noció d'«unitat en la diversitat» ha guanyat atractiu entre diverses institucions i organitzacions públiques i privades d'Europa, de l'Amèrica del Nord i més enllà. Malgrat que els progressistes els donen suport, d'altres veuen amb escepticisme els conceptes pluralistes i inclusivament d'identitat nacional, incloent-hi un sector cada vegada més ampli de la classe obrera blanca, com demostra el fet que cada vegada donin més suport a partits d'extrema dreta (Gest, 2016). Moltes persones que han viscut èpoques molt dures relacionen la seva mala sort i el seu sentiment d'impotència i desemparament amb la pèrdua d'estatus i prioritat davant dels immigrants i altres minories. Aquesta és una de les raons de la popularitat que adquireixen algunes teories de la conspiració com el Gran Reemplaçament que els polítics i erudits de les dretes han propagat per remoure el ressentiment envers les minories i les tendències polítiques i socials progressistes.⁹

Un dels principals obstacles per promoure ideals i identitats pluralistes és la manca d'una base organitzativa i estructural sòlida per crear coalicions que incloguin grups polítics i sociodemogràfics diversos. El cas dels Estats Units serveix d'exemple en aquest sentit. El debilitament dels sindicats ha erosionat l'espai essencial per a la creació d'un «capital social connectiu» entre diferents segments de la classe treballadora (Putnam, 2000). Com argumenta el periodista del *The New York Times* Ezra Klein al llibre *Why We're Polarized* (2020), tant el partit republicà com el demòcrata abans tenien seguidors de diversos punts de vista i procedències socials diferents. La diversitat interna d'aquests partits creava pressió per desenvolupar posicions que sorgien del compromís, i sovint els líders polítics intentaven moderar els punts de vista més extremistes entre les files dels respectius partits. Avui, en canvi, els flancs més radicals de cada partit, sobretot entre els republicans, exerceixen una influència desproporcionada. Això ha provocat un empobriment general del debat polític, i l'ha reduït a uns temes de discussió incendiàries i limitats que reflecteixen punts de vista polítics i socials simplistes i maniqueus.

Això no passa només als Estats Units. En moltes societats es pot observar com diferents postures —i sovint una terminologia bàsica— ara es codifiquen immediatament i s'associen a una identitat

9. La teoria del Gran Reemplaçament va sorgir de manera viral a França quan el filòsof Renaud Camus va publicar un llibre amb aquest títol l'any 2012, però n'han aparegut variants influents a molts altres llocs d'Europa i de l'Amèrica del Nord també (Ekman, 2022).

política o una altra, i això fa que cada vegada sigui més difícil mantenir debats complexos i matisats en l'àmbit públic. Segons Klein i altres, són els mitjans de comunicació i les xarxes socials amb forts incentius comercials els que intensifiquen la polarització quan proporcionen a la gent la informació que *volen* rebre, en comptes de la informació que segurament *haurien de* rebre, principalment explicacions més completes i objectives dels principals problemes. Com més profunda és la polarització, més i més tribal es torna la política. Com a conseqüència, cada vegada és més difícil fomentar conceptes inclusivament d'identitat nacional que travessin els límits dels partits, fins i tot en temps de crisi, com es va fer evident als Estats Units durant la pandèmia de la COVID-19.

L'auge de la política identitària ha estat un esdeveniment molt important a Occident i més enllà, perquè ha contribuït a la reflexió social i a la conscienciació pel que fa a les injustícies socials patides per grups històricament marginats. Moviments com «Me Too» i «Black Lives Matter» continuen tenint un paper essencial a l'hora de generar pressió per assolir unes reformes socials i polítiques necessàries. El repte és trobar una manera de comprometre's productivament en qüestions d'identitat i diferència que fomenti la unitat i no la polarització, i que contribueixi al canvi mitjançant l'empoderament, però sense una denigració i un avergonyiment excessius. Com que la informació que rebem cada dia està filtrada per uns algorismes cada vegada més refinats que premien els que s'aprofiten de les nostres pors més profundes, dels prejudicis més virulents i dels desitjos més salvatges, assolir aquest objectiu serà cada vegada més difícil en els pròxims anys.

Referències

- BRUBAKER, Rogers (2017). «Between nationalism and civilizationism: The European populist moment in comparative perspective», *Ethnic and Racial Studies*, 40(8), p. 1191-1226. <<https://doi.org/10.1080/01419870.2017.1294700>>
- EKMAN, Mattias (2022). «The great replacement: Strategic mainstreaming of far-right conspiracy claims», *Convergence*, 28(4), p. 1127-1143. <<https://doi.org/10.1177/13548565221091983>>
- GEST, Justin (2016). *The new minority: White working class politics in an age of immigration and inequality*. Oxford: Oxford University Press.
- HALL, Stuart (1991). «Old and new identities, old and new ethnicities», editat per KING, A. D. (ed.). *Culture, globalization and the world-system: Contemporary conditions for the representation of identity* (p. 41-68). Londres: Macmillan.
- HENNIG, Anja; HIDALGO, Oliver F. (2021). «Illiberal cultural Christianity? European identity constructions and anti-Muslim politics», *Religions*, 12(9). <<https://doi.org/10.3390/rel12090774>>
- KASTORYANO, Riva (2018). «Multiculturalism and interculturalism: Redefining nationhood and solidarity», *Comparative Migration Studies*, 6(1), p. 111. <<https://doi.org/10.1186/s40878-018-0082-6>>
- KAUFMANN, Eric (2019). «Ethno-traditional nationalism and the challenge of immigration», *Nations and Nationalism*, 25(2), p. 435-448. <<https://doi.org/10.1111/nana.12516>>
- KLEIN, Ezra (2020). *Why we're polarized*. Nova York: Simon & Schuster.
- PUTNAM, Robert D. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival of American community*. Nova York: Simon & Schuster.

Les ciutats mitjanes i/o intermèdies a Catalunya

JOSEP OLIVERAS-SAMITIER

Universitat Rovira i Virgili
josep.oliveras@urv.cat

Dels 947 municipis de Catalunya, 123 tenien més de 10.000 habitants (2021), xifres que representen el 12,9 % dels municipis i el 82,4 % de la població, xifrada en 7.519.843 persones. Hi ha, per tant, una gran concentració de la població en uns municipis considerats ciutats a efectes estadístics i administratius. D'aquestes ciutats 63 tenen entre 20.000 i 500.000 habitants, que són les xifres que la Unió Europea considera pròpies d'una ciutat mitjana. Només Barcelona tindria la categoria de ser una gran ciutat o metròpolis.

Bona part d'aquestes ciutats anomenades mitjanes es troben a l'andana litoral o a les comarques que hi són relativament properes. Aquest fet s'ha anat accentuant a partir del segle passat, com a conseqüència del pas per l'andana litoral i les comarques adjacents de les vies més ràpides de comunicació (ferrocarril, carreteres i autopistes), de l'existència de ports i aeroports, i de la concentració industrial centrada a la rodalia de Barcelona.

En un gràfic de l'ordre i la grandària de les ciutats segons la seva població (*rank-size*), s'observa una forta caiguda de la població de la primera ciutat (Barcelona) fins a l'onzena (Girona), que està a tocar els 100.000 habitants. A partir d'aleshores, la disminució està cada cop més frenada, i entorn dels 50.000 habitants (Mollet del Vallès) s'inicia un pendent molt suau que gairebé es transforma en una línia horitzontal. A escala de Catalunya, aquestes ciutats entre els 50.000 i els 100.000 habitants serien pròpiament les ciutats mitjanes.

No totes les ciutats mitjanes poden considerar-se intermèdies, si s'entén com a tals no les ciutats que es troben prop de la mediana o en els quartils centrals en una distribució de la població, sinó aquelles ciutats que exerceixen un paper de centre de mercat i de serveis. Ciutats que fan un paper mediador entre la gran ciutat capital i els pobles rurals o les viles i ciutats petites. Són ciutats que

han tingut un paper rellevant en la història perquè són centres de poder (seus episcopals, ciutats reials, caps de demarcacions del poder polític i judicial...). La majoria d'aquestes ciutats han tingut un desenvolupament industrial i moltes han estat, i són encara, importants centres comercials i de serveis. Contenen comerços especialitzats i redistribuïdors de mercaderies a poblacions més petites i serveis notables en educació, sanitat, assessorament legal i financer, etc.

Les ciutats intermèdies tenen una clara àrea d'influència formada per una sèrie de pobles i petites poblacions properes. Són àrees d'influència obligada perquè per a molts temes els habitants d'altres poblacions s'han de desplaçar a una ciutat intermèdia determinada i no a una altra. Hi ha fronteres invisibles entre diferents jurisdiccions i per la prestació de serveis públics. Independentment que la ciutat sigui el centre més accessible per fer compres, utilitzar serveis, o pel lleure especialitzat.

En canvi, hi ha ciutats mitjanes que no tenen àrea d'influència, i la seva rodalia pot estar formada per altres ciutats de grandària mitjana que no tenen poder jurisdiccional ni administratiu sobre altres poblacions. Moltes d'aquestes ciutats són a la costa i han crescut gràcies al turisme o perquè són properes a una ciutat gran o a un pol industrial i s'han convertit en ciutats dormitori.

Les ciutats intermèdies tenen una sèrie d'avantatges com poden ser la dimensió, que facilita els contactes humans; la història, que confereix identitat i facilita la cohesió; una situació ambiental generalment més favorable que a la gran ciutat, l'existència de serveis i equipaments de nivell superior, un sistema social més equilibrat i un sistema urbà més sostenible. Solen tenir menys conflictivitat que les grans ciutats i són més fàcils de gestionar, entre altres característiques. Dels serveis destaquen els sanitaris, sobretot en hospitals de segon nivell, i els centres educatius superiors. Avui dia moltes ciutats intermèdies disposen de centres universitaris, encara que siguin dependents d'una altra universitat. En força ciutats els principals centres d'ocupació són els administratius, els sanitaris i els universitaris (casos de Girona, Reus, Manresa, Vic, Mataró, Tortosa, etc.).

Que hi hagi avantatges no significa que no hi hagi inconvenients. Destaquen els menors recursos dels governs locals en relació amb els serveis que presten, una mobilitat social inferior a les grans ciutats, menys diversitat cultural i social, més dificultat d'accés als principals fluxos d'informació i de capital, problemàtica del manteniment dels barris antics i perifèrics, menys professionals altament qualificats, etc.

En el cas de Catalunya, diverses ciutats intermèdies han perdut pes econòmic i poblacional des de finals de la passada centúria. Entre les causes té un pes significatiu la minva d'empreses i llocs de treball en els sectors industrials tradicionals, fenomen agreujat per la globalització. L'any 2000 hi havia 657.275 afiliats a la Seguretat Social entre assalariats i treballadors autònoms de la indústria, i al cap de vint anys eren 182.438 persones menys, una disminució del 28 %. El nombre d'empreses amb activitats industrials havia baixat en el mateix període en 17.717 unitats, i una baixada del 45 % respecte a les 39.829 empreses industrials de l'any 2000. Aquesta disminució afectà també les ciutats grans situades a l'àrea metropolitana de Barcelona. En ciutats intermèdies els efectes negatius van ser més profunds, perquè les antigues indústries no van ser

substituïdes per noves activitats avançades, i no s'han compensat les empreses i treballadors perduts (casos de Reus, Manresa, Igualada, etc.).

Un altre fenomen negatiu per a algunes ciutats mitjanes ha estat la desaparició de les seves caixes d'estalvis. De deu caixes d'estalvis l'any 2000, només n'ha quedat una. Les nou desaparegudes tenien uns actius totals de l'ordre dels 150 mil milions d'euros, i aquest fet ha significat la pèrdua d'un poder financer no menyspreable que era aprofitat per les petites i mitjanes empreses de la ciutat i àrea d'influència. L'existència d'una direcció general en un lloc, a més del poder de decisió, significava llocs de treball especialitzats com ara advocats, llicenciats en administració d'empreses, especialistes en màrqueting, comunicació, etc. Uns llocs de treball que tenien unes remuneracions per sobre de la mitjana. Però a més, la ciutat i la comarca sortien beneficiades en diferents obres socials i culturals que poden estar ara en risc d'extinció, i que impedeixen que en sorgeixin de noves. Ciutats com Girona, Tarragona, Manresa, Vilafranca del Penedès, Mataró, Vic-Manlleu, Terrassa i Sabadell han sortit clarament perjudicades per l'ensulsiada d'unes entitats financeres molt arrelades a la seva àrea d'actuació.

Dins el sistema i la xarxa de ciutats catalanes, les ciutats mitjanes i intermèdies tenen un paper primordial. L'estructura urbana d'un país pot sustentar-se en una gran ciutat o metròpolis, o bé en una estructura molt més equilibrada on la gran ciutat manté lligams estrets amb tota una altra sèrie de ciutats distribuïdes pel territori. La darrera opció significa una xarxa intensa de relacions entre unes i altres ciutats al marge de la jerarquia urbana. L'intercanvi d'idees, capitals i productes entre les urbs tendeix a beneficiar una població desconcentrada en diferents ciutats que alhora mantenen fortes relacions amb els pobles i viles de les seves respectives àrees d'influència, coincideixin amb les comarques administratives o no.

Un altre fet a remarcar de les ciutats mitjanes i intermèdies és que pel seu paper de lloc central, subministrador de mercaderies i serveis especialitzats, s'ha generat un increment de la població i de la urbanització. Moltes d'aquestes ciutats, igual que la metròpoli barcelonina, han vist com la seva forma urbana avançava cap als municipis veïns que quedaven en molts casos pràcticament connectats, però amb problemes urbanístics per manca d'un planejament previsor. Avui, moltes ciutats intermèdies són també ciutats de límits indeterminats, malgrat que en tinguin d'administratiu. Ciutats difuses en la terminologia de Francesco Indovina, que no difuminades. Ciutats que tenen continuïtat en les poblacions veïnes per la formació de barris urbans als marges, per la creació d'urbanitzacions residencials de classe mitjana i alta fora dels límits, per l'aparició d'àrees comercials a l'extraradi, i de polígons d'activitat econòmica situats en municipis veïns, etc. Tots aquests nous fenòmens impliquen una forta mobilitat diària entre uns municipis i altres que han privilegiat el transport individual en contra de la possessió d'una bona xarxa de transport col·lectiu.

Davant el que s'ha exposat, es defensa el reforçament del paper de les ciutats intermèdies, que han estat fonamentals en l'estructura econòmica, social i política de Catalunya. Aquestes ciutats i les seves àrees d'influència immediata o rodalia necessiten tenir un planejament urbanístic de

conjunt, d'acord amb uns plans directors, però també amb una gerència administrativa comuna pel que fa a determinats serveis col·lectius i equipaments, perquè la planta administrativa municipal actual de Catalunya correspon al segle XIX, però no al XXI. Només enfortint els pilars bàsics de l'estructura formada per les ciutats intermèdies es creu que es pot aconseguir un ressorgiment de les potencialitats econòmiques i socials que el país té esmorteïdes.

Economia valenciana: llums i tenebres

ERNEST REIG

Universitat de València
Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques
ernest.reig@uv.es

Un dels llocs comuns habituals a l'hora de referir-se al País Valencià (PV) és assenyalar que és una regió rica. Tot i això, les dades expliquen una altra història, i és que el nivell de vida dels valencians, mesurat pel producte interior brut per habitant, només arriba al 88 % de la mitjana espanyola. Durant quaranta anys s'ha produït un distanciament progressiu i cap avall respecte a aquesta mitjana, tot i que la bretxa recentment ha deixat d'augmentar.

L'explicació no té a veure amb la taxa d'atur, que a hores d'ara només supera la mitjana espanyola en menys d'un punt percentual, ni amb una participació menor de la població al mercat de treball, ja que la taxa d'activitat és sensiblement similar. Està relacionada de manera determinant amb un baix nivell relatiu de productivitat del treball. Les raons d'això no es poden reduir a un model de desenvolupament basat en sectors intensius en mà d'obra i poc donats a la innovació tecnològica. És cert que, a més d'un intens procés de terciarització en què el comerç i l'hostaleria tenen un paper important, l'orientació tradicional de la indústria manufacturera valenciana ha estat cap a activitats de producció de béns de consum, que no han requerit habitualment mà d'obra d'alta qualificació ni s'han mostrat proclius a grans innovacions tecnològiques. Tot i això, es registra progressivament una tendència cap a la pèrdua de pes dels sectors tradicionals, com el del calçat, el del tèxtil i el del moble, i una expansió dels sectors de l'automòbil, la química i la indústria alimentària, i en àrees on era predominant la indústria de la joguina, molt sotmesa a la pressió competitiva de les importacions asiàtiques, s'ha produït espontàniament una reestructuració cap a plàstics destinats a altres usos.

Les mancances de l'economia valenciana no responen fonamentalment a un problema d'especialització productiva inadequada, sinó que estan relacionades amb un conjunt d'aspectes en què el País Valencià se situa sistemàticament per darrere de les comunitats autònomes (CCAA) més

avançades, i entre els quals cal esmentar el menor nivell educatiu de la població ocupada, la reduïda dimensió empresarial, la despesa insuficient en recerca i desenvolupament, una menor qualificació educativa de l'empresariat i una inversió en actius intangibles insuficient per part de les empreses. En relació amb aquest últim aspecte, la situació és favorable en despeses en publicitat i en marques comercials i disseny industrial, i no ho és en formació específicament dirigida a les necessitats de les plantilles laborals de les empreses o en R+D. Es tracta de limitacions de caràcter transversal que afecten l'activitat desenvolupada a la major part dels sectors productius i la correcció de les quals hauria de ser objecte d'un esforç sistemàtic i mantingut en el temps.

Els tòpics que circulen no es limiten a la riquesa relativa dels valencians, i val la pena assenyalar com a exemple l'agricultura valenciana. Contràriament al lloc comú que la representa com una pròspera agricultura familiar que lidera el sector de fruites i hortalisses, la realitat mostra que un amplíssim segment del sector agrari —citricultura principalment— es caracteritza per un model d'agricultura a temps parcial basat en explotacions molt petites que sobreviuen externalitzant diverses tasques per superar la impossibilitat d'assolir economies d'escala a cada explotació individual. I el lideratge en horticultura fa temps que es va desplaçar cap al sud, sobretot cap a Múrcia, a la recerca d'estructures productives més sòlides i més ben dimensionades.

No es tracta de negar el progrés de la societat valenciana des que es va aprovar l'Estatut d'autonomia en 1982. Des de llavors, i a preus constants, el PIB s'ha duplicat i el PIB per habitant ha augmentat un 60 %, mentre la població creixia en 1,3 milions de persones fins a assolir els 5 milions actuals, fet que mostra una capacitat per atraure immigració que representa una tendència històrica. Tot i això, el nivell de vida mitjà dels valencians està més a prop ara del dels andalusos i més lluny del dels bascos que el 1982. S'ha progressat, però més lentament que Espanya en el seu conjunt.

Un aspecte central de la problemàtica econòmica valenciana actual és l'infrafinançament atorgat pel sistema espanyol de finançament autonòmic (SFA), que situa el PV a la cua de les CCAA en termes del finançament rebut per habitant. Als orígens del problema es troba una situació de partida en què el desplegament territorial dels serveis públics de l'estat centralitzat del franquisme era clarament desigual, en detriment del PV entre altres regions. El mecanisme inicial de càlcul del finançament a rebre, basat en el cost dels serveis transferits, no va tenir en compte aquesta circumstància. Posteriorment, la inèrcia i els mecanismes de defensa de l'*statu quo* per part de les CCAA que resultaven afavorides pel model han perpetuat aquesta situació malgrat les successives reformes del SFA. El resultat és que actualment el finançament ajustat per habitant al PV representa tan sols el 94 % de la mitjana rebuda per les CCAA de règim comú —les forals ja són un altre món— i només el 76 % de la millor finançada entre elles, que és Cantàbria. Tot plegat es tradueix en una suma agregada d'infrafinançament que supera els 18.000 milions d'euros per al conjunt del període 2009-2019. El resultat és una mancança permanent de recursos que ha empès el PV a encapçalar el rànquing d'endeutament en proporció del PIB, no pas per excés de despesa en comparació amb altres comunitats autònomes, sinó per dèficit d'ingressos. Davant d'aquesta situació, els governs de la Generalitat Valenciana han intentat evitar que

la despesa en educació i sanitat per habitant s'allunyés massa de la mitjana i per això han hagut d'assumir una important esclatxa en la despesa pressupostada per altres serveis públics, entre els quals els que tenen a veure amb la promoció del desenvolupament econòmic.

Desmuntar tòpics recurrents no és caure en el pessimisme. La societat i l'economia valencianes ofereixen també perspectives positives, llums en lloc de tenebres. Al contrari que algunes regions de la meitat nord de la península que l'avantatgen en renda per habitant, el PV ha evitat el buidatge demogràfic, excepte en algunes comarques de l'interior, i manté una capacitat important d'atracció d'immigrants per motius laborals i d'altres residents estrangers. L'estructura productiva està força equilibrada a escala territorial, amb dues àrees metropolitanes importants, la de València, amb 1,7 milions d'habitants, i la d'Alacant-Elx, amb prop de 750.000, i amb districtes industrials especialitzats a diferents comarques. La capacitat emprenedora es manifesta en l'elevat ritme de sorgiment de noves empreses, algunes de les quals es creen a l'empara d'unes universitats que estan ben posicionades al rànquing espanyol. A poc a poc, el desequilibri entre l'esforç del sector públic i el del sector privat en matèria de recerca i desenvolupament es va reduint, a mesura que més empreses s'incorporen a la cultura de la innovació. La posició de la regió a l'*European Regional Innovation Scoreboard*, amb un perfil de «moderada+» no és dolenta en el context espanyol, encara que resta lluny de les regions europees classificades com a «fortes» o «líders» en innovació. Caldria afegir al balanç algunes iniciatives interessants per part de la Generalitat, com l'aposta per l'Institut Valencià de Finances, que ha promogut amb els seus crèdits l'activitat de les empreses durant les crisis de la COVID-19 i de la guerra d'Ucraïna, i també el paper de l'Agència Valenciana de la Innovació en aproximar els coneixements de científics i especialistes en tecnologia al món de l'empresa. En un pla més qualitatiu, ha estat un èxit l'ampli consens entre partits, sindicats i organitzacions empresarials quant a la necessitat de corregir el tracte discriminatori en matèria de finançament autonòmic, així com sobre la conveniència d'accelerar la construcció de les infraestructures ferroviàries del corredor mediterrani.

La tasca a què ara s'enfronten les autoritats autonòmiques valencianes és més complexa que en el passat. És més fàcil desenvolupar un programa de construcció d'infraestructures que introduir la cultura de l'avaluació de polítiques a l'Administració o que impulsar el trànsit cap a una economia del coneixement que generi, capti talent i el retingui. Aquesta última tasca ha d'afrontar la competència propera de grans àrees metropolitanes, alguna de les quals, com la madrilenya, gaudeixen del plus d'avantatges que els atorga la capitalitat, la configuració radial de les infraestructures espanyoles de transport i la concentració d'elits funcionaris i empresarials importants amb àmplia capacitat de decisió.

Ressenyés

Vicenç Maria Rosselló, geògraf. Als seus noranta anys

Antoni Furió i Joan Mateu Bellés (editors)

València: Publicacions de la Universitat de València, 2022. 496 p.
ISBN 978-84-9133-428-6

FRANCESCA SEGURA BELTRAN

Universitat de València
francisca.segura@uv.es

El llibre objecte d'aquesta ressenya, com indica el títol, és un sentit homenatge al Dr. Vicenç Maria Rosselló i Verger, publicat pel servei de publicacions de la Universitat de València i editat per Antoni Furió i Joan Mateu. Es tracta d'una obra voluminosa, que aplega més de trenta col·laboracions i de quasi cinc-centes pàgines, fetes pels seus deixebles, però també per diversos especialistes que han col·laborat amb ell al llarg de la seua trajectòria acadèmica. No és fàcil parlar d'un llibre que combina articles científics, revisions de l'obra de Vicenç Rosselló o notes d'agraïment, però aquesta mescla té l'explicació en la llarga i fructífera trajectòria de l'homenatjat.

Vicenç M. Rosselló i Verger va nàixer a Mallorca el 1931 i es va desplaçar a Barcelona per a cursar estudis de ciències que, finalment, va canviar per la llicenciatura de Filosofia i Lletres a València, on va fer la tesi doctoral i va començar a treballar, fins que va obtenir la càtedra de Geografia a Múrcia. Després d'uns anys, va retornar a València, on va desenvolupar un Departament de Geografia, aleshores incipient. Precisament perquè estava tot per fer —com diu ell— però gràcies a la seua capacitat intel·lectual, al llarg de la seua trajectòria, ha treballat en quasi totes les parcel·les de la geografia, tant física com humana, però també ha fet incursions en altres disciplines pròximes —o no— a la geografia. Tanmateix, la seua gran passió ha estat la geomorfologia litoral, però sense oblidar la toponímia i la cartografia (històrica). Si des del punt vista de la geografia és un geògraf molt complet, en paraules dels editors del llibre «no sols és un professor prestigiós i respectat que continua investigant amb el mateix entusiasme i la mateixa curiositat intel·lectual de sempre, sinó també un homenot reconegut i estimat, dins i fora l'acadèmia, per la seua saviesa i el seu amor per la llengua i pel país, pels seus valors cívics i la seua lluita en defensa del patrimoni valencià».

Aquesta introducció ens serveix per a explicar que el llibre consta de trenta articles a més d'una introducció i una anàlisi de la producció bibliogràfica de Rosselló des que es va jubilar als 70 anys. La temàtica dels treballs és molt variada: es tracta d'una miscel·lània, fruit de la

interdisciplinarietat que ha predicat i practicat l'homenatjat durant tota la seua trajectòria acadèmica. Els estudis de geografia humana (quatre capítols) aporten informació sobre la façana del port de València al segle XIX, les visites de Humbolt a Catalunya i al País Valencià al segle XVIII, algunes reflexions sobre la natura de la geografia mateixa o un estudi sobre la digitalització de les empreses andaluses actuals. Altres col·legues han analitzat els canvis paisatgístics del Montseny o del Camp de Cartagena, tot esbrinant i subratllant les interferències entre el medi físic i la societat. En aquesta línia, també hi ha un capítol dedicat a l'aprofitament tradicional de l'aigua dels *ouadis*, a Tunísia. La geografia física, disciplina de la qual ha estat catedràtic, està ben representada per les aportacions de geomorfologia litoral que abasten indrets i temes tan diferents com les eolinaites plistocèniques de Mallorca, les dunes de la restinga de l'Albufera de València en la primera meitat del segle XX i, més recentment, els efectes del temporal Gloria a la restinga mateixa, així com les conseqüències dels temporals i els tsunamis a les costes balears.

La cartografia històrica té la seua representació en un estudi d'un mapa del segle XV, que representa les conquestes d'Alfons el Magnànim a Itàlia, una anàlisi de la cartografia de Jeroni Munyós o un estudi sobre la xarxa urbana en un mapa de Catalunya del segle XVII. De toponímia també en parlen diferents autors, que s'ocupen del reconeixement de topònims a la comarca dels Ports, o de les arrels morisques dels topònims de la vall de Guadalest i, anant més enrere, dels topònims de les vies romanes del País Valencià.

De l'arqueologia i la prehistòria pervenen dues aportacions sobre la importància del Neolític valencià i les pintures rupestres de la cova del Parpalló. La paleografia està representada per l'anàlisi d'uns llibres incunables dels sermons de Sant Vicent al País Valencià i l'estudi del Benimaclet del segle XV, que és una peça més per a reconstruir la història medieval de València. L'estudi del català en temps del franquisme es fa a través de les relacions *ad limina* que enviaven a Roma diversos bisbes de les Illes Balears. El món dels arxius, que ha freqüentat Rosselló al llarg de la seua trajectòria, està representat per l'estudi de dos fons desconeguts, com són l'Arxiu Reial després de la guerra del Francès i l'arxiu perdut dels comtes d'Albalat.

Al llibre també hi ha diversos capítols que analitzen les aportacions de l'homenatjat a temàtiques diverses, com ara les cales de la Mediterrània, les nombroses aportacions que ha fet a la cartografia històrica, els estudis sobre l'Albufera de València o el primer mapa geomorfològic que va fer sobre la plana d'inundació del Segura, temes recurrents en la seua extensa bibliografia.

L'anàlisi de la gestió universitària de l'homenatjat ha merescut dos capítols del llibre: primerament, al Departament de Geografia de la Universitat de Múrcia i, més endavant, com a vicerector de Cultura de la Universitat de València, on va bastir les primeres iniciatives per a connectar la universitat amb la societat, i després com a director del servei de Publicacions de la Universitat de València, des d'on va impulsar nombroses col·leccions i obres prestigioses.

A més, també han tingut cabuda al llibre dos articles de reconeixement de deixebles que recorren la seua influència sobre les seues carreres acadèmiques. L'article de presentació del volum, fet pels dos editors, recorre la seua trajectòria acadèmica i posa de manifest les seues aportacions

a la Universitat de València, tot explicant les principals línies d'investigació i la gestió que ha fet durant tota la seua carrera. El llibre conclou amb un capítol que completa la bibliografia de l'homenatjat d'ençà que es va jubilar l'any 2001: vint anys que ha aprofitat al màxim per tal de produir més de 150 obres. Les nombroses publicacions que va fer abans estan referenciades en un número d'homenatge de la revista *Cuadernos de Geografía* (2003), que ell va fundar, i en un llibre publicat el 2006, que porta per títol *Geomorfologia litoral i quaternari: homenatge al professor Vicenç M. Rosselló i Verger*. En total sumen més de 400 publicacions, a les quals cal afegir la direcció de nombroses tesis doctorals i tesines.

En resum, es tracta d'un llibre d'homenatge a un gran acadèmic del País Valencià que ha practicat una geografia integral i que ha estat més prop del saber enciclopèdic que de l'especialització que impera avui, que ha sabut crear una escola de geografia reconeguda a tot arreu i que ha deixat la seua empremta en nombrosos deixebles repartits per diferents indrets, però especialment al País Valencià i a les Balears. Així, el llibre és una reivindicació de la interdisciplinarietat, que abasta moltes disciplines properes (o no tant), i que tenen objectes d'estudi comuns. Però sobretot és un volum on a cada capítol es posa de manifest el reconeixement, la gratitud, l'amistat i l'admiració envers Vicenç Rosselló per una feina ben feta i d'un gran valor científic i social.

Sant Vicent Ferrer a Mallorca (1413-1414)

Vicenç M. Rosselló i Verger

Mallorca: Lleonard Muntaner, 2021. 88 p.

ISBN 978-84-17833-81-7

JAUME DE PUIG

Institut d'Estudis Catalans

jpuig@iec.cat

A redós de les celebracions del sisè centenari de la mort de Vicent Ferrer, aquesta obra situa la predicació del sant a Mallorca. Hi són examinats tots els testimonis possibles: històrics, geogràfics, documentals, monumentals i icònics. Sembla estrany que en tan poques pàgines l'autor hagi pogut aplegar un dossier tan compacte. És clar que hi han ajudat els coneixements del Dr. Rosselló sobre la geografia històrica de Mallorca, que li han permès de reconstruir com era el convent de Sant Domingo de Ciutat amb detall microgràfic de l'abans i el després. La comptabilitat del convent li serveix per a documentar el que hi ha darrere la predicació: despeses dels acompanyants, de la preparació i el desmuntatge dels cadafals des d'on el sant predicava, la repriminació dels llocs alterats pels actes vicentins, etc. La minuciositat de l'estudi es declara en els quadres de les pàgines 69-74, on consten el dia i el lloc de cada sermó des de l'1 de setembre de 1413 fins al 22 de gener de 1414, i la seva font manuscrita.

El llibre és profusament il·lustrat amb plànols i dibuixos dels llocs al·ludits, tant de Ciutat com d'altres poblacions mallorquines, com és ara Pollença, Manacor i Binissalem. Hi ha fotografies del claustre del convent de Sant Domingo d'Inca, d'un reliquiari vicentí de Sencelles, d'una pintura del sant de la parròquia de Sineu, de xilografies vicentines de la impremta Guasp, i fins i tot de diverses troncs des d'on presumiblement va predicar fra Vicent. De manera que per a l'estudi d'aquesta figura històrica i literària, Rosselló ha ofert tota mena de dades en endavant imprescindibles per a circumscriure la seva acció a Mallorca. A més, el detall en la descripció de l'organització de la campanya missional podrà servir de guia per a estudiar el pas de sant Vicent per altres poblacions, siguin dels Països Catalans, siguin de més enllà.

Defensive Federalism. Protecting Territorial Minorities from the «Tyranny of the Majority»

Ferran Requejo i Marc Sanjaume-Calvet (eds.)

Londres i Nova York: Routledge, 2023. 226 p.

ISBN 9781032281964

FÉLIX MATHIEU

Universitat de Winnipeg (Canadà)

f.mathieu@uwinnipeg.ca

Entre els cercles acadèmics i governamentals, cada vegada hi ha més interès en els estudis federals. En part, té a veure amb el fet que un major nombre d'estats unitaris han adoptat algunes característiques del federalisme, com una autonomia institucional a través de l'autogovern per a les comunitats regionals subestats. En conseqüència, el camp dels estudis federals ha experimentat un vigor renovat perquè ha calgut reconèixer que els sistemes federals no es poden entendre amb un plantejament binari simplista. Això ha comportat l'exploració de noves àrees de recerca a mesura que els experts s'aparten de les classificacions analítiques estrictes com la d'estat unitari enfront d'estat federal i, en canvi, adopten un plantejament més dinàmic per entendre els règims polítics i la dinàmica institucional. Aquest recull d'articles contribueix a aquesta tendència de diverses maneres.

Defensive Federalism vol projectar nova llum sobre «de quina manera l'augment de la globalització, així com el pluralisme social, cultural i nacional, influeixen en el federalisme en les actuals democràcies liberals» (p. 1). En concret, ofereix una perspectiva conceptual i analítica original que deriva del que els editors i col·laboradors anomenen *federalisme defensiu*.

Com a plantejament conceptual, el federalisme defensiu implica la idea de protegir i assegurar el desenvolupament de «les entitats territorials d'autogovern contra la tirania de la majoria i revisitar com s'haurien de materialitzar els principals valors liberal-democràtics, com la llibertat, la igualtat, la dignitat i el pluralisme, en les democràcies federals d'avui dia» (p. 2). En aquest sentit, les contribucions que el volum compila s'interessen, principalment, tot i que no exclusivament, en els casos de sistemes federals que abasten una pluralitat de *comunitats nacionals*: «Els casos empírics s'han escollit tenint en compte les institucions analitzades, i inclouen sistemes de govern tant uninacionals com plurinacionals. Volem reflectir les tècniques institucionals i de procediment federals defensives, com cambres superiors, assignació de competències,

repartiment del poder, acords d'autonomia, polítiques *out-out*, executius que comparteixen poder, tribunals federals i els governs de diversos nivells de la UE» (p. 12).

Com a marc analític, el federalisme defensiu obliga els investigadors a estudiar els sistemes federals no només «des de dalt» (primacia de la visió des del centre i els seus interessos associats), sinó també a adoptar una perspectiva «des de baix» (p. 197), i veure com influeix la dinàmica federal en els socis federats. Així, fa referència a «una perspectiva analítica que se centra en un *disseny institucional* més just i factible per implementar millor els valors liberal-democràtics esmentats tant en les federacions com en els països regionals descentralitzats» (p. 2).

Les aportacions que s'han agrupat en aquest volum s'han guiat per dues línies generals (vegeu p. 194-196):

- (1) Més enllà de la retòrica política i constitucional, l'autogovern dels organismes territorials en federacions i estats regionals està ben protegit a la pràctica? Quines són les institucions més adequades per protegir i desenvolupar l'autogovern? Com evolucionen?
- (2) El federalisme és un sistema institucional sòlid per al reconeixement constitucional i l'avinentsa política de nacions minoritàries en estats plurinacionals? El federalisme és realment efectiu a l'hora de protegir i desenvolupar l'autonomia i l'autogovern de les minories nacionals?

En general, cal lloar la tasca dels diversos col·laboradors i dels editors per haver produït un volum que és coherent, intuïtiu, que fa pensar i, sobretot, aporta matisos. Tots els capítols parlen explícitament del concepte clau del federalisme defensiu i aborden com s'aplica en una varietat de casos. El llibre tracta temes relacionats amb l'autonomia regional i l'autogovern a Bèlgica (Patricia Popelier) i la dinàmica de govern compartit a Escòcia i al Regne Unit (Nicola McEwen), de la mateixa manera que es planteja com funcionen els dissenys institucionals asimètrics en un escenari comparatiu (Maja Sahadžić) i, en concret, al Canadà (Kenneth McRoberts). Investiga els efectes del poder de veto en sistemes federals tot centrant-se en Suïssa (Sean Mueller) i ofereix una perspectiva del paper dels jutges constitucionals en la protecció de l'autonomia de les entitats subestatsals des d'una perspectiva comparativa (Karl Kössler). A més, amplia l'abast dels estudis federals amb la incorporació en el debat de l'aportació d'organitzacions supranacionals com la Unió Europea, per entendre millor la dinàmica federal contemporània (Peter A. Kraus), a la vegada que valora la viabilitat del federalisme defensiu en relació amb els escenaris de repartiment de poder consociatius (Allison McCulloch).

Malgrat que les conclusions a què arriben els autors apunten unes tendències generals, aquest volum també és un recordatori de la importància que té el context. Per exemple, si agafem el cas de Bèlgica i la seva típica dinàmica centrífuga, Patricia Popelier se centra en la cerca de «l'equilibri adequat entre les reivindicacions de l'autonomia subnacional per una banda i la cohesió i l'eficàcia de tot el sistema en conjunt de l'altra banda» (p. 61). Així, argumenta que aquest segon no s'hauria d'equiparar a la manca de la primera, i viceversa. Nicola McEwen, per la seva

banda, reflexiona sobre els impactes del Brèxit per a Escòcia en concret, i destaca que l'autogovern sense el govern compartit potser no seria suficient per capacitar formes efectives de federalisme defensiu. De la mateixa manera, Karl Kössler mostra que «els jutges de cadascun dels quatre països (Canadà, Índia, Bèlgica, Espanya) han protegit amb dents i ungles l'autogovern territorial en alguns aspectes i no tant en d'altres, la qual cosa confirma la importància d'un plantejament diferenciat i en profunditat» (p. 169).

El capítol de Peter A. Kraus se centra en la Unió Europea (UE) i recorda també el valor fonamental del context i els matisos. Malgrat que defensa que la UE —com a institució profederal— permet mecanismes de federalisme defensiu per als seus membres constitutius formals, ho fa amb un biaix estadista. De fet, com explica a bastament, «la mateixa igualtat que els estats reivindiquen quan interactuen entre si, sovint no la concedeixen a les seves subunitats territorials o a les minories que queden sota el seu control unilateral. [...] El puzzle de la sobirania a Europa, doncs, no és només el puzzle de la governança en diferents nivells, o del govern segmentat, sinó que és un puzzle marcat per les contradiccions d'un sistema d'estats els components del qual tendeixen a negar en el seu funcionament intern el que reivindiquen per a ells quan es confronten entre si» (p. 190).

Els lectors apreciaran també el valor analític de la conclusió general que aporten els editors del volum —cosa que sovint es troba a faltar en els llibres de reculls. En les seves observacions finals, Ferran Requejo i Marc Sanjaume-Calvet entren en un diàleg constructiu amb els arguments que aporten els diversos col·laboradors seleccionats per ells mateixos. Al final, afirmen que «els seus resultats són més escèptics que optimistes quan es tracta d'avaluar l'ús defensiu pràctic de les institucions federals» (p. 197). En concret, observen que «hi ha una manca de regles procedimentals suficients per garantir l'autonomia regional i l'autogovern, i argumenten que en general les cambres superiors no aconsegueixen protegir l'autogovern d'una manera efectiva» (p. 195). Igualment, s'observa que «els tribunals constitucionals regionals/federals tendeixen a afavorir les opcions cooperatives per damunt de l'autogovern» (p. 195).

D'altra banda, Requejo i Sanjaume-Calvet defensen que «les asimetries constitucionals i polítiques i els procediments d'autoexclusió semblen una manera millor d'assolir els objectius de protegir l'autogovern i acceptar la diversitat nacional» (p. 196). De manera que el volum conclou que «la protecció de l'autogovern, així com un veritable reconeixement de la diversitat nacional i la seva acceptació política, requereix procediments específics, com asimetries simbòliques, institucionals, procedimentals i jurisdiccionals —incloent-hi l'àmbit internacional—, normes legals o polítiques d'autoexclusió, i un conjunt de procediments de govern compartit quan aquests objectius s'hagin establert clarament» (p. 197).

Per dir-ho en poques paraules, *Defensive Federalism* és un recull d'aportacions de gran valor tant per als acadèmics com per als professionals. Per als primers, ofereix una perspectiva innovadora de les agendes de recerca més recents i en curs sobre estudis federals, i apunta cap a nous horitzons per a futures recerques científiques. Per als segons, la varietat de casos estudiats i de

temes abordats ofereix una perspectiva important del que es podria esperar que passés com a resultat d'una via institucional específica en comparació amb una altra. A més, el concepte de «federalisme defensiu» podria ser un concepte acceptat a llarg termini tant pels acadèmics com pels professionals, perquè és intuïtiu i a la vegada té un fonament empíric.

Catalunya 3D. Demografia, diversitat i democràcia

Andreu Domingo

Barcelona: L'Avenç, 2022. 302 p.

ISBN 978-84-18680-23-6

XAVIER BESALÚ COSTA

Universitat de Girona

xavier.besalu@udg.edu

Catalunya 3D és un llibre important, que mereix de ser llegit i debatut pels actors socials i polítics del país. Escrit per un demògraf, depassa de llarg aquesta adscripció acadèmica perquè fa ús de les ciències socials en general, especialment de la sociologia i la ciència política, a més de la demografia. Una obra valenta que en cap moment defuig la confrontació, amb un argumentari sòlid, que posa damunt la taula les seves tesis sobre la situació complexa que viu ara mateix Catalunya.

El llibre d'Andreu Domingo es presta a diverses lectures. Una es defineix per la perspectiva d'anàlisi adoptada: què diuen la demografia, la sociologia i la política dels problemes que avui té plantejats la societat catalana? Una segona lectura es fixaria més aviat en els temes que aborda: el Procés, les migracions internacionals, els atemptats de Barcelona i Cambrils, l'auge de l'extrema dreta, la pandèmia, la crisi econòmica, la identitat nacional... La tercera podria seguir l'estructura que proposa l'autor: els dilemes del sistema català de reproducció, la funció dels relats en temps de postveritat i la crisi de les democràcies arran de la resposta neoliberal.

L'allargament de la longevitat ha trastocat tant la definició social de les edats com les relacions entre les generacions. Fins a quina edat arriba la joventesa? Quan es comença a ser vell? És sostenible que alguns jubilats cobrin més que molts joves en actiu? Què hi ha al darrere de l'allargament de l'edat de jubilació? Preguntes com aquestes alimenten una suposada guerra intergeneracional que alguns esventen per desviar l'atenció dels problemes reals tant dels joves com dels vells... D'altra banda, l'acceleració de les migracions internacionals des de començament de segle ha abonat la teoria del Gran Reemplaçament, segons la qual aquestes migracions suposaran tant la fi de la civilització occidental com la minorització i la irrellevància de la població nativa. Davant d'aquesta amenaça inventada per alguns analistes i esbombada per l'extrema dreta, convé afirmar taxativament algunes certeses: que el sistema català de reproducció, des de fa molts anys, compta amb les successives arribades de migrants per compensar la baixa

fecunditat autòctona, servir l'economia del país i enfortir la seva dimensió demogràfica; que a dia d'avui les persones nascudes fora de l'Estat espanyol i residents a Catalunya ja constitueixen més d'un 20 % de la població i aquest és un fet indefugible que hauria d'estar al centre de les polítiques de les diverses administracions i de qualsevol projecte de futur; que la civilització occidental ha tingut moltes coses bones, però també algunes d'impresentables (el colonialisme i el patriarcat, per esmentar-ne només dues), a més de ser internament plural i d'haver demostrat una capacitat d'assimilació i d'evolució perfectament constatables; i que voler-nos fer creure que als europeus ens passarà com als indis d'Amèrica del Nord, marginats i maltractats al seu propi país, necessita una bona dosi d'imaginació distòpica o d'intencionalitat malèvola...

El que hem convingut en anomenar com el Procés pot ser percebut des de dues òptiques complementàries: com una sortida il·lusionant, mobilitzadora, com una utopia disponible, enfront de les conseqüències de la globalització neoliberal, però també com una reacció col·lectiva i articulada davant l'abandonament i maltractament de l'Estat (un sistema de finançament injust, un servei ferroviari antiquat i insuficient, per posar només dos exemples). Un Estat que, a més, considera els catalans com a estranys: no és perquè sí que l'anticatalanisme sigui tan rendible en termes electorals a la resta d'Espanya... L'augment de les desigualtats, la precarització de les condicions laborals i la desconstrucció progressiva dels estats del benestar han propiciat a molts països d'Europa un increment significatiu dels nacionalpopulismes de dreta com a estratègia de resistència de les classes mitjanes i treballadores a la globalització. A Catalunya, aquests sectors de la població haurien trobat en el Procés una via aglutinadora diferent; per això també el seu naufragi ha derivat en un desconfiat buit nihilista o en una fatiga desesperança. El Procés també ha posat de manifest que l'Estat espanyol no és culturalment i nacionalment neutral: que té una llengua i una religió oficials, una nacionalitat que s'identifica amb només una part del territori i una capital que té dret a xuclar-ho tot, i que tot el que interfereix en aquest projecte ha de ser marginat o anorreat. Perquè, d'altra banda, no és veritat que, amb la globalització, els estats hagin perdut poder davant les organitzacions supranacionals i de les administracions regionals o locals, sinó que simplement han canviat de prioritats: ara s'han posat al servei de l'economia financera i de les grans empreses multinacionals, han renunciat a la seva funció redistributiva, han incrementat les formes de control i repressió, i cada cop actuen més com a gerents aparentment tècnics que assumeixen sense immutar-se les conseqüències deshumanitzadores de la seva acció, entre les quals l'assumpció que cada cop hi haurà un percentatge més gran de població sobrera.

La preocupació per evitar la fractura social del país, per garantir la cohesió social, evitant que les desigualtats econòmiques es fessin insuportables i que les diferències culturals posessin en risc la convivència, ve de lluny. Es remunta a la dècada dels seixanta del segle passat, arran de les migracions arribades de distintes regions espanyoles, singularment d'Andalusia. «Catalunya, un sol poble» va ser un objectiu que va encunyar Josep Benet des de l'esquerra cristiana, que va fer seu Paco Candel i que també va incorporar Jordi Pujol des de la dreta catalanista. Fou aquells anys que el discurs nacional va fer molt encertadament de la llengua catalana la marca

antropològica per excel·lència del poble català, i que encara avui es manté. Perquè és un element que no és genètic, ni hereditari, com podrien ser el color de la pell o els cognoms, sinó que pot ser après per tothom i no és excloent. Probablement aquest és el motiu que explica l'oposició ferotge del nacionalisme espanyol en contra del català, que s'ha anat intensificant darrerament, però que ja va començar els primers anys del desplegament de l'Estatut d'autonomia, i que pivota sobre tres vectors: el fraccionament de la unitat de la llengua, el victimisme dels castellano-parlants enfront de la suposada persecució i marginació del castellà i la futilitat del català en un mercat obert i cosmopolita si el comparem amb la potència de la llengua castellana. Però cal dir també que la unitat del poble català els darrers anys del franquisme i durant la Transició a la democràcia va venir donada no només pel català com a element integrador, sinó també per la lluita compartida en favor de la democràcia i en contra de la dictadura, per la millora d'uns barris deixats de la mà de Déu, i per la possibilitat efectiva d'una mobilitat social ascendent que va fer possible que els fills de la immigració assolissin majors nivells d'instrucció, d'ocupació i de vida en general que els seus pares. Això ens hauria de fer pensar que la integració de la immigració estrangera en el cos social i en la nació catalana no pot passar exclusivament pel coneixement i l'ús del català, sinó que cal també un reconeixement i un exercici real dels drets humans per part d'aquestes persones, i la possibilitat d'ascendir socialment i deixar d'ocupar permanentment el darrer lloc en l'escala laboral i urbana. La integració nacional sense atendre la dimensió econòmica és senzillament una fal·làcia.

Pel que fa a la democràcia, el llibre d'Andreu Domingo assenyala críticament una esquerra segrestada pel relat neoliberal, preocupada primordialment per l'eficiència, la innovació i el retiment de comptes, i despreocupada, en canvi, per les desigualtats socioeconòmiques, per l'emergència del mercat de l'habitatge, per la segregació urbana i escolar, pel deteriorament del sistema de salut... I una extrema dreta que planteja les preguntes que l'esquerra evita, acusa l'esquerra de tots els mals i posa l'origen de tot plegat no pas en l'economia, sinó en la crisi dels valors tradicionals per culpa del feminisme, de l'ecologisme, dels hereus del Maig del 68, de les elits cosmopolites que monopolitzen la Unió Europea. El seu argumentari és prou conegut: la *nostra* cultura amenaçada pel multiculturalisme, la *nostra* seguretat amenaçada pel terrorisme islamista i el *nostre* benestar malmès per l'arribada incontrolada d'immigrants estrangers.

És temps de distopies, ens diu l'autor, és a dir, de narracions que pinten un futur imaginari molt pitjor que el present, com mostren la literatura i el cinema. És temps de relats i de discursos alimentats per mentides o veritats dites alternatives, que identifiquen uns determinats enemics, que apel·len a les emocions, que desvien l'atenció de l'essencial, però que serveixen per reconfortar i cohesionar unes societats desorientades i esporuguides per la incertesa.

Val la pena, com dèiem, llegir aquest *Catalunya 3D* perquè ens posa davant del mirall i ens obliga a preguntar-nos on som i què ens passa, i a mirar de donar algun tipus de resposta que fugi de la superficialitat i de la propaganda.

El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875-1939

Jaume Guillamet

Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2022. 423 p.

ISBN 978-84-9965-652-6

JOSEP MARIA CASASÚS I GURI

Universitat Pompeu Fabra

Institut d'Estudis Catalans

josep.casasus@upf.edu

Culminació d'una trilogia fonamental en història del periodisme a Catalunya

Amb la publicació de l'obra *El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875-1939*, el doctor Jaume Guillamet Lloveras (Figueres, 1950), catedràtic emèrit a la Universitat Pompeu Fabra i membre emèrit de l'Institut d'Estudis Catalans, culmina la seva trilogia fonamental, rigorosa, metòdica i alhora interpretativa, sobre la història general del periodisme català. És un llibre que completa els resultats d'un projecte reeixit, acadèmicament ambiciós, substancialment treballat durant vint anys i escaig de recerca i elaboració, que són molts més anys si ens atenim a les obres anteriors d'aquest historiador, periodista, assagista i professor universitari.

Els tres volums d'aquesta obra magna estan concebuts i vertebrats amb un propòsit encertat d'ordenació i articulació de tres grans períodes històrics, i estan titulats amb una acurada atenció a la dada precisa i a l'enunciat informatiu i alhora implícitament raonat. Els dos primers són *Els orígens de la premsa a Catalunya. Catàleg de periòdics antics (1641-1833)* (Arxiu Municipal de Barcelona, 2003) i *L'arrencada del periodisme liberal. Política, mercat i llengua a la premsa catalana, 1833-1874* (Eumo Editorial, Vic, 2010). I el tercer, d'aparició novella, és l'esmentat a l'inici: *El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875-1939*.

A més d'aportacions inèdites, de recerca bàsica, tant teòrica com empírica, respecte a les contingudes en llibres anteriors d'altres autors relatives al seu objecte d'estudi específic, Jaume Guillamet completa, esmena, precisa o matisa treballs publicats per altres historiadors, i resultats de recerques documentals, extretes de fonts primàries editades durant el segle XX per estudiosos de l'hemerografia històrica registral, com l'obra seminal de Joan Givanel i Mas:

Bibliografia catalana. Premsa (tres volums, Barcelona, 1931-1937), i de l'hemerografia històrica descriptiva, com l'obra de Joan Torrent i Rafael Tasis, tributària en part de la Givanel: *Història de la premsa catalana* (2 volums, Barcelona, 1966).

La metodologia comuna dels estudis d'història hemerogràfica recolza de manera determinant en catàlegs previs de publicacions periòdiques. El mateix Jaume Guillamet, amb el suport de Marcel Mauri, ha dirigit i desplegat treballs d'inventari exhaustiu, ordenació tipològica i anàlisi particularitzada de la premsa territorial, aplegats en el llibre *Catàleg històric general de la premsa en català. L'eclosió de periòdics, 1641-1898*, primer volum editat l'any 2015, i un segon amb el subtítol *L'expansió truncada, 1899-1939*, en vies de publicació per l'Institut d'Estudis Catalans, corporació acadèmica que ha acollit el projecte d'investigació en aquesta matèria emprès pel Grup de Recerca en Periodisme de la Universitat Pompeu Fabra.

Una de les fonts secundàries —si bé parcial— d'aquest treball primicer de catalogació hemerogràfica i del conjunt de la trilogia de Guillamet és l'obra titulada *200 anys de premsa diària a Catalunya, 1792-1992* (Fundació Caixa de Catalunya, 1995), dirigida per Josep Maria Huertas. Unes altres fonts substancials, complementàries o auxiliars, han estat òbviament les monografies de periòdics de l'àmbit català i les antologies genèriques o especialitzades d'articles o de periodistes individuals. Unes i altres d'aquestes fonts s'inclouen referenciades de manera inequívoca, completa, precisa i rigorosa en els treballs publicats per Jaume Guillamet.

La trilogia del professor Jaume Guillamet excel·leix en el nostre àmbit científic com un esforç de recerca, d'elaboració i d'edició sense parió en altres grans cultures periodístiques més properes o accessibles, llevat dels quatre volums de la *Histoire générale de la presse française*, editada per Presses Universitaires de France i dirigida des del primer volum de l'any 1969 fins al de 1972 per Claude Bellanger, Jacques Godechot, Pierre Guiral i Fernand Terrou; i dels quatre volums de la *Historia del periodismo de España* de María Dolores Sáiz i María Cruz Seoane, editats per Alianza Editorial Universitaria els anys 1983, 1996 i 2006.

Cal remarcar, per altra banda, que els quatre volums d'*Historia del periodismo español* de Pedro Gómez Aparicio, publicats per Editora Nacional els anys 1967, 1971, 1974 i 1981 són el resultat irregular d'un mètode universitari molt discutible pel que fa a la recerca científica bàsica —o primària— en fonts i de la seva explotació editorial.

En l'àmbit anglosaxó només em consta com a obra de propòsit d'historiografia general del periodisme —cal aclarir que no soc estrictament historiador— la que va publicar James Melvin Lee amb el títol *A History of American Journalism* (Houston Mifflin Co., Boston, 1917), llibre doblement històric en ell mateix: molt limitat en el temps que abasta el seu contingut i —atès l'any d'edició— allunyat evidentment de la nostra contemporaneïtat. En el cas d'Alemanya, tot i ser una primera potència en teoria del periodisme —amb fites contemporànies com els dos volums voluminosos de la *Journalistik* de Siegfried Weischenberg dels anys 1992-1995—, no em consten històries de conjunt del periodisme propi, tret de les aportacions esparses de Jürgen Wilke, renovador, com Jaume Guillamet, dels mètodes del positivisme historiogràfic en introduir

estadístiques que permeten relacionar l'evolució conceptual i professional del periodisme amb l'evolució demogràfica i econòmica.

En aquesta visió superficial que he exposat aquí del panorama bibliogràfic en què s'emmarca la trilogia de Jaume Guillamet he deixat de banda, és clar, aquelles obres més específiques de la meua especialitat —la periodística dels gèneres i dels autors— com són els catàlegs de periodistes espanyols de Manuel Ossorio y Bernard —editat en els anys 1903-1904— i el d'Antonio López de Zuazo Algar —editat en els anys 1980-1981— i l'antologia crítica i comentada de Josep Maria Miquel i Vergés —datada el 1937— i, a escala espanyola, el manual de periodística comparada de José Acosta Montero —dos volums publicats l'any 1973.

És just fer esment de l'abundosa aportació anterior de Jaume Guillamet a la història de la premsa, concretada en manuals i llibres de divulgació, però sobretot cal remarcar una obra cabdal i de referència internacional com és *La premsa comarcal. Un model català de periodisme popular*, editada per la Generalitat de Catalunya el 1983.

Es tracta ara, però, d'entrar en detalls significatius i aspectes rellevants del tercer volum, el més novell, de la trilogia de Guillamet, el llibre *El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875-1939*. La magnitud intel·lectual de l'esforç acadèmic aplicat en la trilogia històrica d'aquest objecte d'estudi tan ampli com és la premsa editada a Catalunya durant tres-cents vuitanta anys aconsella optar, com ha fet Guillamet, per l'ordenació i l'articulació amb criteris conceptuals coherents tot el conjunt de cada període estudiat.

En aquest darrer volum, les tres parts de l'obra responen molt bé al propòsit d'aspirar que es pugui llegir des de diverses perspectives.

La primera part ens guia en la visió general del llarg període de seixanta anys i escaig, interpretat per Guillamet de manera que vincula l'evolució de la premsa amb la cursa de les idees i dels esdeveniments polítics, plantejament que facilita al lector l'exercici de la seva pròpia valoració d'una etapa històrica determinant, singularment convulsa, amb inestabilitats cròniques i canvis rotunds d'interès general periodístic.

La segona part del llibre s'inicia amb una nova proposta, afinada, sobre unes dicotomies acadèmiques que altres autors hem aplicat en hemerografia tipològica. Introdueix en aquest camp una taxonomia original, concebuda en funció del temps de vida de les publicacions, criteri que justifica classificar-les en dues grans categories: diaris estables i diaris ocasionals. També cal remarcar la diferenciació que estableix Guillamet entre diaris de negoci i diaris ideològics, nomenclatura que matisa les diverses denominacions emprades per la literatura periodística acadèmica anterior. Durant la segona meitat del segle XX els experts en aquesta matèria empràvem les diverses locucions —diari industrial, comercial, d'empresa— que els pioners en teoria de la premsa establiren per anomenar un model de periòdic que Guillamet qualifica de «diari de negoci». També pel que fa al nom, el model de «diari ideològic», com l'anomena ell, és l'equivalent als qualificatius de diari d'opinió o diari doctrinal que trobem en manuals i tractats anteriors. No són denominacions ni divisions arbitràries, tanmateix.

Jaume Guillamet ho demostra i argumenta amb una laboriosa tasca de constatacions i comparacions, ben útils per als lectors més avesats i també per als qui s'interessen per dades significatives en l'evolució contemporània de les indústries periodística, editorial i cultural en general.

Dins el capítol final d'aquesta segona part del llibre, pren un relleu extraordinari l'apartat que l'autor dedica al sorgiment de la cultura corporativa dels periodistes. És un tret definitori de la maduresa de la modernitat professional en els anys centrals del segle XX. Jaume Guillamet el tracta des de diversos prismes —l'associatiu, el sindical— i amb una rica aportació de textos d'obres i articles de periodistes que van fer incursions des de tombant de segle en unes incipients teories del periodisme. El gruix substanciós d'aquestes quaranta-cinc pàgines concretes del llibre de Guillamet constitueix un molt estimable material de base per endegar o complementar eventuais estudis de sociologia i d'antropologia professionals sobre l'ofici de periodista en la primera meitat del segle XX.

Aquest llibre contribueix, de forma ben documentada i raonada, a afermar la idea que en els anys trenta del segle XX el periodisme català va fer un salt endavant qualificatiu afavorit per la confluència de condicions polítiques —llibertats republicanes, deixondiment del catalanisme radical, incipient emancipació de la dona—, pels progressos en l'ús normatiu de la llengua pròpia per part dels periodistes, per la irrupció de la ràdio amb el seu potencial informatiu formidable, per la desclosa del fotoperiodisme que facilitaven les prestacions de noves càmeres lleugeres —com la Leica— i la millora de la impressió de diaris en rotogravat.

L'última part d'aquest llibre està integrada per tres capítols que són, en definitiva, una reflexió fonamentada a la manera d'unes conclusions ben raonades, i coherents amb el discurs que sembla que ha guiat Jaume Guillamet des de la mateixa concepció de tota l'obra i dels propòsits expositius dels resultats d'un projecte investigador i divulgador que, sens dubte, satisfà totes les expectatives.

Com ja havíem de valorar en els volums anteriors de la trilogia, i molt singularment en el segon, en aquest tercer és també molt remarcable l'aparell de recursos positivistes que Guillamet inclou en l'apèndix: bibliografia, no cal dir; índex exhaustiu de periòdics; índex onomàstic acurat i taules de tota mena que fan d'aquesta obra una font ben pràctica per a la lectura minuciosa i la recerca especialitzada.

Cal que valorem aquest volum, sobretot, però també els altres dos llibres de la trilogia historiogràfica de Jaume Guillamet, com un estímul per a futurs investigadors. Des del punt de vista més acadèmic, científic en definitiva, aquest treball colossal de Guillamet és un exemple de com es pot avançar en un camp tan poc conreat i tan poc fressat com el de la nostra història del periodisme combinant dosis precises de recerca bàsica amb un gruix poderós de recerca aplicada, sobretot en el nostre cas, a una autèntica transferència social de coneixement.

Technology and Finance (The Future of Banking 4)

Darrell Duffie, Thierry Foucault, Laura Veldkamp i Xavier Vives

Londres: CEPR Press, 2022. 189 p.

ISBN 978-1-912179-60-2

JORDI CABALLÉ

Universitat Autònoma de Barcelona

jordi.caballe@uab.es

Aquest llibre conté el quart informe de la sèrie «El Futur de la Banca» («The Future of Banking»), iniciada el 2019, que tracta sobre l'evolució dels sistemes bancaris i els mercats financers en el període posterior a la crisi financera i durant la crisi de la COVID-19. Aquests informes són fruit del treball de la IESE Banking Initiative amb la col·laboració del Centre for Economic Policy Research (CEPR). Tots quatre informes es caracteritzen pel rigor acadèmic a l'hora d'analitzar els efectes de la política regulatòria i de competència sobre els models de negoci de la banca. Aquests estudis han estat coordinats per diferents economistes acadèmics de primeríssim nivell mundial en el camp de les finances. Xavier Vives, professor d'Economia i Finances de la IESE Business School, ha estat membre de l'equip coordinador en tots aquests informes i, per tant, se'l pot considerar com el seu veritable inspirador.

Els anteriors tres informes, publicats els anys 2019, 2020 i 2021, s'han centrat, respectivament, en l'anàlisi de les conseqüències de la dècada de regulació posterior a la crisi financera, a la transformació del model bancari posterior a la crisi de la COVID-19 i a la resiliència del sistema financer davant desastres climàtics i naturals. L'últim informe, que a continuació ressenyem, analitza com els canvis associats a la revolució de les tecnologies digitals han afectat el món de les finances i de la banca. Aquest informe ha estat coordinat, a més del ja esmentat Xavier Vives, per Darrell Duffie, professor de la Stanford Graduate School of Business, Thierry Foucault, professor de la HEC (París) i Laura Veldkamp, professora de la Graduate School of Business de la Universitat de Colúmbia a Nova York.

Aquesta publicació conté, a banda de l'informe esmentat, el programa de la conferència «Tecnologia i finances» que va tenir lloc en línia el 8 d'abril de 2022. Aquesta conferència tenia un programa que cobreix precisament els tres grans blocs de l'informe. El llibre també incorpora l'interessantíssim discurs introductori a la conferència per part de Fabio Panetta, membre del comitè executiu del Banc Central Europeu. Panetta se centra a exposar les que creu que poden ser les implicacions de la introducció de monedes digitals creades pels bancs centrals (CBDC).

D'una banda, les CBDC redueixen el paper dels bancs tradicionals com a intermediaris financers i supervisors dels riscos assumits pel sector privat. De l'altra, l'existència d'una moneda segura com l'euro digital pot fomentar els pànics bancaris en moments de crisi, ja que els bancs comercials passarien a ser percebuts ara com molt més insegurs pels seus clients. Finalment, un euro digital té conseqüències innegables (però no en una unívoca direcció) en els mecanismes de transmissió de la política monetària.

Tal com ja s'ha comentat, l'informe pròpiament dit analitza l'impacte de la tecnologia digital en les finances, analitza els costos i beneficis d'aquesta tecnologia i la necessitat d'intervenció regulatòria. La primera part de l'informe tracta de la disrupció en el sistema de pagaments induït per les noves tecnologies. En particular, s'analitza com queda afectat el paper dels dipòsits tradicionals com a mitjà de pagament i la seva potencial substitució per les CBDC. L'anàlisi va en la línia dels arguments expressats anteriorment per Fabio Panetta però, en la part dels beneficis, es posa més èmfasi en el fet que les CBDC ajuden a protegir el sistema de pagaments i a facilitar la inclusió financera en regions poc bancaritzades. Respecte als costos, s'apunten els riscos associats als ciberatacs i a la falta de privacitat, a més de la ja apuntada major propensió als pànics bancaris en moments de crisi financera i la reducció del volum de préstecs per part dels bancs comercials. Aquest últim efecte és una conseqüència de la pujada dels tipus d'interès dels dipòsits als quals es veurien abocats els bancs per atreure dipositants que altrament serien atrets per les monedes digitals. Evidentment, aquest augment en la remuneració del passiu dels bancs comportaria una més estricta selecció dels préstecs i, per tant, la reducció del volum concedit.

Finalment, l'informe introdueix una consideració important en aquest apartat. Els CBDC emesos per potències econòmiques com els Estats Units poden acabar sent dominants a escala internacional i, per tant, poden posar en perill l'efectivitat de la política monetària dels països petits oberts al comerç internacional. L'informe advoca per acords internacionals que evitin aquest perill.

La segona part de l'informe es refereix als efectes sobre el sistema bancari de la disponibilitat i ús massiu de dades. L'ús de *big data* comporta que les empreses millorin la gestió i la productivitat i, per tant, que puguin dissenyar i oferir productes i serveis que s'ajustin millor a les preferències dels consumidors. Les FinTech són precisament empreses que processen quantitats immenses d'informació de manera molt més eficaç que la banca tradicional per així poder oferir préstecs de manera molt més ràpida i eficient. Això és especialment atractiu per als petits empresaris i per a altres sectors de la població que estaven exclosos parcialment del mercat de crèdit.

Evidentment, la disponibilitat de bases de dades massives obre la porta a la discriminació de preus i a la manipulació dels potencials clients en benefici dels intermediaris financers. Aquests operadors, si poden identificar millor les preferències dels clients, els podran fer recomanacions molt més personalitzades. Per tant, cal regular efectivament la protecció i l'ús que es fa de les dades per evitar aquestes pràctiques. Un altre aspecte que s'ha de tenir en compte és que, a

mesura que una empresa financera creix, genera més transaccions i, per tant, més dades, l'ús de les quals es tradueix alhora en més creixement. El resultat d'aquesta espiral és que plataformes de BigTech poden acabar monopolitzant el mercat, destruir la competència i, per tant, reduir el benestar agregat. Els autors de l'informe conclouen aquesta part amb consideracions més tècniques sobre com computar el «valor» de les dades, ja que constitueixen un actiu intangible de les empreses financeres que cal valorar de manera acurada.

L'últim aspecte analitzat en l'informe es refereix a la generalització de les transaccions en els mercats financers a través de plataformes electròniques i a partir d'algoritmes. Aquesta electrònificació dels mercats financers ha tingut efectes diversos, com ara una més gran fragmentació dels mercats, ja que cada actiu pot tenir el seu propi mercat, un augment significatiu de les transaccions a molta alta freqüència, gràcies a l'ús intensiu d'algoritmes o un canvi profund en el model de negoci de les borses, perquè l'electrònificació ha permès reduir tarifes i augmentar la competència entre borses. Evidentment, aquests canvis també comporten riscos evidents, com ara la potencial vulnerabilitat dels algoritmes a ciberatacs que provoquin una desestabilització profunda dels mercats financers o l'asimetria informacional que es produeix entre els propietaris de les plataformes (les quals generen i tenen accés a un volum enorme de dades que poden processar) i els seus usuaris.

Com es pot veure, en aquest llibre s'analitzen qüestions de gran transcendència per entendre les conseqüències de la tecnologia sobre el sistema bancari i els mercats financers. L'informe està adreçat principalment a una audiència formada per reguladors, acadèmics i empreses privades. Resulta, d'altra banda, inevitable, atesos el rigor i la precisió dels arguments aportats, que la seva lectura sigui molt més difícil per a una audiència no especialitzada en la terminologia i la pràctica de l'àmbit financer.

Cal esperar, doncs, futures edicions d'aquests informes sobre el futur de la banca liderats pel professor Xavier Vives. Esdeveniments recents com les dificultats a què s'han enfrontat alguns bancs regionals dels Estats Units, que han requerit el rescat o l'absorció per part de bancs més grans, posen en relleu la relació entre la política monetària i el sistema bancari. Efectivament, les pujades successives de tipus d'interès decretades per la Reserva Federal han provocat una forta devaluació dels bons del tresor que aquests bancs tenien en el seu actiu i això ha desembocat en pànics bancaris. Aquesta interacció entre les polítiques antiinflacionàries i l'estabilitat de la banca pot ser objecte d'un futur informe, així com ho haurà de ser inevitablement la irrupció de la intel·ligència artificial en el món financer.

English version

Introduction and objectives

Revista Catalana de Ciències Socials / Catalan Social Sciences Review (RCCS/CSSR) is published every year by the Philosophy and Social Sciences Section (SFCS) of the Institut d'Estudis Catalans (IEC) in order to disseminate its research and activities in the scholarly community and society at large.

The simultaneous use of Catalan and English reflects our interest in addressing both members of the IEC's linguistic community and the international public interested in our work in the fields encompassed in our section: anthropology, political science, communication studies, demographics, law, economics, philosophy, geography, education, psychology and sociology.

The Institut d'Estudis Catalans is the interdisciplinary scholarly academy common to the three autonomous communities in Spain where Catalan is an official language (Catalonia, the Regional of Valencia and the Balearic Islands), as well as the Principality of Andorra, a narrow part of Aragon bordering Catalonia, the French department of the Pyrénées-Orientales and the city of L'Alguer on the Italian island of Sardinia.

The founding objectives of the RCCS/CSSR are:

- 1 To promote, foster and stimulate Catalan scientific and scholarly production in philosophy and the social sciences.
- 2 To coordinate an international platform to disseminate Catalan scholarly production in the different categories falling within the general aegis of the social sciences.
- 3 To participate in initiatives to internationally disseminate Catalan scholarship in English by means of the IEC's online catalogue of publications.
- 4 To guarantee the global scholarly community access to high-quality Catalan social sciences research, focusing on works that are originally written in Catalan.
- 5 To contribute to creating a sense of cultural belonging of shared support among philosophy and social sciences researchers from all the Catalan-speaking countries and territories.

Dossier

Introduction to the dossier “Cross-border connections within a united Europe: from infrastructure networks to human relations”

JOSEP VICENT BOIRA

University of Valencia
josep.boira@uv.es

RAFAEL GIMÉNEZ CAPDEVILA

Catalan Society of Geography
presidencia.scg@correu.iec.cat

Cross-border spaces play a huge stake in Europe’s future, although this is paradoxical given their peripheral location. However, the disappearance of borders within the European Union is precisely what enables it to ensure a common area that is large enough to survive in a globalised world. This monograph grapples with the challenge of presenting the issue within this European—and, in particular, pro-European—horizon precisely when the project of a united, cohesive Europe is seemingly endangered by the renationalisation of the thinking of some of its leaders and the selfishness of some of the societies the continent is home to.

The articles in this monograph share a set of common points. The first is their European vision: cross-border spaces cannot be debated without understanding Europe’s concern with cross-border cooperation and the efforts to physically resolve cross-border bottlenecks. Secondly, the articles also seem to concur in highlighting the importance of functional spaces when talking about the actions to be carried out in these territories, and all three stress the need to create cohesive spaces that improve their residents’ quality of life. Thirdly, it seems essential to overcome the negative consequences of the border effect, which can be felt by the societies on either side in many dimensions of everyday life. Fourthly, perhaps due to the authors’ professional background—most of them are geographers—they all consider it necessary to rethink the territories by looking at the connections at different scales of action, including transport,

communication and cooperation, in a coherent scheme that encompasses land and road planning. Finally, they also offer a critical view of the processes pursued thus far by the policies of the states involved.

In the first article, Martín Guillermo Ramírez and Juan Manuel Trillo review the process of constructing cross-border cooperation in Europe as a general framework for this monograph by evoking the spirit of reconstruction in the years following the Second World War, yet without ignoring more recent episodes associated with the COVID-19 pandemic and Russia's war of aggression in Ukraine. At the same time, they outline the specific cooperation measures adopted by the EU since 2017 and take stock of their strengths and weaknesses in view of the current situation.

In the second article, Josep Vicent Boira, Matteo Berzi and Antoni Durà analyse the importance of the transportation system in overcoming the border effect, and especially the role that rail can play in achieving this. The authors stress the revalorisation of border spaces through different European Union programmes, as well as the maturity of the Trans-European Transport Network, which may offer encouraging prospects for the territories if it is employed in conjunction with a more local network. Finally, the authors also review the current state of rail connections between Catalonia and southern France within the European perspective and new developments related to the business plans of companies like Renfe and SNCF, along with the initiatives of institutions such as the Government of Catalonia to promote rail transport between cities and territories.

Finally, Jaume Feliu, Javier Martín, Rafael Giménez Capdevila and Margarita Castañer analyse the specific case of the Catalan Cross-Border Space, with a study of the projects that have received European aid via the Interreg programme between 1991 and 2021. They review themes and financing and focus on the actors that have participated in and led these projects. They also criticise the French government's closure of secondary border crossings and offer proof of the locals' concern with this move.

In summary, this monograph aims to provide an opportunity to reflect on cross-border spaces, particularly those created around the state borders that divide the Catalan linguistic community in two—an update of a topic that has already appeared in this journal—at a time of both uncertainty and opportunity. The maturation of cooperation policy and the construction of a true Trans-European Transport Network could produce tailwinds that help better foster the integration of cross-border territories. This would work to the European Union's favour and contribute to the weakening, if not disappearance, of the border effect, which even today continues to penalise citizens in general and those in border areas in particular.

Cross-border cooperation in a tumultuous Europe¹

MARTÍN GUILLERMO RAMÍREZ

Association of European Border Regions
info@aebr.eu

JUAN MANUEL TRILLO SANTAMARÍA

Universidade de Santiago de Compostela
juanmanuel.trillo@usc.es

ABSTRACT

This article provides a study of the history of European cross-border cooperation, its most important features and several issues currently being debated. As such, it offers a brief overview of the origins of cross-border cooperation, which trace back to the reconstruction of Europe after the two World Wars. It then focuses on the measures adopted by the European Commission since 2017 in an effort to promote cooperation, following the ‘Cross-Border Review’. Thirdly, it analyses how cross-border cooperation was impacted by the COVID-19 pandemic, which fostered policies aimed at bolstering state boundaries, leading to an increasing number of scholarly studies not only focused on cross-border cooperation but also falling within a broader debate in the field of border studies. Finally, we outline the strengths and weaknesses detected today, while also comparing European cross-border cooperation with the same phenomenon in other parts of the world.

1. This paper forms part of the research project “From cross-border to inter-autonomous communities cooperation: challenges and opportunities for the territorial organization of Spain. Lessons from the Spanish-Portuguese border”; code PID2021-126922NB-C22, financed by the Ministry of Science and Innovation, the State Research Agency and the ERDF.

1. Introduction

Just when it seemed that the effects of the economic crisis that started in 2008 were a thing of the past, the COVID-19 pandemic unleashed a truly global emergency that had political, social and economic ramifications. After the worst two years were over, Russia's invasion of Ukraine once again shined the spotlight on the important role geopolitics plays in markets, and how war has direct economic effects on ordinary people. Meanwhile, Europe has been experiencing a migration crisis since 2015, alongside an unfinished Brexit. All these processes have had a direct impact on state borders, which have tended to be battened down in the face of these crises, and have cast doubt on a European integration process that is sustained on cohesion, a territorial factor in which cross-border cooperation is essential.

Without striving to provide an exhausting overview of the issue of European cross-border cooperation today, in this paper we will investigate past milestones, point out the most salient features and mention certain matters currently being debated. Thus, we shall first provide a brief overview of the origins of cross-border cooperation on the continent, which came hand-in-hand with European reconstruction after the two World Wars. We will then focus on the measures designed to encourage cooperation that have been promoted by the European Commission since 2017, following the 'Cross-Border Review', to see how they have fared in these tumultuous times. Thirdly, we will analyse how cross-border cooperation was impacted by the COVID-19 pandemic, which fostered policies aimed at bolstering state boundaries. This has led to an increasing number of scholarly studies not only focused on cross-border cooperation but also falling within a broader debate in the field of border studies. Finally, we will outline the strengths and weaknesses that can be seen today, while also comparing European cross-border cooperation with the same phenomenon in other parts of the world, such as Latin America.

2. Cross-border cooperation in Europe: since the start of the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine

In the wake of the two World Wars, the border towns along the Rhine River launched a process that was at first merely informal in nature but gradually grew more sophisticated, until it eventually became an essential part of the current European integration process, particularly due to it being a bottom-up phenomenon. This is where the seed of cross-border cooperation in Europe was sown; it started with good-neighbour policies and has given rise to an entire plethora of structures, agreements and initiatives since the creation of the first Euroregion in 1958 (in Gronau, Westphalia). Durà *et al.* (2018) have counted 343 territorial cooperation structures in Europe, 299 of which are identified as being devoted to cross-border cooperation with some Euroregional features, while 267 actually meet the operating definition of 'Euroregion'. Kaucic

and Sohn (2022) limit this list to 209 cross-border cooperation initiatives which have some type of institutionalisation in the territory that serves as their sphere of action. In any case, other lists checked on different border region platforms corroborate the existence of several hundred structures that mark the European Union's internal and external borders.² Thus, we can assert that cross-border cooperation has a longstanding tradition in many places in Europe. However, in some southern European countries like Spain, Portugal and Greece, this has only been possible after the 1980s in the wake of major political changes, the instatement of democratic systems and these countries' accession to the European Community (Paül *et al.*, 2017). A similar process has taken place in Central and Eastern European countries since 1989, when they joined the European Union (EU), and it continues today with the countries that are in the 'pre-accession' phase (the Western Balkans, Ukraine, Moldova and Georgia).

It is essential to emphasise that at the beginning, cross-border cooperation tended to be more bottom-up than top-down. Representatives of the cross-border regions wanted to improve living conditions, guarantee lasting peace and eradicate barriers, restrictions and any other factors that could contribute to separating the peoples that live in border regions (Trillo, 2010; Peyrony, 2020). This is why associations of border towns and regions on both sides were set up according to the different national laws and focused on matters of mutual interest. Sometimes a single structure with members from two states (e.g., different Euroregions along the German-Dutch border) or from three states (e.g., the Mosel/Rhine Euroregion [BE/DE/NL]) was established through bilateral or trilateral agreements (like the 1991 Anholt DE-NL Treaty), while others had to be established with coordination from associations from each of the participating states within the same Euroregion. Structures that were larger in terms of territories and populations were also created, like the Greater Region of SaarLorLux (BE/DE/FR/LU), the Lake Constance Conference (AT/CH/DE/LI) and the Upper Rhine Conference (CH/DE/FR). A growing number of working communities was created (among the Alpine, Danube and Pyrenean countries), as well as Eurodistricts, albeit to a lesser extent (AEBR, 1995).

In any case, in the late 1960s there were few European or bilateral instruments that favoured cross-border cooperation. Plus, it was essential to coordinate efforts and create an effective lobby before the European institutions and state authorities in order to defend the interests of the border regions (and the nascent cross-border regions). A mouthpiece was needed in Europe, and it materialised with the founding of the Association of European Border Regions (AEBR) in Anholt Castle (Westphalia) on the initiative of the regions and the Council of Europe as a Permanent Conference of European Border Regions. The AEBR not only had solid ties with the Council of Europe but also forged bonds with the European Parliament,

2. The most prominent ones are the Association of European Border Regions (<<https://www.aebr.eu/>>), the *Mission Opérationnelle Transfrontalière* (<<https://www.espaces-transfrontaliers.org/>>) and the Central European Service for Cross-border Studies (<<https://budapest.cesci-net.eu/>>), as well as the EGTC Platform of the EU's Committee of the Regions (<<https://cor.europa.eu/en/our-work/pages/egtc.aspx>>).

the European Commission and many state and regional governments. Therefore, it has become a powerful force in developing cross-border cooperation on all European borders and has promoted the intensification of European integration by putting cooperation programmes into practice, thus becoming a huge asset to continental cohesion (Gabbe & von Malchus, 2008).

The 1980s started with the Council of Europe's drive for cross-border cooperation via another key instrument, the Council of Europe's Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities (Council of Europe, 1980), which facilitated cooperation among the local and regional entities of many countries that signed the convention and its additional protocols. The foundations of the next landmark step, Interreg, were laid in the late 1980s; Interreg is the regulatory and financial underpinning of a process closely tied to European cohesion: territorial cooperation (Medeiros, 2008; Guillermo, 2023). The 1990s witnessed the launch of sustained, systematic and pluriannual financial aid for cooperation which still continues today. This European initiative has now been around for three decades, and the sixth edition of Interreg continues to concentrate on steering and stimulating cooperation among regions. It is co-financed by the European Regional Development Fund (ERDF), which is one of the structural funds, along with contributions by member states (Reitel & Wassenberg, 2015). The operating programmes of Interreg VI (2021–2027) are currently getting underway. Furthermore, during the period 2007–2013, a legal instrument for territorial cooperation—especially cross-border and interregional cooperation—was developed and consolidated: the European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC), whose regulation was approved in 2006 and was later reviewed and amended in 2013. This is yet another important milestone in cross-border cooperation in Europe, especially in terms of multilevel governance (Nadalutti, 2013). Right now, new possibilities for EGTCs are being debated, including whether or not new instruments that could respond to the diverse, complex obstacles and new needs facing cross-border cooperation in Europe should be established (Evrard, 2022).

Since the start of Interreg, which dovetailed with the fall of the Iron Curtain, cross-border cooperation mechanisms have been established targeting the Central and Eastern European countries, as part of different general EU programmes aimed at supporting these countries (PHARE, TACIS, Neighbourhood Policy, Pre-Accession, etc.). These programmes gradually got more sophisticated with the goal of supporting the future accession process in what was then the European Community, and this process was often implemented successfully thanks in part to the processes initiated in these countries' cross-border regions. The promotion of cooperation at the European Union's external borders plays a prime role in the European Neighbourhood Policy (ENP), the Eastern Partnership, the Barcelona Process and the Union for the Mediterranean (Celata & Coletti, 2015). Nonetheless, in the current programming period (2021–2027), all the cross-border cooperation programmes on the EU's internal and external borders are coordinated under the same initiative: Interreg. If we tally all the cross-border cooperation projects carried

out as part of these programmes on the EU's internal and external borders, the total far exceeds 20,000.³

Within Central and Eastern Europe, approaches to cross-border cooperation emerged following the staggered opening of the borders in 1989–1990, which required very careful, cautious planning (Kolosov & Więckowski, 2018). Cross-border cooperation was particularly needed on these borders, which had been ironclad for many years, to boost trust in the societies located in the states on both sides. More cooperation could lead to development improvements and offset the geographic inequalities of the border areas and the huge income, infrastructural and other disparities, especially along the EU's external borders but also among candidate countries. Furthermore, many border areas where minorities lived were facing additional problems and challenges which required particularly careful planning.

Many of these border regions also set up Euroregions or similar structures, most of which learned quickly from Western Europe's experiences and fostered cooperation with neighbouring zones in both areas on a local, regional and national scale until they joined the EU. These new internal borders were already prepared to actively participate in the operating programmes and join the normalising territorial cooperation procedure within Interreg. On the other hand, new external borders were created. The ENP was set up to aid cooperation in these new spaces, which enabled the benefits of the 2004 enlargement to be shared with the EU's new neighbouring countries and prevented the appearance of new dividing lines between them and the enlarged EU. The Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA) was also created specifically for candidate countries. Both the ENP and the IPA included many cross-border cooperation programmes (Scott, 2006). Specific agreements were made with the Russian Federation, and similar programmes were also set up, first in four and later in six cross-border areas, in a tortuous bilateral process with the EU. These programmes with the Russian Federation were developed and renewed, even into the current programming period, although the latest phase of both previous and current programmes had to be cancelled after Russia's armed forces invaded the sovereign territory of Ukraine in late February 2022.

We should note that with the help of the Euro-Mediterranean Partnership's MEDA programmes, cross-border cooperation was also fostered in the Mediterranean region with the EU's neighbouring countries. The Euro-Mediterranean Partnership or the 'Barcelona Process' is part of the European Neighbourhood Policy. The Union for the Mediterranean is currently the southern branch of the ENP, while the eastern branch is called the Eastern Partnership.

3. The keep.eu database (<<https://keep.eu/>>), managed by Interact, has registered a total of 26,682 projects, which account for 87 % of all Interreg projects (cross-border, transnational, interregional, etc.), 286 programmes (78 %) and 120,032 partnerships (82 %). If we search for cross-border projects, the results yield 21,625 projects, 52,529 partners, 79,538 partnerships and 226 programmes. This database has become a very useful tool in researching and analysing cross-border cooperation. It is used to build networks of similar projects, learn from others' experiences and design better projects for the future. A publication by Bruegel, a globally renowned economics think tank, not only included a European regional analysis that used keep.eu to find important data but also revealed that Interreg projects are associated with higher economic growth in the participating regions compared to regions with little or no cooperation within Interreg (Darvas, Mazza & Midões, 2019).

In view of all these experiences, we can conclude that the main reasons for cross-border cooperation are (AEBR, 1995, 2018):

- to encourage the shift in perception of the concept of borders from separation lines to meeting points for neighbours;
- to overcome mutual grudges and prejudices between peoples in border regions, which exist as a result of the historical legacy (scars from the past);
- to expand local democracy and the capacity for the regional and local administrations in border regions to act;
- to overcome these regions' status as state peripheries and their isolation;
- to promote their growth and economic development and to improve citizens' living conditions in a coordinated fashion;
- to achieve the territorial cohesion of these spaces, among them and within their states, while facilitating their countries' rapid integration into the EU (or other integration processes).

Furthermore, the political, institutional, socioeconomic and cultural added value of cross-border cooperation for the continent on the whole has been proven in numerous specific examples around Europe, as reported by different authors, particularly the AEBR (1995, 2018) and its leaders (Gabbe & von Malchus, 2008; Guillermo, 2018).

While these processes have had their ups and downs, many of them have endured and solidified throughout the different European programmes. However, as noted at the beginning of this article, the last decade or so has been particularly hard. The 2008 financial crisis ushered in nationalistic reactions by some central governments and a rise in Eurosceptic attitudes, and cross-border processes have not been immune to them. This was followed by the 2015 migration crisis, a series of border closures and the resumption of border checks, some of which are still in place today (see section 4 of the article by Feliu *et al.* in this same dossier). Since then, we have witnessed not only chaotic migration policies in a number of different countries but even the construction of border walls and fences as demarcation devices (Toğral, 2018). And these are located not only along the boundaries of what is called 'Fortress Europe' (Jünemann, Fromm & Scherer, 2019), that is, between EU member states and non-members (such as Hungary-Serbia and Latvia-Russia), but also along the EU's 'internal borders', as in Hungary-Croatia and Slovenia-Croatia, constructed in 2015. In parallel, tensions over Brexit and doubts surrounding the Irish border still linger. And in 2022, the president of Russia, Vladimir Putin, decided to make good on his threats and invade Ukraine, which has also had harsh repercussions on cross-border cooperation, from the cancellation of the programmes between the EU and Russia to the effects this has had on Ukraine's western borders with the easternmost EU member states. Furthermore, the eastern regions of Finland have gone from having reasonable cooperation with Russia just months ago to closing the border and now

joining NATO. The border regions between the Russian Federation and Ukraine actually shared four Euroregions a decade ago, including in Donbas, and the AEBR even held its 2011 Annual Conference in Kursk, the capital of the Russian oblast of the same name which shares a border with the Ukrainian province of Sumy (both regions were in the Yaroslavna Euroregion) (Guillermo & Trillo, 2021).

3. The 'Cross-Border Review', the 2017 report and the Cross-border Mechanism

With the twenty-fifth anniversary of Interreg being celebrated during Luxembourg's presidency of the Council in 2015, an in-depth review was undertaken of what territorial cooperation in general and cross-border cooperation in particular meant for European cohesion. The Directorate-General for Regional and Urban Policy (DG REGIO) had commissioned a 'Eurobarometer on Cross-border Cooperation' in the EU, which was published in June 2015, and this enabled the 'Cross-Border Review' (CB Review) to be launched, an exercise on consultation and exchanges at all levels (European, state, regional, local, cross-border, transnational and interregional, among EU departments and institutions, with universities and civil-society organisations). Studies and pilot projects were commissioned, and a host of conferences and workshops were held in different border regions around Europe. The culmination of this CB Review was the Communication dated 21 September 2017, *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions* (EC, 2017), which proposed an action plan with ten specific initiatives. Below are some of the achievements of that Communication, even though it soon had to grapple with the pandemic and widespread border closures:

- DG REGIO's Border Focal Point (BFP). Its small team has been very active on the ground and addressed general and specific issues of cross-border interest. It has also held several thematic conferences on cross-border health, transport and employment. In recent years, it has organised an online 'Beyond Borders: Breakfast Debates' series on different matters of interest; the last one, held on 1 June 2023, kicked off a second season on the topic of 'life in the border regions'.
- The online network of professionals. Although it is not yet heavily used, it is a very useful tool for exchanging information, questions and answers, sharing information and keeping abreast of calls for applications, consultations and surveys: <<https://ec.europa.eu/futurium/en/border-regions>>.
- b-solutions. The overall goal of this initiative, managed by the AEBR for DG REGIO since 2018, is to identify and promote sustainable methods for resolving legal or administrative border obstacles along the EU's internal borders, alongside EFTA and the candidate (pre-accession) countries. Specifically, b-solutions is geared at cases where interactions across the

border are more difficult either because of a lack of cohesion between the applicable laws on either side or incongruences or overlaps among the different administrative procedures, or even because the applicable laws do not take into account the specificity of cross-border interactions.

The main expected outcomes of *b-solutions* are lessons learned and recommendations on public policies for decision-making, with the goal of promoting better European integration (Medeiros *et al.*, 2022b). Indeed, *b-solutions* now offers:

- Solutions to specific legal and administrative obstacles which have been analysed, based on case studies, and which can be reproduced and are readily available and promoted in other European regions.
- Innovative proposals which can inform future developments and the launch of new approaches.
- Evidence of a greater exchange of information and commitment among different administrative levels in border areas, and of joint initiatives which entail some degree of multilevel governance across borders.
- A better understanding of the specific obstacles and possible solutions by key stakeholders at the local, regional, national and European level.

An initial two-volume compendium was published during the first phase (2018–2021): the first included the methodology, different thematic analyses and the preliminary conclusions (AEBR-EC, 2020a), while the second is an annex with summaries of the reports on the ten pilot actions and the first 33 cases (AEBR-EC, 2020b). A second compendium contained summaries of the reports of the next 47 cases (AEBR-EC, 2021a), which resulted in a total of 90 obstacles analysed. Furthermore, three thematic brochures were produced which analysed the obstacles and common solutions in the following fields: i) public cross-border services (AEBR-EC, 2021b); ii) education and employment (AEBR-EC, 2021c); and iii) the European Green Deal (AEBR-EC, 2021d), as well as a publication with seven stories on the impact of certain cross-border obstacles on people's lives (AEBR-EC, 2021e). Articles based on the results of *b-solutions* have also been published in specialised journals, such as, for instance, articles debating the impact of this initiative on facilitating cross-border mobility to work, engage in tourism, shop or seek a particular service (Medeiros *et al.*, 2022a).

The AEBR is overseeing a second phase, *b-solutions 2.0*, between January 2022 and September 2024 in the wake of DG REGIO's announcement in the Commission report entitled *EU Border Regions: Living labs of European integration* (EC, 2021). This second phase aims to identify 120 new cases encompassing all the EU's internal land and sea borders and the borders with the EFTA and candidate countries, and it has a special chapter promoting around 30 solutions. The call for proposals is open until November 2023, along with another call for experts who wish to participate by providing a case analysis. All the border mayors of the eligible regions

(more than 12,000 of them) were contacted in their own language to invite them to participate, and another call for participation is aimed at citizens so they can submit obstacles they deal with as a consequence of living and working in a border region. All of these calls, the documentation produced and direct testimonials by the people involved can be found on the website <<https://www.b-solutionsproject.com/>>.

Despite these measures to promote cooperation, there are still doubts as to the future of the cohesion policy in general and territorial cooperation in particular. One sign of this tendency can be glimpsed in initiatives like the ‘European Cross-Border Mechanism’ (ECBM) (Evrard, 2022), which deserves further attention. This mechanism, which began being promoted in 2015 during Luxembourg’s presidency of the Council, is the outcome of systematic work carried out by the border regions, the European Commission, the Committee of the Regions and some EU member states. The goal was for the EU to have a legal instrument with which it could solve some of the issues impacting cross-border cooperation across different fields (infrastructure, public services, etc.). Even though this is clearly a paradigm shift (Engl & Evrard, 2019), it is a voluntary instrument exclusive to the member states which would make it possible to repeal a state law in certain cases or apply the law of the neighbouring country (in a very specific, limited territory) in certain specific cases in which a law would prevent or hinder a cross-border cooperation project.

Once the Commission had the proposal ready and submitted in May 2018, several member states (ES, SE, HR, EE) immediately expressed their qualms, although it also received unre-served support from three others (FR, LU, HU), while the majority took a softer position (DK, BE, CZ, FI, PL, IT, AT) or even expressed indifference (LT, BG, SI). The German presidency promoted it in the second half of 2020 within the context of the debate on the European Territorial Agenda 2030, the strengthening of cross-border cooperation in light of the pandemic, border closures and their subsequent openings, etc. All signs seemed to indicate that it might be approved during the Portuguese presidency in the first half of 2021. However, Spain once again expressed its disagreement, and it ended up leading the anti-ECBM group and arousing doubts in states that had previously been indifferent, including Portugal. The legislative work in the Council was halted and the procedure was sent back to the Commission so it could withdraw the proposal or scale it back to such an extent that it would no longer make sense.

Despite this, the European Parliament (EP) continued to defend the instrument. Based on a question by Euro-MP Ignacio Sánchez Amor in mid-2022, debate in the EP’s Regional Development Committee (REGI) once again resumed, and in late April 2023 it issued a draft report which asked the Commission to prepare a regulation for the new instrument, called the *Border Regions’ Instrument for Development and Growth in the EU* (BridgeEU) (REGI, 2023). We shall come back to this issue in the last section.

4. Cross-border cooperation during times of COVID

The COVID pandemic stormed onto the scene at a time when the Commission was making headway in reviewing the impacts of the territorial cooperation policy, especially its cross-border policy, as discussed above. We wanted to devote a specific section to this because it served as the seed of a vast trove of scholarly research revolving around the present and future of cross-border cooperation in an open debate within border studies.

COVID has sparked a plethora of studies in different fields examining aspects like health, international relations, food safety, tourism, migration, economics, governance and regional integration processes (Swinnen & McDermott, 2020; Webb *et al.*, 2021; Brunn & Gillbreath, 2022; OECD, 2022). In this last field, projects that seemed consolidated, like European integration, were soon questioned (Ocskay *et al.*, 2022); the response to the pandemic came first from nation states, who chose to close state borders and impose mobility restrictions. Given the lack of a collective EU response, the states decided to reinforce their perimeters to prevent the virus from being transmitted, thus interrupting the Schengen Area (Opiłowska, 2021; Friedery, 2022). These decisions were shown to be largely ineffective (Emeto, Alele & Ilesanmi, 2021), but they revealed just how entrenched the territorial conception of the state, which has to be protected and safeguarded, still was. Agnew's insightful thesis on the 'territorial trap' came to the fore once again (Agnew, 1994, cf. Wisaijorn, 2019), and ad-hoc terms like 'covidfencing' were coined (Medeiros *et al.*, 2021) to account for these border closure policies in reaction to the pandemic. What is more, those were times of re-bordering not only on the state scale but also at infrastate scales through a range of lockdown policies at different levels: in the home, in neighbourhoods, in towns, in healthcare regions, between provinces/regions/states, etc. (Trillo, Vila & Paül, 2022). Thus, a host of re-bordering processes appeared in record time which were a stark wake-up call to the fact that the obsolete thesis of the borderless world (Ohmae, 1991) is still just a utopian dream. Furthermore, different theses appeared that posited the emergence of a new post-pandemic world order (Radil, Castan & Ptak, 2021).

What is of most interest for this article is the examination of the impact of the policies enacted to counter the COVID crisis in border areas. The amount of research on this topic has also risen dramatically (Scott, 2021; BIG Review, 2021; Lara-Valencia & Laine, 2022). Even though quite a few publications discuss the migration crisis (Koca, 2018), the effects of COVID have drawn the most scholarly attention in the past three years. We can find studies using both qualitative methods, especially semi-structured interviews (Giacometti & Meijer, 2021; Novotný & Böhm, 2022) and Delphi (Hippe *et al.*, 2022), and quantitative methods, like the ones that examine social media interactions to measure mobility (Aagesen, Järv & Gerber, 2022) or calculate the economic impact of the international border closure (Paül *et al.*, 2022).

It is interesting to note the broad spectrum of theories that can be identified in these publications. For example, Opiola and Böhm (2022) analyse the role played by the Euroregions on the border between Germany and the Czech Republic using 'deliberative system theory'. The authors

believe that the Euroregions were able to react to the policies imposed by the central states because they are public-sphere institutions. This is viewed as the consequence of the central governments' non-deliberative (top-down) actions, as opposed to the response from Euroregion structures, which were based on bottom-up deliberative processes. In turn, Katja and Opiłowska (2021) use the 'strategic-relational approach', following Jessop's (2001) postulates, to analyse what happened in the context of the twin cities Frankfurt an der Oder and Słubice (Germany-Poland), and Cieszyn and Český Těšín (Poland-Czech Republic). Medeiros (2021) seeks to understand the mechanisms of an essential cross-border cooperation, which is even stronger since the effects of the pandemic, using the concept of 'institutional trust', while Hippie, Bertram and Chilla (2022) do so by drawing on the concept of 'resilience'. Based on previous studies, Scott (2021) advocates addressing cross-border cooperation through concepts like 'spatial justice' and 'place-based development', because the author states that it is essential to generate 'opportunity and more responsive provision of public goods and services to communities across borders' (Scott, 2021: 91), given that 'thinking about European cohesion from the perspective of borders and borderlands highlights the urgency of a place-sensitive development philosophy more globally' (Scott, 2021: 91). Finally, Böhm (2021) proposes a specific analytical framework that gives cross-border cooperation five roles to help stop re-bordering processes in post-COVID times: 1) multilevel governance, 2) regional development, 3) para-diplomacy, 4) post-conflict reconciliation and 5) European construction.

Many topics have been studied, although a handful have drawn considerable attention because of their repercussions on daily lives on the border. One example is cross-border commuting, which was halted from one day to the next (Novotný & Böhm, 2022; Haist & Novotný, 2023). There has also been a strong emphasis on the role played by cross-border institutions in managing the pandemic (Hippie *et al.*, 2022; Katja & Opiłowska, 2022; Opiola & Böhm, 2022), the majority based on particular case studies. However, multisectoral research based on multiple case studies has also been conducted, such as in the Nordic countries (Giacometti & Meijer, 2021), or with a broader view of Europe as a whole (MOT, 2021). This latter study could serve as a thermometer with which to measure the impact of COVID in border areas and the solutions taken by different actors at different scales.

The MOT document, which was published in June 2020, sought to measure the immediate impact of COVID on border areas. Thus, in addition to using sources from the European Parliament and the Committee of the Regions, it also conducted interviews with actors in different cooperation structures and enlisted the support of the AEBR and the Central European Service for Cross-border Studies (CESCI). After outlining the measures taken by the EU member states and other neighbouring states, the document analyses the impact of these measures on border territories and societies in the following categories: mobility, public transport, cross-border workers, cross-border services, economic activities, sociocultural activities and individual impact. In another section, it turns to analysing the role played by the cross-border cooperation structures during the first wave of the pandemic. Six major areas were identified:

1) lobbying with central state authorities to draw attention to specific problems in cross-border areas; 2) coordinating crisis management among the different territorial scales (local, regional, state); 3) providing cross-border inhabitants and workers with information; 4) undertaking surveys to identify the main obstacles and their impact on inhabitants; 5) keeping up the spirit of cooperation in difficult times; and 6) developing recovery plans.

Based on its analysis of the different measures and initiatives launched, the document proposes a series of lessons to bear in mind to ensure that cross-border cooperation comes out stronger. First, on the local scale of border areas, it considers bearing their inhabitants' needs in mind through a territorial concept based on borders not as spaces of rupture but as critical areas of cross-border living area. Secondly, the document deems it essential to reinforce multilevel government coordination that accepts the complexity and diversity of borders, promotes bottom-up approaches and takes into account the fact that the central government scale is still important. Thirdly, it asks for harmonisation in the management of border crises at the EU level to reinforce the inter-scale EU-state-region cross-border agreements.

In short, the COVID pandemic was a challenge to cross-border cooperation in Europe. Given the nation states' border closures and their impact on the inhabitants of (cross-)border areas, local territorial authorities and cooperation structures sprang into action and became mouth-pieces to advocate for the problems that arose.

5. *Quo vadis, cross-border cooperation?*

Despite the migration crisis, COVID and the invasion of Ukraine, the authorities in border and cross-border regions continue to work actively: cross-border cooperation programmes for the period 2013–2020 have just closed, in some cases with many difficulties given the challenges they had to deal with, while new programmes for the 2021–2027 period have begun, some of them with a considerable delay—which is natural due to the closure of the previous programmes. And progress is being made on the innovations introduced in this new programming period: the establishment of a fund for small person-to-person projects, new specific Interreg objectives for better governance and a safer Europe, and thematic concentrations.

Nonetheless, asymmetries, incongruences and the lack of integration in many aspects of life in border regions are still persistent, as is evident in the above sections, especially in reference to *b-solutions*. Another shortcoming is the excessive dependence on European funds for cross-border cooperation to occur in many cases, which can turn the EGTC into a mere fundraising instrument. Furthermore, there are still cooperation structures in different settings that work as mirrors, in the sense that there are no shared institutions with actors from both sides of the border but instead two parallel structures. For all these reasons, in the period 2021–2027, the impact of regional policies is expected to coalesce in border areas, with a true cross-border dimension and innovative approaches that should be reproducible in other similar areas.

IMAGE 1

Sighetu Marmatiei border point between Romania and Ukraine, June 2023



SOURCE: Press Office of Maramureș County Council.

There is no doubt that one instrument which will likely be essential to the future of cross-border cooperation is the revival of the ‘European Cross-Border Mechanism’ (ECBM), as mentioned above. The draft by the European Parliament’s REGI Committee was published in April 2023 and is expected to be approved by the Parliament’s plenary by the end of the year. This renewed instrument (proposed as BridgeEU) would not be obligatory for member states and underscores the importance of getting local and regional authorities involved. It is based on the work done by the European institutions and other entities in recent years that have revealed the need for such an instrument. One of the most cited initiatives is *b-solutions*, which is considered ‘a success’ in this draft; it is mentioned a dozen times in the preamble and case studies (three out of four are *b-solutions*). It recommends setting up Cross-Border Coordination Points associated with central governments, which could decide when and how to use the mechanism on a case-by-case basis. This draft bore in mind the evaluation of the European added-value of this Cross-Border Mechanism prepared by the European Parliament’s research service and made public in May 2023 (Jančová & Kammerhofer-Schlegel, 2023), which identifies and evaluates three options: (1) *status quo* (like *b-solutions*, EGTC, BFP, etc.); (2) soft legal measures (boosting awareness and capacities); and (3) adopting a new legislative instrument (ECBM 2.0). The third option would have the most impact when addressing legal and administrative obstacles. This evaluation also frequently cites *b-solutions* (Jančová & Kammerhofer-Schlegel, 2023).

The COTER Commission (Territorial Cohesion Policy and the EU Budget) of the Committee of the Regions has drafted (June 2023) a statement on this instrument, which naturally considers the Parliament's work, along with testimonials from its members (local and regional authorities throughout Europe) and on-the-ground studies conducted by the Commission and interested platforms and associations. The CoR plenary has to approve it by the end of 2023, too. In turn, the Commission also seems to have a renewed interest in the issue, and it may present a new version of it in 2023 based on the requests of the Parliament and the CoR.

In this sense, it is interesting to note that just as the Cross-Border Mechanism was vanishing in 2021, the Commission presented an assessment of implementing the action plan included in the Communication dated 21 September 2017, *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions* (EC, 2017). In its report on border regions as 'living labs of European integration' (EC, 2021), the Commission analysed the status of cross-border cooperation in the EU and highlighted the new priorities and efforts to be made in the forthcoming years to support the border regions. The point of departure was the main lesson learned: cross-border regions are still vulnerable to the decisions taken by states, and this affects their readiness to react to crises. The COVID pandemic, as analysed above, showed that the more integrated a region is with its neighbours, the quicker and better it can respond to citizens' needs, in times of crisis, too. The new priorities would be:

- Boosting institutional cooperation, strengthening cross-border governance, promoting the EGTC and focusing on legal frameworks to resolve border obstacles;
- Developing cross-border public services via digitalisation and interoperability;
- Improving cross-border job markets to bring employment on both sides of the border closer together, with a focus on accessibility/mobility, taxpaying, job offers, recognition of qualifications, education and training;
- Launching the Green Deal via cross-border cooperation with coherent joint strategies that protect biodiversity, maintain ecological corridors and natural parks, plan measures for energy efficiency and the distribution of renewable energies and allow for the integration of energy grids.

The Commission announced specific objectives and called on other European institutions to help work towards the shared goal of promoting European integration through its cross-border regions. As stated above, these promising steps include the continuation of *b-solutions*, key in increasing the number of innovative solutions available for border regions. The report concluded that 'it is time to step up cross-border cooperation on all fronts, in all sectors and across sectors' (EC, 2021), turning cross-border regions into core actors in European integration and bringing in the cross-border regions in the candidate countries for EU accession.

DG REGIO continues its efforts to ensure other EC Directorates-General are involved in cross-border cooperation with the goal of identifying and offering solutions to cross-border

obstacles, while encouraging regional and other actors to join this process. One example is DG SANTE (Health and Food Safety), with which it organised a conference in Brussels in December 2018, which featured an interesting contribution from EUREGHA (European Regional and Local Health Authorities) and different studies and other initiatives carried out during the pandemic. A new conference on cross-border transport was held the following year in conjunction with DG MOVE (Mobility and Transport). The lockdown due to the pandemic prevented large face-to-face conferences from being held, but the online ‘Beyond Borders: Breakfast Debates’ mentioned above were launched, which most of the EU, state, regional, municipal organisations have been invited to attend, along with associations, universities and other organisations. The next large face-to-face thematic conference, on cross-border job markets, was held in January 2023.

On the other hand, the systematic study of the existence of cross-border public services that has been carried out by ESPON since 2018 (ESPO, 2019) entails the collaboration of not only Europe’s cross-border cooperation networks but also researchers and, of course, other departments in the Commission. The last inventory yields the figure of 1,533 cross-border public services in Europe today (ESPO, 2022). There are other initiatives promoted by different organisations underway as well; for example the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and research and cooperation consortia and networks are analysing issues like functional cross-border spaces, specific measures to facilitate job markets and the simplification of procedures.

Furthermore, cross-border cooperation among different central governments is worth highlighting. The aforementioned case of Luxembourg should be joined by Hungary’s steadfast support for its many EGTCs, and France’s support by means of the Treaty of Aachen with Germany, along with other bilateral or multilateral agreements. Different German ministries have also shown a keen interest in supporting cooperation and associated organisations, especially Interior and Foreign Affairs. In April 2023, the latter published three studies on the concepts included in the December 2021 Coalition Agreement: *Grenzscouts*⁴ (border scouts) (Cyrus, 2023), *Experimentierklauseln*⁵ (experimental clauses) (Frey & Müller, 2023) and *Regionalräte*⁶ (regional councils) (Chilla & Lambrach, 2023), while Interior has allocated a small budget for better connection among cross-border cooperation actors for 2024–2026.

We should bear in mind that cross-border cooperation is not exclusive to the European Union and has also made progress in other settings. For instance, the African Union Border Programme is making headway despite the many factors deterring it and more pressing continental priorities,

4. This is a complex concept that analyses the support that the border and cross-border regions receive from different sources, like learning better from other experiences and identifying structural strengths and weaknesses in order to further the development of these regions.

5. *Experimentierklauseln*, experimental clauses, legal instruments to facilitate cross-border cooperation. They do not exist yet, but there is extraordinary political will to promote them in both the executive and the *Bundestag*.

6. *Regionalräte*, cross-border councils, with questions on their organisation, competences, results, etc.

and other processes are underway in numerous border areas in Latin America. The AEBR has been mentoring these initiatives for more than a decade, both those associated with integration processes, particularly the Andean Community (CAN), MERCOSUR and the Central American Integration System (SICA), and well-established bilateral or trilateral processes. States remain extraordinarily important, but the role of the private sector and civil society is also telling. More or less institutionalised structures are being fashioned, and there is starting to be sustained cooperation on many borders despite political fluctuations. The many experiences and approaches tested in Latin America as part of international cooperation projects between European and Latin American regions have led to the coining of the term ‘cross-border development cooperation’ (Bendelac & Guillermo, 2019; Bendelac, Guillermo & Trillo, 2021; Guillermo *et al.*, 2022).

To conclude, we should stress the importance of cross-border cooperation as a kind of local policy that takes the needs of the populations directly affected by state boundaries into consideration. Even though borders can be used as a resource (Sohn, 2022), such as by taking advantage of price differences to shop on either side, they continue to pose a host of obstacles owing to the concurrence of two or more state regulatory frameworks. Overcoming these barriers facilitates the daily lives of thousands of people who live in border areas. COVID showed that everyday work, family and entertainment in cross-border areas were interrupted from one day to the next due to decisions taken in power centres far away. The need to continue the policies established in cross-border regions while promoting a bottom-up approach and allowing for the participation of the actors closely associated with the local world is considered essential in making headway towards the much yearned-for processes of European integration and cohesion.

6. References

- AAGESEN, W.; JÄRV, O.; GERBER, P. (2022). “The effect of COVID-19 on cross-border mobilities of people and functional border regions: the Nordic case study from Twitter data”, in *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. <<https://doi.org/10.1080/04353684.2022.2101135>>
- ARFE (1995). *Guía LACE-TAP de Cooperación Transfronteriza*. Gronau: ARFE.
- (2018). *Manual de Cooperación Transfronteriza* (4^a ed. de la Guía de CTF). Gronau: ARFE.
- ARFE-EC (2020a). *b-solutions: Solving Border Obstacles – A Compendium of 43 Cases*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.
- (2020b). *b-solutions: Solving Border Obstacles – Annex to the Compendium*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.
- (2021a). *b-solutions: Solving Border Obstacles. A Compendium 2020–2021*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.
- (2021b). *More and better cross-border public services*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.
- (2021c). *Vibrant cross-border labour markets*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.
- (2021d). *Border regions for the European Green Deal*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.

- (2021e). *Living in a Cross-border Region: Seven stories of obstacles to a more integrated Europe*. Berlin/Brussels: Publications Office of the European Union.
- BENDELAC, L.; GUILLERMO, M. (ed.) (2019). *La Cooperación Transfronteriza para el Desarrollo*. Madrid: Catarata.
- BENDELAC, L.; GUILLERMO, M.; TRILLO, J.M. (2021). “Cooperación transfronteriza para el desarrollo en América Latina: experiencias y retos de futuro”, in TAPIA, M.C.; PÉREZ, Y.; JOVER, F.J. (ed.). *América Latina: Repercusiones espaciales de la crisis política* (p. 151–166). Madrid: Asociación Española de Geografía.
- BIG Review (2021). *Special Issue: borderlands in the era of COVID-19*, 2(1). <<https://journals.uvic.ca/index.php/bigreview/issue/view/1487>>
- BÖHM, H. (2021). “Five Roles of Cross-border Cooperation Against Rebordering”, in *Journal of Borderlands Studies*, 38(3), p. 487–506.
- BRUNN, S.D.; GILBREATH, D. (ed.) (2022). *COVID-19 and a World of Ad Hoc Geographies*. Cham: Springer (2 volumes).
- CELATA, F.; COLETTI, R. (ed.) (2015). *Neighbourhood Policy and the Construction of the European External Borders*. Cham: Springer.
- CHILLA, T.; LAMBRACH, M. (2023). *Regionalräte: Bestandsaufnahme und Potentialanalyse im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*. Nuremberg: Universität Erlangen-Nürnberg.
- CYRUS, N. (ed.) (2023). *Grenzscouts: Bestandsaufnahme und Potential-Analyse von Grenzscouts im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*. Frankfurt (Oder) Viadrina Center B/orders in Motion of Frankfurt (Oer).
- DARVAS, Z.; MAZZA, J.; MIDÔES, C. (2019). *Cross-border, but not national, EU interregional development projects are associated with higher growth*. <<https://www.bruegel.org/blog-post/cross-border-not-national-eu-interregional-development-projects-are-associated-higher>>
- DURÀ, A. et al. (2018). *Euroregions, Excellence and Innovation across EU borders. A Catalogue of Good Practices*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.
- EC (2017). *Boosting growth and cohesion in EU border regions*. European Commission. <https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/communications/2017/boosting-growth-and-cohesion-in-eu-border-regions>
- (2021). *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: EU Border Regions: Living labs of European integration*. European Commission. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2021:393:FIN&from=EN>>
- EMETO, T.; ALELE, F.O.; ILESANMI, O.S. (2021). “Evaluation of the effect of border closure on COVID-19 incidence rates across nine African countries: an interrupted time series study”, in *Trans R Soc Trop Med Hyg*, 115, p. 1174–1183. <<https://doi.org/10.1093/trstmh/trab033>>
- ENGL, A.; EVRARD, E. (2019). “Agenda-setting dynamics in the post-2020 cohesion policy reform: the pathway towards the European cross-border mechanism as possible policy change”, in *Journal of European Integration*, 42(7), p. 917–935. <<https://doi.org/10.1080/07036337.2019.1689969>>
- EUROPEAN COUNCIL (1980). *Convenio marco de cooperación transfronteriza entre comunidades o administraciones territoriales*. European Council.
- EVRARD, E. (2022). “Reading European borderlands under the perspective of legal geography and spatial justice”, in *European Planning Studies*, 30(5), p. 843–859. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1928044>>
- FREY, M.; MÜLLER, R.A. (2023). *Experimentierklauseln: Experimentierklauseln in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit*. Kehl: Kehl Euroinstitut.
- FRIEDERY, R. (2022). “Hardening borders during the pandemic in the European Union: The Shape of the Schengen Borders Code and the EU Digital COVID Certificate”, in *Quarterly on Refugee Problem – AWR Bulletin*, 61(1), p. 71–84. <<https://doi.org/10.57947/qrpv61i1.29>>
- GABBE, J.; VON MALCHUS, V. FRHR. (2008). *Cooperation between European Border Regions. Review and Perspectives*. Baden-Baden: Nomos.

- GIACOMETTI, A.; MEIJER, M.W. (2022). *Closed borders and divided communities: Status report and lessons from Covid-19 in cross-border areas*. Nordregio Report 2021:6. <<https://nordregio.org/publications/closed-borders-and-divided-communities-status-report-and-lessons-from-covid-19-in-cross-border-areas/>>
- GUILLERMO, M. (2018). “The added value of European Territorial Cooperation (ETC). Drawing from case-studies”, in MEDEIROS, E. (ed.). *Theoretical and Empirical Approaches to the process and impacts of Cross-Border and Transnational Cooperation in Europe* (p. 25–47). Cham: Springer.
- (2023). “Territorial Cooperation for European Cohesion (In What Measure Can ETC Contribute to Achieving the EU Goal of Territorial Cohesion?)”, in MEDEIROS, E. (ed.). *Public Policies for Territorial Cohesion. The Urban Book Series* (p. 169-190). Cham: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-26228-9_9>
- GUILLERMO, M.; TRILLO, J.M. (2021). “La cooperación transfronteriza: damnificada en el conflicto bélico Rusia-Ucrania”. *Declaraciones de los geógrafos y geógrafas sobre el conflicto Rusia-Ucrania*. Asociación Española de Geografía. <https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2022/04/Guillermo_Trillo_CTF-Rusia_Ucrania.pdf>
- GUILLERMO, M.; CRUZ, J.M.; BENDELAC, L.; TRILLO, J.M. (2022). “Desafíos de la cooperación transfronteriza para el desarrollo en contextos de transformación regional latinoamericana”, in *Revista Española de Desarrollo y Cooperación* 49(1), p. 3–16. <<https://dx.doi.org/10.5209/redc.81937>>
- HAIST, J.; NOVOTNÝ, L. (2023). “Moving across Borders: the Work Life Experiences of Czech Cross-border Workers during the COVID-19 Pandemic”, in *Journal of Common Market Studies*, 61(1), p. 124–142. <<https://doi.org/10.1111/jcms.13362>>
- HIPPIE, S.; BERTRAM, D.; CHILLA, T. (2022). “The COVID-19 pandemic as a catalyst for cross-border cooperation? Lessons learnt for border-regional resilience”, in *Europa XXI*, 43(1). <<https://doi.org/10.7163/Eu21.2022.43.1>>
- JANČOVÁ, L.; KAMMERHOFER-SCHLEGEL, C. (2023). *Mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context – European added value assessment*. Brussels: European Parliamentary Research Service.
- JÜNEMANN, A.; FROMM, N.; SCHERER, N. (2019): *Fortress Europe*. Cham: Springer.
- KATJA, J.; OPIŁOWSKA, E. (2022). “The Impact of Covid-19 on Structure and Agency in a Borderland. The Case of Two Twin Towns in Central Europe”, in *Journal of Borderlands Studies*, 27(4), p. 699–721. <<https://doi.org/10.1080/08865655.2021.1996259>>
- KAUCIC, J.; SOHN, C. (2022). “Mapping the cross-border cooperation ‘galaxy’: an exploration of scalar arrangements in Europe”, in *European Planning Studies*, 30(12), p. 2373–2393. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1923667>>
- KOCA, B.T. (2018). “Bordering Practices across Europe: The Rise of ‘Walls’ and ‘Fences’”, in *Migration Letters*, 16(2), p. 183–194. <<https://doi.org/10.33182/ml.v16i2.559>>
- KOLOSOV, V.; WIĘCKOWSKI, M. (2018). “Border changes in Central and Eastern Europe: an Introduction”, in *Geographia Polonica*, 91(1), p. 5–16. <<https://doi.org/10.7163/GPol.0106>>
- LARA-VALENCIA, F.; LAINE, J. (2022). “The Covid-19 Pandemic: Territorial, Political and Governance Dimensions of Bordering”, in *Journal of Borderlands Studies*, 37(4), p. 665–677. <<https://doi.org/10.1080/08865655.2022.2109501>>
- MEDEIROS, E. (2018). *European Territorial Cooperation. Theoretical and Empirical Approaches to the Process and Impacts of Cross-Border and Transnational Cooperation in Europe*. Cham: Springer.
- (2021). “Challenges for (Re)building Institutional Trust in Post-Covid European Territorial Cooperation Programmes”, in SCOTT, J. (ed.). *Cross-Border Review, Yearbook 2021*, p. 9–14. Budapest: CESCO.
- MEDEIROS, E. et al. (2021). “Covidfencing effects on cross-border deterritorialism: the case of Europe”, in *European Planning Studies*, 29(5), p. 962–982. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1818185>>
- (2022a). “Reducing border barriers for cross-border commuters in Europe via the EU b-solutions initiative”, in *European Planning Studies*, 31(4), p. 822–841. <<https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2093606>>
- (2022b). “Will reducing border barriers via the EU’s b-solutions lead towards greater European territorial integration?”, in *Regional Studies*, 56(3), p. 504–517. <<https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1912724>>

- NADALUTTI, E. (2013). “Does the ‘European Grouping of Territorial Cooperation’ Promote Multi-level Governance within the European Union?”, in *Journal of Common Market Studies*, 51(4), p. 756–771. <<https://doi.org/10.1111/jcms.12014>>
- NOVOTNÝ, L.; BÖHM, H. (2022). “New re-bordering left them alone and neglected: Czech cross-border commuters in German-Czech borderland”, in *European Societies*, 24(3), p. 333–353. <<https://doi.org/10.1080/14616696.2022.2052144>>
- OCSKAY, G. (2022). “Post-COVID symptoms in EU cross-border cooperation”, in *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 19(4), p. 20–33. <<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.41>>
- OECD (2022). *First lessons from government evaluations of COVID-19 responses: A synthesis*. OECD Policy Responses to Coronavirus. <<https://doi.org/10.1787/5b0fd8cd-en>>
- OPIŁOWSKA, E. (2021). “The Covid-19 crisis: The end of a borderless Europe?”, in *European Societies*, 23(1), p. 589–600. <<https://doi.org/10.1080/14616696.2020.1833065>>
- OPIOŁA, W.; BÖHM, H. (2022). “Euroregions as political actors: managing border policies in the time of Covid-19 in Polish borderlands”, in *Territory, Politics, Governance*, 10(6), p. 896–916. <<https://doi.org/10.1080/21622671.2021.2017339>>
- PAÛL, V. et al. (2017). “La participación española en la cooperación transfronteriza y territorial europea”, in FARINÓS, J.; OLCINA, J. (ed.). *Geografía Regional de España: espacios y sociedades* (p. 619–677). València: Tirant Lo Blanch.
- (2022). “The Economic Impact of Closing the Boundaries: the Lower Minho Valley Cross-Border Region in Times of Covid-19”, in *Journal of Borderlands Studies*, 37(4), p. 761–779. <<https://doi.org/10.1080/08865655.2022.2039266>>
- PEYRONY, J. (2020). “Should EGTCs have competences, and not only tasks? Underlying visions of cross-border integration”, in OCSKAY, G. (ed.). *15 years of the EGTCs. Lessons learnt and future perspectives, collection of studies* (p. 219–243). Budapest: CESCO.
- RADIL, S.M.; CASTAN, J.C.; PTAK, T. (2021). “Borders resurgent: Towards a post-Covid-19 global border regime?”, in *Space and Polity*, 25(1), p. 132–140. <<https://doi.org/10.1080/13562576.2020.1773254>>
- REGI (2023). *Draft Report with recommendations to the Commission on amending the proposed mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context*. Committee on Regional Development. <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/REGI-PR-740608_EN.pdf>
- REITEL, B.; WASSENBERG, B. (2015). *Territorial cooperation in Europe. A historical perspective*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- SCHRAMM, L.; WESSELS, W. (2023). “The European Council as a crisis manager and fusion driver: assessing the EU’s fiscal response to the COVID-19 pandemic”, in *Journal of European Integration*, 45(2), p. 257–273. <<https://doi.org/10.1080/07036337.2022.2111418>>
- SCOTT, J. (2006). *EU Enlargement, Region Building and Shifting Borders of Inclusion and Exclusion*. London: Routledge.
- (2021). “Thoughts on Cross-Border Cooperation, Spatial Justice and Place-Based Development”, in SCOTT, J. (ed.). *Cross-Border Review, Yearbook 2021*, p. 91–100. Budapest: CESCO.
- SOHN, C. (2022). “La frontière comme ressource: vers une redéfinition du concept”, in *Bulletin de l’Association de géographes français*, 99(1), p. 11–30. <<https://doi.org/10.4000/bagf.8940>>
- SWINNEN, J.; MCDERMOTT, J. (ed.) (2020). *COVID-19 and Global Food Security*. Washington: International Food Policy Research Institute.
- TRILLO, J.M. (2010). “La région transfrontalière: des idées de Rougemont aux processus actuels d’institutionnalisation”, in *Revue Mosella*, 32(1–4), p. 235–257.
- TRILLO, J.M.; VILA, R.; PAÛL, V. (2022). “Are Internal Borders Gaining Momentum? A Territorial Reading of Spain’s Covid-19 Crisis Management”, in MOLINARI, V.; BEYLIER, P.A. (ed.). *Covid-19 in Europe and North America. Policy Responses and Multilevel Governance*, p. 123–150. Berlin/Boston: De Gruyter.

- WEBB, E. *et al.* (2022). “Lessons learned from the Baltic countries response to the first wave of COVID-19”, in *Health Policy*, 126, p. 428–445. <<https://doi.org/10.1016/j.healthpol.2021.12.003>>
- WISALJORN, T. (2019). “The Inescapable Territorial Trap in International Relations: Borderland Studies and the Thai-Lao Border from 1954 to the Present”, in *Geopolitics*, 24(1), p. 194–229. <<https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1358166>>

Geopolitics of transport infrastructures in the cross-border Catalan-French space. Criticalities and challenges of the European project

JOSEP VICENT BOIRA

University of Valencia
josep.boira@uv.es

MATTEO BERZI

Autonomous University of Barcelona
and Joint Research Centre
matteo.berzi@uab.cat

ANTONI DURÀ

Autonomous University of Barcelona
antoni.dura@uab.cat

RESUM

Around 30 % of the European Union's population lives in internal border regions between states. It is common knowledge that a transport system is a powerful instrument with which to structure space, and in cross-border regions this is even more pronounced, given that a good transport system between borderlands can help reduce negative externalities. This argument in favour of such a system runs in parallel to another: good services (rail services, in this case) would enable climate change to be more effectively combated and would help to decarbonise transport in Europe. In this regard, the process of European construction is laying the groundwork for more intense cooperation in some of these spheres, specifically cross-border transport between Catalonia and France. New processes reveal encouraging or at least hopeful prospects for the future.

KEY WORDS

transport; cross-border spaces; TEN-T network; railways; geopolitics.

Around 30 % of the European Union's population lives in internal cross-border regions between states (European Commission, 2021). It is common knowledge that a transport system is a powerful space-structuring instrument, and this relationship is even more pronounced in cross-border spaces (Giménez Capdevila, 2012). A good transport system between cross-border territories can help to reduce the negative externalities of the administrative boundaries that penalise their inhabitants' everyday lives, while also helping to construct positive externalities, like by pooling energies and forces to capitalise on synergies, boost the visibility and appeal of cross-border spaces and create new opportunities for the participants (Spiekermann & Wegener, 2006; Lopez *et al.*, 2009; Medeiros *et al.*, 2019; ESPON, 2020, European Commission, 2021). Furthermore, it is important to develop cross-border public services because they can help effect the greater social, political and cultural integration of regions separated by state borders. They also allow for the appropriate provision of educational, civil protection, transport and health systems, thus boosting the appeal of these areas among both people and the business sector. Finally, they also help offset the scarcity of domestic public services and the provision of private services in these areas, where the spatial distribution of these two necessities is not always ideal. These arguments run in parallel to another that is no less important: good services (rail, in this case) help effectively combat climate change and work towards the decarbonisation of transport in Europe (ECO-Union & RAC-France, 2022). Having said that, in this case we find that the European construction process is laying the groundwork for more intense cooperation in some of these areas, specifically in cross-border transport. New processes link up with earlier reflections to present an encouraging—or at least hopeful—picture of the future in this area. One important sign is the attention that cross-border transport is receiving from extraordinarily interesting websites like <www.crossbordertransport.eu>, which contains a complete sampling of all the cross-border transport services in the European Union.

Our goal in this article is to report on this conjuncture, especially in terms of rail transport, and to outline its characteristics.

1. The revalorisation of cross-border territories. The European vector

On 31 January 2023, the European Commission announced a selection of ten pilot projects chosen as part of the Connecting Europe by Rail programme after a long process that started with calls for applications for candidates in December 2021.¹ Of the ten, three affected the Iberian Peninsula and two the cross-border space between Spain and France, specifically the strip of land that joins Catalonia and what is now called Occitanie. The first is the European Sleeper, a

1. <https://transport.ec.europa.eu/news/connecting-europe-train-10-eu-pilot-services-boost-cross-border-rail-2023-01-31_en>.

new overnight train that would join Barcelona with Amsterdam,² and the second is the project submitted by Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (the regional rail operator of Catalonia) to establish new connections between Catalonia and southern France (Figure 1).

FIGURE 1 Pilot projects chosen by the European Commission to promote rail connections



SOURCE: European Commission.

Even though we shall explore the particular characteristics of both of these projects, now we want to highlight the geographic variable: they both affect cross-border territories and are located in spaces whose role is being revalorised, either directly or indirectly. Neither project could be conceived without their association with the territories they cross. Furthermore, both of them, but especially the latter, are designed to connect the territories in order to provide them with more suitable mobility. And the first one, which aims to connect distant points like Barcelona and Amsterdam, may actually have beneficial effects for the territories it runs through, depending on how it develops and the synergies it may have with services at other scales and

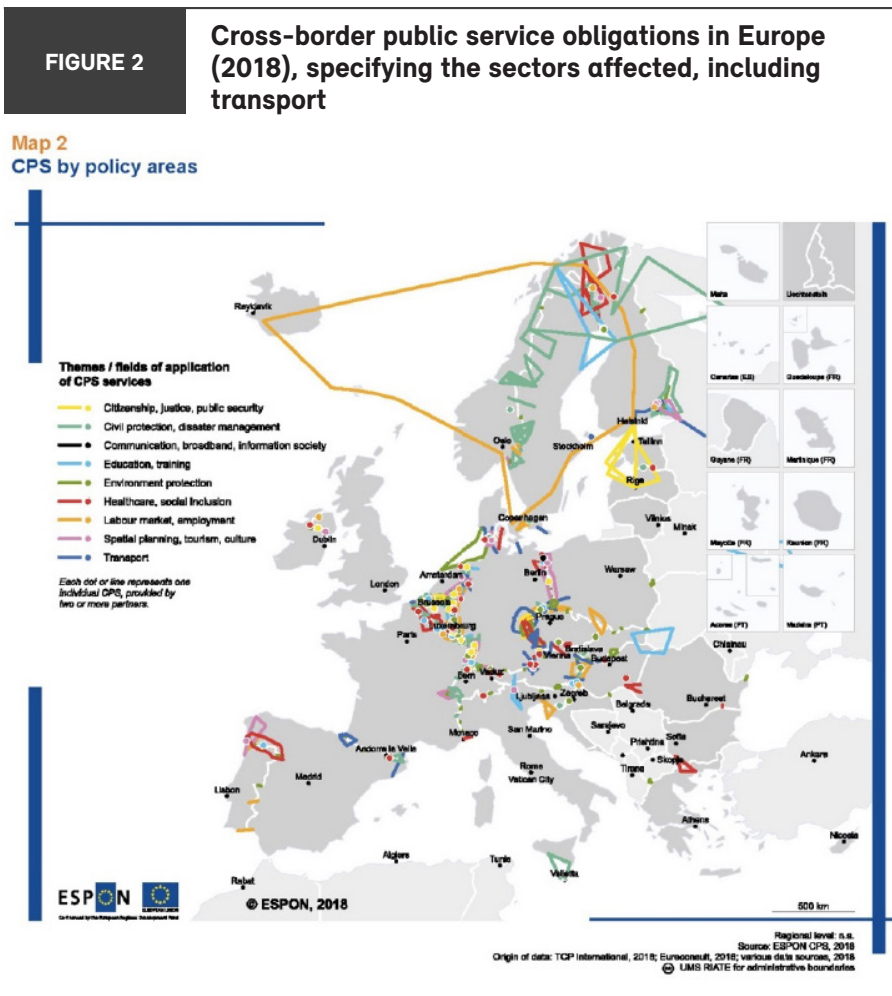
2. Recent news reports state that the promoters of the project seek to put it into service by the spring of 2025 (*La Vanguardia*, 3 June 2023).

on other routes. In any event, we believe that the fact that two of the ten pilot projects chosen by the Commission in the Connecting Europe by Rail programme focus on the cross-border space between Catalonia and Occitanie, either directly or indirectly, is an interesting starting point for this article, among other reasons because it is a sign that points to the hypothesis underlying our research: there is currently a window of opportunity for establishing better and stronger cross-border relations thanks to global geopolitical vectors associated with the project of constructing a European political and economic space, which is materialising through a steadfast focus on sustainable cross-border transport at all scales and the struggle against climate change. We believe that the effects of both vectors could favour cross-border territories like the ones we are studying, which have been seeking a worthy role on the European scene for decades via a range of cooperation initiatives. Now, programmes like this one may foster cross-border communications as a core objective.

Let us delve a bit deeper into this story. On 14 December 2021, the European Commission published the Action Plan to boost long-distance and cross-border passenger rail services.³ Given that 2021 had been declared the European Year of Rail, the Commission presented an initiative that sought to promote rail transport within the context of combatting climate change and building an interoperable rail space within the EU. We find the two scales that we are examining in this paper in the definition of these two principles: the general scale, represented by long-distance and associated with the construction of a trans-European rail space, and the local scale, with the purely cross-border dimension and the consequent struggle against climate change and easier free movement across state borders. This 2021 Action Plan implicitly acknowledged that the rail market's openness to private cross-border services, which has been in place since 2010 (services within states did not open to competition until 2020), had not achieved the expected results. Consequently, the Commission established a series of actions that could have favourable repercussions on cross-border spaces. Two of them are particularly worth highlighting: the simplification of ticket purchasing with easier access to the rail system, and the possibility of declaring these routes as public service obligations (PSO),⁴ with the consequent capacity to award public service contracts to cross-border connections or networks, and not only in-state ones. What is more, the EU programme allowed 'hybrid' cross-border services to be defined, that is, cross-border rail services that include one or more routes run within the framework of a PSO along with one or more routes run according to a free-access system. This 2021 plan opened up a call for applications for pilot programmes that would enable the Commission to develop, specify and support initiatives that meet the requirements of the programme and match the desired political objectives. We should note that right now there are almost 600 cross-border PSO initiatives underway around the European Union, especially along the borders of Benelux, France, Germany and the Nordic countries (Figure 2).

3. <https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en>.

4. For a description of PSOs on a European scale, see ESPON (2020).



SOURCE: ESPON, 2020.

The European context of these cross-border PSOs tells us that the issue of transport ranks third in terms of the number of agreements signed (a total of 105), behind environmental preservation (119) and civil protection and disaster management (118), and ahead of other fields like social inclusion, health and education (ESPON, 2020).

Getting back to the Commission’s 2021 call for applications to promote rail transport, we already know the outcome: two of the ten pilot programmes chosen within this Plan show the concern with developing rail services that open up new possibilities for the territories in both long- and short-distances, and at both the general European scale and the cross-border regional scale. Factors associated with European geopolitics, which seek to further the construction of a single European space and steadfastly combat climate change, have come to the aid of cross-border territories’ traditional desire to have more permeable connections which bring cohesion to the spaces and better structure them, beyond state borders. Indeed, the European Parliament resolution on the Commission’s Action Plan dated 13 December 2022 was clearly favourable to all these points and cited the concept of ‘cross-border’ 13 times in the nine plans detailed in the

document.⁵ We find the following paragraph (in consideration 20 under ‘*Strengthened infrastructure for passenger rail*’) particularly relevant, given that it shows that good cross-border connections should not be at odds with the development of the Trans-European Transport Network (TEN-T) but instead could be favoured by it:

[The European Parliament] stresses that given that only 44 % of EU border area residents currently have access to rail services and that there are often no appropriate multimodal transport solutions, in order for TEN-T to play its role in fostering socio-economic and territorial cohesion in the EU internal market, smart connectivity to the TEN-T core network is needed and a further integration of different national networks must be developed, also including rural, remote, insular, peripheral and other disadvantaged areas in order to promote their socio-economic development.

Therefore, this article seeks to demonstrate the working hypothesis that in recent years global European geopolitical vectors that connect with a series of forerunners have been developing (see, for example, Giménez Capdevila, 2005 and 2012) and which may help in the revalorisation of local cross-border territories thanks to a range of new initiatives and programmes. Any analysis of their spatial reality must include this background. We seek to study these objectives in the cross-border Catalan-Occitan space on either side of the border between the states of Spain and France. In this case, we aim to demonstrate that rail initiatives and infrastructures that may help to positively determine their future are underway at both a general and local scale. More specifically, we will focus on the development of the Mediterranean Corridor within the EU’s TEN-T network (general scale) and the cross-border rail connection initiatives put forth by Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, from the Catalan government and other organisations like Renfe, the Spanish state railway operator. Therefore, we want to study the issue of cross-border relations within the European geopolitical framework associated with the decarbonisation of transport and the construction of a European rail space, while also linking it up with prior reflections that paved the way for this perspective in another context.

2. Two vectors driving a new opportunity for the cross-border territory: the European Green Deal and the Trans-European Transport Network

As stated above, there are two general geopolitical vectors that we believe could help to further the objectives of a more cohesive, structured cross-border territory: the fight against climate change and the construction of a single European rail space. Both vectors materialise in two initiatives that we shall briefly explain below: the European Green Deal and the EU’s Trans-European Transport Network.

5. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022IP0437>>.

2.1. The goal of the European Green Deal

As stated in all its official documents,⁶ the European Green Deal is a package of political initiatives whose goal is to put the EU on the road to an ecological transition, with the ultimate aim of achieving climate neutrality by 2050. This initiative is presented as the foundation for transforming ‘the EU into a *modern, resource-efficient and competitive economy*’. The package includes initiatives that encompass the climate, the environment, energy, transport, industry, agriculture and sustainable finances, all of which are closely intertwined. The Commission launched the European Green Deal in December 2019, and the European Council took note of it at its meeting in December of that same year. Of all the initiatives associated with the European Green Deal, perhaps the most important one for the purposes of this article is Objective 55 (Fit for 55), a set of proposals to revise the laws related to climate, energy and transport and to undertake new legislative initiatives to adapt EU laws to the EU’s climate objectives. With its adoption, this package aims to lower net greenhouse emissions in the EU by at least 55 % of 1990 levels by 2030. This objective is legally binding and is based on an impact assessment performed by the Commission.

Therefore, both the European Green Deal and the Sustainable and Smart Mobility Strategy⁷ place rail transport at the core of the efforts to achieve a more environmentally friendly mobility system for the EU. This strategy includes a combination of higher carbon fees, with specific measures to support multimodal mobility and investments in sustainable, safe and smart transport. Indeed, we can read statements like these in the official documents:

Rail remains one of the safest and cleanest transport modes and is therefore at the heart of our policy to make EU mobility more sustainable. Today’s TEN-T proposal is accompanied by an Action Plan on long-distance and cross-border rail that lays out a roadmap with further actions to help the EU meet its target of doubling high-speed rail traffic by 2030, and tripling it by 2050.⁸

2.2. The construction and promotion of the Trans-European Transport Network (TEN-T)

Regarding the trans-European network, it was originally defined in 2011⁹ with a European Union political decision, even though it did not get underway until 2013, when the regulations that gave it shape were approved, specifically regulations 1315 and 1316 (regulation 1316 has been updated since then and 1315 is currently under review).

Regulation (EU) 1315/2013 to develop the Trans-European Transport Network (TEN-T), or the ‘Union guidelines for the development of the TEN-T’, seeks to lay the groundwork for the

6. <<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/>>.

7. <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en>.

8. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_6776>.

9. <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_11_706>.

development of the Trans-European Transport Network via a two-tiered structure consisting in a comprehensive network and the core network. In turn, Regulation (EU) 1316/2013, which provided funding for the transport network, was replaced by 1153/2021. The latter continues the Connecting Europe Facility (CEF) approved on 7 July 2021, known as the ‘CEF Regulation’, which encompasses transport, energy and telecommunications. It regulates the EU’s financial support for projects to implement the network in the period 2021–2027 and defines the routes of the multimodal corridors in the core network as a priority financing instrument (part III of its Annex). As stated above, this regulation is an update of the earlier Regulation 1316/2013.

The most noteworthy feature of this new vision of infrastructures in the EU was the advent of European corridors. These corridors are a part of the Trans-European Transport Network (TEN-T) within its core network (comprised of the parts of the comprehensive network of the highest strategic importance for achieving the development objectives of the TEN-T) and the comprehensive network (the other existing and planned infrastructures in the TEN-T, as well as measures aimed at fostering the efficient, sustainable use of these infrastructures from the social and environmental standpoint). Furthermore, since the December 2021 revision, a proposal has been put forth that includes the extended core network, stretches that are considered core within the network but are unlikely to be completed by 2030 but instead by 2040.

Thus, it is evident that clear opportunities associated with rail have emerged since 2013 for infrastructures and since 2019 for combatting climate change and decarbonising European society, both globally and locally, which have taken shape in the pilot projects mentioned at the beginning of this article. Thus, it is impossible to understand why the Commission has chosen cross-border and long-distance services that run through or are primarily situated in the Catalan-Occitan space without taking into account that they are the consequence of more global geopolitical processes. In other words, the 2021 Action Plan on long-distance and cross-border rail, which includes these two projects, cannot be grasped without a more in-depth analysis of the geopolitical vectors at play in the European Union. These vectors may help to push forward a process that has been largely unsuccessful in the past.

3. The difficulties structuring rail in the Pyrenees and Cross-Border Cooperation efforts

In fact, the historical development of the rail network across the Pyrenees has previously dealt with tensions similar to the current ones. The different strategies between the state and local scales, along with striking a balance between economic development and environmental protection, have shaped the rail line as we know it today. In the former (the tension between scales), the desire to build networks that structure the internal territories of Spain and France,

specifically from a radial perspective, initially left international connections in the background, and until very recently they did not consider the interest in deploying local cross-border rail. Regarding the environmental tensions, this has become particularly palpable in recent decades and in certain projects, especially the possible articulation of the central rail line that runs parallel to the Atlantic and Mediterranean lines.

Regarding the desire to deal globally with the challenges posed by structuring the cross-Pyrenees rail lines, bearing in mind the purpose of integrating these tensions, we should mention the Council of Europe's creation of the Working Community of the Pyrenees (WCP) in 1983 as an instrument to prepare Spain to join the European Community. This body has the benefit of integrating all the regions and autonomous communities that share the international border, and its survival until today has become an essential referent in cross-border dialogue in the Pyrenees.

FIGURE 3

The Working Community of the Pyrenees



SOURCE: Developed by the authors with data from © EuroGeographics for the administrative regions. Eurostat, 2023.

In the case at hand, we should note that one of its strategic lines of work continues to be transport infrastructures. The geographer Rafael Giménez Capdevila, a transport expert who was a member of the WCP's Transport Committee, has discussed this in two articles in *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. In the first one (Giménez Capdevila, 2005), he reports on the conflict between the efforts to make the mountains permeable (in terms of the connectivity of both the adjacent and more distant territories) and the impact this has on the environment, as well as cultural impacts, and he suggests a new form of governance that is

capable of coordinating the institutions and groups involved. In the second article (Giménez-Capdevila, 2012), he stresses how ideology and geopolitics largely explain the current state of cross-border rail connections in the Pyrenees as a whole. Thus, the development of high-speed networks in France and Spain has primarily been concerned with structuring their respective territories in connection with their capitals, which puts off any consideration of international connections. This viewpoint has also been noted by other authors, like Germà Bel (2012), who includes it within a broader strategy to centralise the most important infrastructures, especially airports in Spain. In contrast, Giménez Capdevila advocates updating the proposals formulated in the early decades of the WCP, which were designed to ensure a proper fit between local (Pyrenean) needs and a framework that is ceasing to be statal and becoming increasingly European.

FIGURE 4**Rail scheme of the Working Community of the Pyrenees in 2000**

- New high-speed line
- Line to adapt to the norms of the Trans-European Transport Network (TEN-T)
- Line to be refurbished
- Cross-Pyrenean connection



SOURCE: Giménez Capdevila, 2005, p. 13.

In this sense, we should recall how Spain's 1986 integration into what is today the European Union in itself boosted rail development strategies. The free movement of goods and people, which was later enhanced with the Treaties of the European Union, has served as a stimulus to

reinforce and coordinate the axes that cross the border. The aforementioned formulation of the TEN-T is simply a consequence of this reality.

On the other hand, one of the formulas of European integration in recent decades has been the substantial headway in what are called Cross Border Cooperation (CBC) initiatives, currently the most important of the three branches into which European Territorial Cooperation is broken down (along with Trans-national and Interregional Cooperation). CBC is characterised by spotlighting substate territorial entities, from the regional scale (or the autonomous communities in Spain) to the local scale, including a variety of intermediate and sectoral entities. In this sense, the set of cooperation initiatives on the Pyrenean border is considerable and encompasses a wide array of spheres, with prominent examples like the Cerdanya/Cerdagne Cross-border Hospital and even the maintenance of the Bielsa–Aragouet Tunnel in the sphere of transport. However, there are only a handful of rail cooperation initiatives. On the Atlantic side, we could cite minor improvements in the train that runs along the Basque coastline, which has enabled the timetables of and ticket purchasing for trains between San Sebastián and Bayonne to be coordinated within what is known as the Basque Eurocity, although the complete operability that the territory calls for—which could be achieved by introducing the standard gauge and the other technical and administrative requirements needed to launch it—is still pending, as the Spanish government itself has admitted (Congreso de los Diputados, 2021).¹⁰ However, restoration of the connection between Canfranc and Auloron is not included in the current rail strategies.

Regarding the Catalan border, the local actors have poured their efforts into taking advantage of the connections generated by the high-speed rail line to reach the main cities within what is known as the Catalan Cross-border Eurodistrict: Perpignan, Figueres and Girona. Therefore, this comprises the strategic coordination of local actors on a cross-border scale, which is also a new process compared to historical dynamics. The Eurodistrict is a proposal for cross-border institutionalisation which has brought local relations between the two parts of Catalonia north and south of the border together since 2007. Although this entity has had an irregular history and little transformative capacity, it has at least remained a symbolic example of the local (and county) governments' desire on either side to engage in closer relations in different spheres, including transport. Within this context, local governments have lobbied to leverage high-speed rail as the best way to connect these three cities.

At a larger scale, different cross-border entities have expressed concern with the connections between the territories reported in this article: the current Pyrenees-Mediterranean Euroregion (EPM), launched in 2004, which encompasses the territories of Occitanie, Catalonia, Aragón and the Balearic Islands; its forebear, Catalonia–Languedoc-Roussillon and Midi-Pyrénées; and the C-6 City Network, which connected regional capitals (Valencia, Zaragoza, Barcelona, Palma,

10. <https://www.congreso.es/entradap/l14p/e13/e_0135991_n_000.pdf>.

Toulouse and Montpellier). However, we should note that their impact on rail matters has been scant, as these structures have a very constrained capacity for action. In this sense, we should note that given its history, the current EPM, just like its forerunners, has achieved very little of the purpose for which it was imagined, in the broad sense of being a space for dialogue and approximation between neighbouring territories with important historical and cultural bonds on the Spanish-French border. In contrast, today the EPM's action is limited to serving as a mere platform for requesting resources for Interreg projects, which in some cases become more or less stable networks of actors, albeit ones that have little real impact on the territory. Conversely, executive cross-border policies tend to be sectoral, as in transport. And this reveals another reality: the unbalanced executive capacity between the governments of the autonomous communities in Spain (highly developed in internal rail) and the regions in France.

The issue of the cross-border rail connection on the EPM scale was analysed in a study financed by the Catalan government (IET, 2009). The study assessed the past and currently planned actions, and it concluded by pointing to the potentialities of passenger rail transport in the Euroregion territory. It is interesting to highlight the proposals in this last section regarding both passengers and freight.

- a) **Passengers:** to take advantage of high-speed trains to meet a high 'regional' demand, particularly between Barcelona and the Italian border (this bears in mind SNCF's plans and includes Provence); to create a services committee that includes the institutional members of the EPM and the rail operators; and to encourage intermodality between urban and interurban transport (with the consequent suitable location of high-speed stations).
- b) **Freight:** to heed the prognoses on the Euroregional scale, which point to a considerable increase in demand; to coordinate the actors in the EPM to strengthen EU initiatives around the European rail network; and especially to pressure Spain to adapt to this reality with the goal of forcing France to adopt it as well, thus gradually overcoming the inertia of the past.

The study also reported on different cooperation initiatives in this sphere which are worth revisiting. The first one is more institutional: the European Interreg B ARCOMED project, aimed at coordinating high-speed strategies in the Mediterranean arc. The second one is in the sphere of civil society, namely the EURAM and FERRMED initiatives, both particularly focused on the freight rail connections between Mediterranean Spain and the rest of Europe.

In a similar vein, we should also mention the lobbying actions of a group of cities (Barcelona, Girona, Figueres, Béziers, Montpellier, Narbonne, Perpignan and Toulouse) since 2008, which are asking for an acceleration in the high-speed cross-border connection between Barcelona and Nîmes. This is yet further proof of the recent interest shown by public administrations and civic societies in cross-border territories in taking advantage of and adapting rail transport as a more sustainable tool that contributes substantially to the economic development and approximation of the neighbouring societies.

The increasing importance of cross-border cooperation initiatives in the development of spaces on either side of the Pyrenees is also reflected in the bilateral treaties between France and Spain, which have explicitly recognised it since the 1995 Treaty of Bayonne. The most recent example is the Treaty of Friendship and Cooperation signed by both states in January 2023, in which an entire section, IX, is devoted to this issue (Government of Spain, 2023). Thus, according to the Treaty, the intensification of CBC will materialise in the definition of a joint Cross-border Cooperation Strategy. However, this section makes no reference to transport, and the treaty as a whole deals with the issue of transport connections in a very superficial and ambiguous way. Thus, it remains to be seen whether this strengthening in cooperation between the two states ultimately has practical repercussions on the issue of rail connections.

4. Cross-border rail connections today¹¹

From a local perspective, rail relations between the two sides of the Pyrenees still have many shortcomings, despite the existence of infrastructures that allow for more efficient connections between the urban areas and counties on either side.

The territorial structure of the Catalan Cross-border Space is clearly polycentric (Feliu *et al.*, 2012), such that rail is a means of transport capable of structuring a territory that is diversified in terms of its functionalities: the tourist-heavy coastline between the plain of Roussillon and the Costa Brava; the urban nodes of Girona, Figueres and Perpignan; and the logistics activities in Le Boulou, Saint Charles Perpignan, Vilamalla-El Far de l'Empordà and Portbou-Cerbère. Even though each has different logics and dynamics, all three share the fact that they have a rail connection via either the high-speed Figueres-Perpignan line or the conventional line.

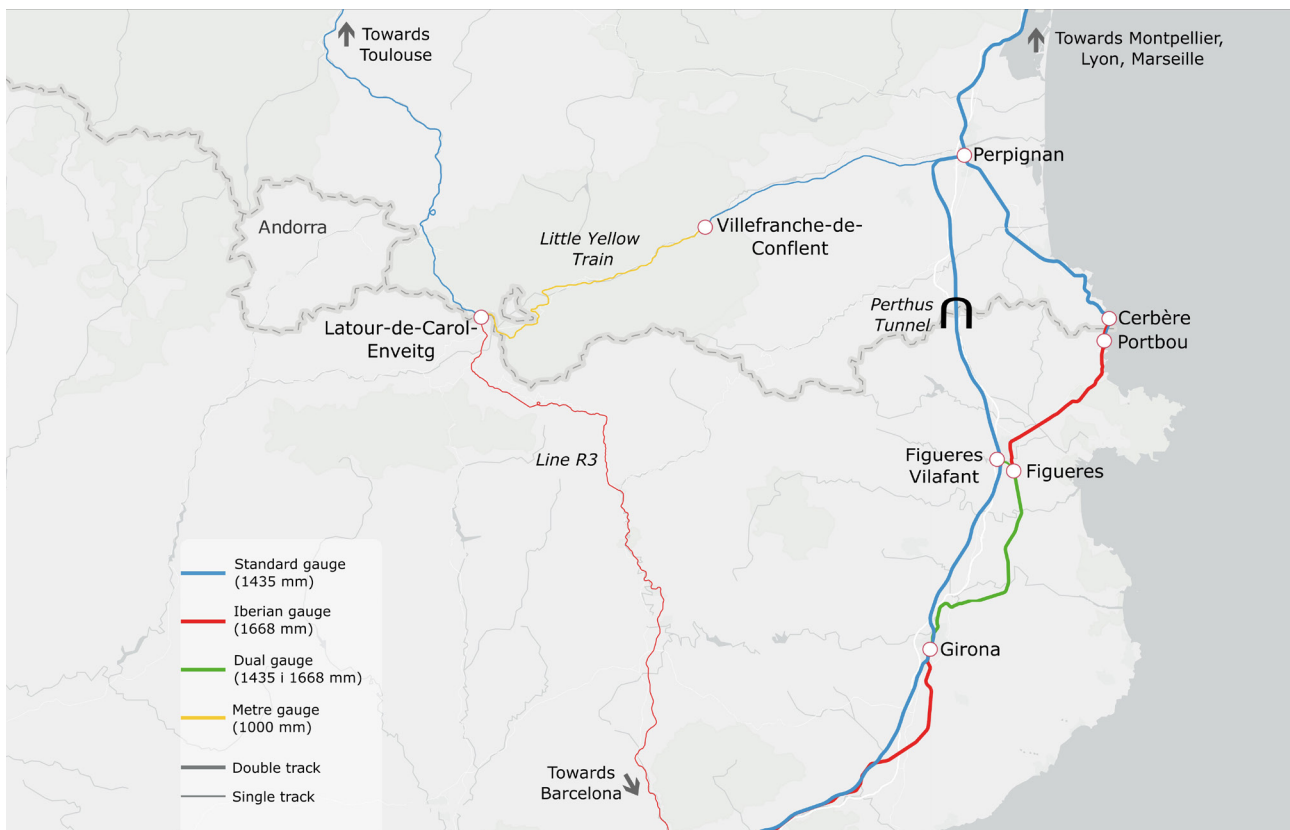
The high-speed Figueres-Perpignan line is totally interoperable according to the requirements set by the European Union's Regulation 1315/2013. However, there are few freight and passenger trains crossing the Pyrenees in comparison to the volume of road traffic. More than half of the north-south flow runs along this line, although only 2 % of these exchanges are done by rail. In contrast, 13,000 heavy vehicles cross the border by the nearby AP7-A9 motorway every day. However, we should recall that rail interoperability does not continue south of Barcelona and that to the north, the high-speed Perpignan-Montpellier line is still in the planning phase. Looking at it from this perspective, there is still hope for cross-border rail transport. According to the latest statistics developed by LPF Perthuis (2023), the administrator of the international rail section between Figueres and Perpignan, passenger transport is rallying after the drop off during 2019–2021 caused by mobility restrictions due to the COVID-19 pandemic. For 2023,

11. For an overview of the existing connections in both the Mediterranean Corridor and the Atlantic, see Eco-Union & RAC-France, 2021.

2,252 high-speed rail services are forecast, with an average occupation that currently stands at around 70 %, a record figure since 2019. Freight trains, however, which were less affected by the pandemic, can be considered a more resilient means of transport compared to lorries, with punctuality rates that exceed 99 %. In fact, the figures show a constant upswing in this sector, and more than 2,500 trains are forecast to run through the Perthus Tunnel by late 2023, the most ever.

FIGURE 5

Cross-border rail lines between Catalonia and Occitanie



SOURCE: Developed by the authors with data from the Office of the Government Commission for the Mediterranean Corridor, 2023.

One successful freight transport initiative in this vein is the cross-border cooperation project entitled TRAILS (Transnational Intermodal Links toward Sustainability), part of the Interreg Spain-France-Andorra Programme (POCTEFA 2014–2020). The project has facilitated the creation of new rail routes both between Catalonia and Occitanie and Europe in general while also contributing to boosting the modal share of the Mediterranean Corridor. The most interesting actions include launching multimodal services between Perpignan's Saint Charles terminal and Calais and the pilot project to export wine and sparkling wine from the winegrowing regions of Catalonia to Central Europe. It is clear that the synergy and complementarity between the rail installations and the services offered on either side of the border are key factors in supporting the socioeconomic life of cross-border regions. In terms of emissions, the TRAILS

project contributed to saving 187,000 tonnes of CO₂ in 2021, equivalent to 162,000 lorries. The European Union chose the TRAILS project as one of the best projects financed by the European Regional Development Fund (ERDF) at the 2021 REGIOSTARS awards.

To promote a more competitive and sustainable passenger service which can also be used to structure the Pyrenees-Mediterranean Euroregion (EPM), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) is developing a Euro-regional rail services project. This is an initiative which aims to improve the rail connection between Catalonia and southern France with the goal of encouraging tourism and trade between the two regions. This project calls for the launch of new high-speed rail services between the Catalan and Occitan capitals. The goal is for these new services to lower the travel time between Barcelona and Montpellier, while also improving connections with other destinations in southern France (like Toulouse and Marseille). Furthermore, this new line is expected to have a positive impact on the region's economic development by fostering tourism and cross-border trade. The Euro-regional train project is supported by the European Union, which considers it a key initiative in improving the connectivity of the Mediterranean region. Even though it is still in the planning and construction phase, these new services are expected to start operating in the coming years. The project was publicly announced in May 2023 by the president of the Government of Catalonia, Pere Aragonès, during the institutional visit by the president of Occitanie, Carole Delga (*El Periódico*, 17/05/2023). Currently, the travel time by train between Barcelona and Montpellier is around three hours and 30 minutes. With the Euro-regional trains, travel time is expected to drop to two hours, which would allow quicker and more efficient transport between the two cities.

Regarding the conventional line between Figueres-Portbou and Cerbère-Perpignan, the different technical characteristics of the rail infrastructure, like the track gauges, electrification and safety systems, hinder full interoperability between the French and Spanish networks. Furthermore, the timetable correspondences and the lack of fare integration make conventional rail an unattractive option as a competitive means of transport. In this sense, the local communities have been planning improvements in cross-border rail services for decades, such as having integrated fares between Girona, Figueres and Perpignan and optimising the timetable correspondence between the French and Spanish rail services in order to gain economic competitiveness and speed compared to road transport. Regarding the tourism sector, different local organisations on the Costa Brava and the Côte Vermeille proposed integrated tourist fares to make both the maritime zone and the counties of Empordà and Roussillon in general more appealing. These initiatives did not gain the expected support of the rail companies or the actors, which still see these two tourist-heavy regions as competitors. Nonetheless, these claims continue to be important in local institutional proceedings on both sides of the Catalan Pyrenees.

One interesting debate has arisen on the future of the rail facilities in Portbou and Cerbère. In the past socioeconomic development of these twin cities, the change in track gauge and the presence of a 'hard' border meant that logistics and customs activities and services related to passenger transport created jobs in the nearby counties. With Spain's entry into the EU and the

gradual ‘defunctionalisation’ of intra-EU borders, borderlands like Portbou and Cerbère started to experience a sociodemographic decline. Currently, the delay for both freight and passengers caused by the Iberian and the standard gauge still provides important support for local logistics activities. Nonetheless, the implementation of Regulation 1315/2013 implies that the European transport network should be totally interoperable in the not-too-distant future, ushering in a new phase for its rail installations. The key factor in interoperability is certainly the track gauge between Portbou and Figueres and its migration towards the international gauge, an issue that sparks an interesting discussion in the region. On the one hand, the Government of Catalonia and some Catalan business and civil society associations are asking Spain to commit to planning and financing the work needed to open up a second rail port to Europe, but with standard gauge. In this way, the conventional line would become more attractive for passengers and freight and would contribute to the sustainability of transport. On the other hand, there are doubts as to the benefits of this situation in the short and middle term by local actors both on the border and state-wide. Especially in Portbou and Cerbère, the local actors’ main concern is the negative impact that this would have on the local economy if trains no longer stop at the border. For the central governments, however, the new investment required to open up a second rail line in the Eastern Pyrenees would be difficult to justify in both public opinion and to the European Commission given that the Perthus Tunnel (modern, interoperable and extremely expensive to build) is still underused today. This debate poses a challenge to long-term strategic territorial planning, both cross-border and European. In this vision, the Mediterranean Corridor is a two-fold factor of innovation. First, it is a factor of innovation regarding the rail infrastructure through the implementation of the requirements of the aforementioned regulation (the same track gauge and the same electrification and communications and safety system), which would make it a safer, more efficient and more competitive line compared to other means of transport. Secondly, it is a factor of socioeconomic innovation if we view it as a source that brings travellers and freight. Therefore, stakeholders (both public and private) from different sectors must use multilevel logic to plan a functional reconversion which spreads throughout the entire territory via the rail facilities. In this sense, the tourist sector stands to benefit the most. Portbou and Cerbère are two places of prime importance from a historical (especially during the Spanish Civil War) and natural standpoint, located at the ends of the Costa Brava and the Côte Vermeille, respectively. In the sphere of vocational training, the rail sector has debated the possibility of creating a school for training rail engineers, which would have a spillover effect on other economic sectors like retail, housing, health, etc.

We should mention a third cross-border rail line, namely the conventional Barcelona–Latour-de-Carol/Enveitg-Toulouse line. It is a line whose technical features (line, slopes, single track, etc.) make it scarcely used by passengers and freight, and it is not included in the Trans-European Transport Network (TEN-T). Furthermore, the cross-border connection Latour-de-Carol/Enveitg (Haute Cerdagne) and Puigcerdà (Baixa Cerdanya) is currently not in use and has been out of service for more than ten years. Nonetheless, this line is very important regionally and locally because it structures both Central Catalonia (line R3 of the Barcelona suburban railway

network) and the Pyrenean valleys in Toulouse (liO line of the SNCF) by connecting them with their respective capitals. Just as in the case of Portbou-Cerbère, there have historically been calls to valorise this rail route as both an alternative long-distance transport line (Barcelona-Toulouse-Paris) and as a way to promote local tourism, taking advantage of the Yellow Train that crosses the valleys of the Conflent and connects them with the regional services near Perpignan. In May 2023, the Technical Office of the R3, with the support of different county councils and the Government of Catalonia, drafted the *Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de la R3* (Rail Proposal for the Development of the R3 Corridor). This document proposes revitalising the connections with the SNCF services on the northern side of the Pyrenees, as well as reopening the standard-gauge track between Puigcerdà and Latour-de-Carol-Enveitg. It also suggests the possibility of working towards better coordination and integration of these cross-Pyrenean services.

5. Conclusions. New opportunities associated with the change in the European rail model: liberalisation?

We have left for the end—as this issue is fully deserving of its own separate section—the still-viable possibilities affecting rail transport associated with the process of liberalising passenger transport in the European Union. In this case, initiatives are already underway which could open up new perspectives in cross-border transport, despite the acknowledgement of the bureaucratic and administrative hurdles to achieving them (European Commission, 2021). First, we should mention the rupture of the agreement between the Spanish and French operators, Renfe and SNCF, respectively, at the initiative of the latter, which in early 2022 announced would take effect at the end of the year. The Paris-Barcelona routes had been operated since 2013 via a partnership agreement to provide the service. However, since December 2022 this route has been operated by the French company, which has the permits and suitable rolling stock. Renfe's response was to start tests on a rail service similar to the one that took its first test journey between Barcelona and Lyon in January 2023, with stops in Girona, Figueres, Perpignan, Narbonne, Montpellier, Nîmes and Valence TGV.¹² Right now, the Spanish company is in the phase of training rail engineers and completing the paperwork to secure the safety and circulation certificates needed for the route to Paris. In this sense, Renfe's plans are to offer a Madrid-Marseille service and another Barcelona-Lyon service, which would later be extended to Paris.¹³ It is clear that the presence of two operators in this cross-border space may enable more and

12. <<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/renfe-inicia-las-pruebas-para-operar-sus-servicios-ave-en-francia>>.

13. The latest news on this matter reports a service from Lyon to Marseille in the summer of 2023, when a Renfe branch will open in southern France after the final safety paperwork is completed (*La Vanguardia*, 13 June 2023).

better services which also connect the intermediate cities along the long-distance train line. According to the predictions of LFP Perhus (2023), the number of cross-border services will double between 2025 and 2026, and they may quadruple by 2030. These figures take into account both the constant increase in freight trains due to the Mediterranean Corridor's gradual extension towards Algeciras, connecting the cities, ports and industrial estates along the Mediterranean front, and the new Euro-regional and long-distance trains running towards Europe (especially overnight trains), which are in the planning stages.

On the other hand, we cannot lose sight of the fact that an administrative process got underway in France in 2019 that allows the authorities (state or regional) to issue tenders for short- and long-distance service provision contracts.¹⁴ These tenders may lead the region to sign public contracts which enables it to choose any operator for certain rail services.¹⁵

Within the overall momentum in favour of the use of rail and the European Union's plans as discussed above, will the increase in operators generate new responses to the needs of cross-border territories? Will the European Parliament maintain its interest in cross-border and long-distance transport between EU states? Will the liberalisation of short- and medium-distance services and the more active role of the regions of France and the Government of Catalonia lead to new dynamics that promote greater rail permeability in the region? Will the ban on flights in France, which does not affect connections with neighbouring countries, spread to flights that have recently been reinstated, like the ones proposed to connect Barcelona with Toulouse, cities separated by just 319 kilometres?

There are many questions which deserve further analysis. The fact is that we may be on the verge of foreseeable changes in the rail scene, which has been fairly static to date, as well as institutional and private responses to the needs for more and better connections. We believe that our initial hypothesis has been confirmed: we are in the midst of a dynamic situation which could take advantage of this conjuncture to improve the possibilities of the cross-border territory. It will be worth keeping an eye on the plans and processes.

6. References

- BEL, G. (2012). *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la "capital total"*. Barcelona: Destino.
- CASTAÑER, M.; FELIU, J. (2012). "L'Eurodistricte català transfronterer. Un espai emergent sense marc administratiu", in *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, p. 41–58.

14. <<https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/opening-up-to-competition>>.

15. Having said that, according to SNCF, the region of Occitanie has no plans to issue any tenders during the length of the transport contract between the two parties, which is in force until 2032.

- CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (2021). *Respuesta del Gobierno. Pregunta escrita Congreso 19/05/2021*, Secretaría General, Congreso de Diputados. <https://www.congreso.es/entradap/l14p/e13/e_0135991_n_000.pdf>
- ECO-UNION; RAC-FRANCE (2022). *Reviving French-Spanish passenger rail lines*. Europe on Rail. <<https://europeanrail.eu/french-spanish-passenger-trains-an-opportunity-for-modal-shift/>>
- EL PERIÓDICO DE CATALUNYA (17/5/2023). Aragonès, sobre el tren Barcelona-Toulouse: “Haremos lo que Renfe no ha querido hacer”. *El Periódico*. <<https://www.elperiodico.cat/ca/politica/20230517/aragones-tren-barcelona-tolosa-farem-87492847>>
- ESPON (2020). *Cross-border public services in Europe*. <https://cor.europa.eu/en/events/Documents/COTER/ESPON%20Policy%20Brief%20Cross-border%20public%20services.pdf>
- EUROPEAN COMMISSION (2021). *Study on providing public transport in cross-border regions – mapping of existint services and legal obstacles. Final Report 2019CE160AT093*. <<https://futurium.ec.europa.eu/en/border-focal-point-network/library/study-providing-public-transport-cross-border-regions-mapping-existing-services-and-legal-obstacles>>
- GIMÉNEZ CAPDEVILA, R. (2005). “Els Pirineus: geografia de la circulació i política de transports”, in *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 58, p. 89–107.
- (2012). “Ideologia i geopolítica en la configuració del sistema de transports transpirinenc (1982–2011)”, in *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, p. 79–99.
- GOVERNMENT OF SPAIN (2023). *Tratado de amistad y cooperación entre el Reino de España y la República Francesa*. <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2023/190123-Tratado%20de%20Amistad%20y%20Cooperaci%C3%B3n_ES.pdf>
- INSTITUT D’ESTUDIS TERRITORIALS (IET) (2009). *El sistema ferroviari al territori de l’Euroregió Pirineus Mediterrània: potencialitats i febleses*. Barcelona: Generalitat de Catalunya.
- LFP PERTHUS (02/02/2023). “Current Statistics”. *Working Group Rail Interconnexions France-Spain*. Madrid.
- LÓPEZ, E.; MONZÓN, A.; ORTEGA, E.; MANCEBO, S. (2009). “Assessment of cross-border spillover effects of national transport infrastructure plans: an accessibility approach”, in *Transport Reviews*, 29(4), p. 515–536.
- MEDEIROS, E.; FERREIRA, R.; BOLJMANS, P.; VERSCHELDE, N.; SPISIAK, R.; SKONIEZKI, P.; BERZI, M. (2021). “Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case”, in *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), p. 291–301.
- OFICINA TÈCNICA DE L’R3 (2023). *Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l’R3*. CREACCIÓ – Agència d’Emprenedoria, Innovació i Coneixement.
- SPIEKERMANN, K.; WEGENER, M. (2006). “The role of transport infrastructure for regional development in south-east Europe”, in *South-East Europe Review*, 1, p. 51–61.

Catalan cross-border spaces in the context of Europe

JAUME FELIU TORRENT

University of Girona
jaume.feliu@udg.edu

JAVIER MARTÍN UCEDA

University of Girona
javier.martin@udg.edu

RAFAEL GIMÉNEZ CAPDEVILA

Catalan Society of Geography
rgcbcn@gmail.com

MARGARITA CASTAÑER VIVAS

University of Girona
mita.castaner@udg.edu

ABSTRACT

Cross-border cooperation is one of the instruments used to further European integration, and this is why EU institutions encourage it. Its goal is to promote the creation of functional spaces that are capable of weakening the negative aspects of border effects. A comparison of cross-border integration in different border areas around Europe reveals the weakness of the Catalan space, given that there are no integrated job markets and few everyday spaces (*cross-border bassins de vie* or living/working areas) in this Catalan Cross-border Space. This article addresses three key issues in cross-border cooperation in the Catalan space. The first is about cross-border cooperation spaces in Catalonia within the context of Europe, the second analyses Interreg projects and projects by stakeholders in the Catalan Cross-border Space, and the third highlights the importance of physical connections, which are the foundation of all cooperation.

KEY WORDS

Catalonia; cross-border cooperation; EU regional policy; border region; land transport.

1. Introduction

With the 1659 Treaty of the Pyrenees, part of Catalonia fell under the sovereignty of the Kingdom of France. After that, a border between states was created to separate territories that until then had shared the same language, culture and political and legal organisation. The consolidation of European nation states, with the imposition of different languages, cultures and political and legal organisations on either side of the border, created greater distance between their inhabitants, and even periods—often related to wars—when it was impossible for them to communicate.

IMAGE 1**Milestone at Panissars pass**

SOURCE: Rafael Giménez Capdevila.

When the two states on the Iberian Peninsula, Spain and Portugal, joined the then-European Economic Community in 1986, this helped reverse this trend towards increasing distances. Cross-border cooperation is one of the instruments used to pursue European integration, and this is why EU institutions encourage it. Its goal is to promote the creation of functional spaces that are capable of weakening the negative aspects of border effects. Euroregions, eurodistricts and macroregions all now form part of our geographic vocabulary (Perrin, 2022). Analysing what is happening in our own cross-border space and reporting on the trends and consequences is a relatively innovative exercise in Catalan.

First, however, we should note that a comparison of cross-border integration in different border areas in Europe based on the studies and analyses conducted by the Mission

Opérationnelle Transfrontalière¹ (MOT, 2007) reveals the weakness of the phenomenon in the Catalan space. Even though the activity in regions like Cerdanya/Cerdagne is notable, not only but primarily because of cross-border infrastructures like the hospital and slaughterhouse, the other Catalan border areas have a lower density of cooperation. Aran-Comminges, Andorra-Alt Urgell, Ripollès-Vallespir and Alt Empordà-Roussillon all have more or less formal cooperation structures in place, some of which are just incipient while others are in a more consolidated phase of development, like the País d'Art i d'Història Valls catalanes (Catalan Valleys Land of Art and History), the European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC)² and the Eurodistrict of the Catalan Cross-border Area; however, their success to date is quite limited.

In fact, there are no integrated job markets in this Catalan Cross-border Space, with the exception of the one in Andorra and an emerging one in Cerdanya/Cerdagne, driven by the hospital. Beyond these cases, which are merely anecdotal, there are therefore no cross-border *bassins de vie* or everyday living/working areas wherein the border is crossed several times a day to commute to and from work or school or to go shopping or visit family members.

On a larger scale, there are many examples of successful institutional cross-border cooperation, with there being two fully consolidated platforms: the Working Community of the Pyrenees (CTP) and the Pyrenees-Mediterranean Euroregion (EPM).

The CTP, which is commemorating its fortieth anniversary in 2023, has yielded many noteworthy benefits. The first and often most neglected one is the practice of cross-border interregional cooperation, which in the early years stumbled at the actors' lack of experience and the shock between different administrative and political cultures. The second is the arrival of European ERDF funds through the Interreg Spain-France-Andorra Programme (Interreg POCTEFA), which is now in its sixth generation, and the third managed by the CTP. These organisations enable cross-border cooperation at different territorial scales and allow new issues to be dealt with, like climate change, healthcare, youth matters and culture.

The EPM was founded in 2004 and became an EGTC in 2009. Also encompassing the Balearic Islands, it is a large area of cooperation that primarily aims to influence European policies by providing incentives for projects on a variety of fronts, including the environment, culture, innovation, tourism, universities and research.

Without seeking to be exhaustive, this article addresses three key issues with cross-border cooperation in the Catalan space. The first is about cross-border cooperation spaces in Catalonia within the context of Europe, the second analyses Interreg projects and projects by stakeholders in the

1. Mission Opérationnelle Transfrontalière: <<https://www.espaces-transfrontaliers.org/la-mot/presentation>>

2. European Grouping of Territorial Cooperation, EGTC: this legal figure was created by a European regulation in 2006, which was later amended in 2013, and allows for the integration of both public and private organisations from different states.

Catalan Cross-border Space, and the third highlights the importance of physical connections, which are the foundation of all cooperation.

2. Cross-border cooperation spaces in Catalonia within the context of Europe

After the Second World War (or in some cases, like Spain, after the dictatorship), Europe started a process of consolidating regionalised states. Many of the national(istic) claims, which called for recognition and the capacity for self-governance, were successful in building structures designed to work towards social and economic recovery in the postwar years. This process occurred in parallel to the birth of the European Union. Therefore, the state as a political reality coexists with two other political realities, one on a supralocal scale and the other on a regional scale.

The political mood of the time mistrusted states, and regions found the European Union to be an ally for their claims because it defended the principle of subsidiarity and focused on policies that responded to more functional than administrative issues. Within this backdrop, a series of European initiatives started to emerge in the 1980s that sought to advance and consolidate the regional and local 'turn' in Europe, and Catalonia and Barcelona played a prominent role in this game. Jordi Pujol, the president of the Government of Catalonia, saw an opportunity to make Catalonia a European actor, while Pasqual Maragall, the mayor of Barcelona, considered it the chance to make the city a node in the Euro-Mediterranean urban network.

Even though both of them were Europe-leaning, Pujol reflected a political vision of national claims, while Maragall's vision was more territorially and functionally oriented. Pujol focused on the Assembly of European Regions (AER) and the Four Motors for Europe along with Baden-Württemberg, Lombardy and Rhône-Alpes; however, as mayor, Maragall turned to the C6 network of cities and, once he became president of the Government of Catalonia, to the Pyrenees-Mediterranean Euroregion with Aragón, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées and the Balearic Islands. Maragall's vision was truly cross-border, comprising a common territory beyond the (physical and political) border of the Pyrenees.

The Euroregion,³ which was created in 2004, is home to all the regions mentioned above. Its institutional headquarters in Barcelona reinforced the city's Euro-Mediterranean role and turned it into the Euroregional 'capital', as it forged bonds with the other cities and border regions. Aspects like research, innovation, higher education, the environment and culture were key issues designed to be addressed jointly.

3. The Pyrenees-Mediterranean Euroregion, <www.euroregio.eu>.

However, from the very start, particular political interests have led this association to mutate and evolve. First, the Region of Valencia, which was then governed by the conservative Partido Popular (People's Party), refused to join because it interpreted it as an attack by regions governed by socialists who were against the model of state advocated by Spain's right. Therefore, the Euroregion has been hobbled since it was founded. Moreover, a few years later, in 2006, Aragón suspended its participation due to its irritation with the Government of Catalonia over the lawsuit on the works of sacred art found in the border region between the two autonomous communities. Therefore, on the southern side, two territories that are part of the same functional region left the working structure.

Nonetheless, in accordance with the new European regulations, a European Grouping of Territorial Cooperation was approved in 2009, which meant that it was recognised as a unique legal personality so that it could equip itself with working and financial instruments, such as European territorial cooperation funds. Barcelona became the site of its secretariat-general, thus underscoring its position as a visible leader.

This situation has remained stable, but it is beginning to lose visibility and impetus on the Catalan side. Changes in government, the economic crisis and especially a shifting strategy regarding Catalonia's presence beyond its borders has led its impact to partly wane. The focus has returned once again to a foreign policy that is not necessarily cross-border; for example, a significant number of Government of Catalonia delegations were set up abroad. Once again, functional geography was replaced by the national question.

The biggest shift came after 2016. On the one hand, the changes stemming from the administrative reform promoted by France's president François Hollande meant that Languedoc-Roussillon and Midi-Pyrénées were merged to create the macro-region of Occitanie. On the southern side, Catalonia was plunged into a highly complex, tension-filled political process, and its international expansion around the globe was ratcheted up. In this context, the Occitan presidency of the Euroregion proposed a change to the southern members: shifting all the headquarters to Perpignan. The proposal was accepted. Therefore, since 2017, this city in Roussillon has been the home to the headquarters, located near the high-speed railway line. However, Perpignan is somewhat disconnected from its north, where the tensions between Montpellier and Toulouse are overt, and from its south, which barely looks northward.

Consequently, Barcelona and Catalonia have lost the headquarters of the most important cross-border cooperation structure in which they participate. Even though they remain active in it, this move demonstrates a change in perception of the policy and strategy. The view of cross-border cooperation as advocating for a functional living space where local and regional actors matter and are able to work and act has been replaced by a vision which seeks to emulate a state, even though it is not a state, thus diminishing its ability to influence the needs of the territory.

Another attempt to consolidate a cross-border working and management structure on a smaller scale is the Catalan Cross-border Eurodistrict,⁴ this one between the Pyrénées-Orientales and the province of Girona. It is a living area which in some respects operates on its own momentum, although it has been unable to establish a stable instrument, as has happened in other similar settings, like the Bidasoa River border, some areas between Spain and Portugal and other borders in France.

The borders have never disappeared and are clearly not following a linear process towards gradual erosion. The border effect emerges cyclically. If we add to that a political situation which is also cyclical, coupled with the lack of will, it seems there is no chance of establishing a clear and shared long-term strategy and vision.

3. Analysis of Interreg projects and projects by stakeholders in the Catalan Cross-border Space

Now we will turn our attention to the Interreg projects corresponding to the Catalan Cross-border Space (ESCAT) undertaken in the last three periods (Interreg III, IV and V), comprising a total of 21 years (1999–2021) of partnerships between the actors in this region. We should stress that such a long period of cross-border projects has never been exhaustively analysed, neither for the ESCAT nor for the French-Spanish-Andorran border. The analysis of these projects is grounded on the conviction that long-term cross-border cooperation can have major effects on the development of the territory in terms of both territorialised investment over time and the long-term cooperation among actors on both sides of the border.

The projects analysed have been classified into two main types: the ‘local’ ones and the ‘transversal’ ones. In the former, the participating actors come from either side of the border in the Catalan Cross-border Space, and the target of the study or project is the ESCAT territory itself. In contrast, ‘transversal’ projects have a variety of participants, most of them from the ESCAT territory, and they are usually targeted at generic problems on the French-Spanish-Andorran border. The transversal projects have been classified as grade 1 when there is a considerable presence of actors from the ESCAT and grade 2 when only one partner from one side of the border participates.

In the past 21 years, 554 projects along the entire French-Spanish-Andorran border have been funded, 55 of which can be considered local and fully belonging to the ESCAT, while 50 of them are transversal. The number of projects in each of the three Interreg periods varies, although there was a perceptible decline in 2007–2013 (Table 1).

4. Catalan Cross-border Eurodistrict, <www.eurodistricte.cat>.

TABLE 1

Number and funding of Interreg France-Spain projects 1999–2021

	III 1999–2006	IV 2007–2013	V 2014–2021	Total 21 years
Number of projects (TOTAL)	240	151	163	554
Number of projects (ESCAT LOCAL)	21	16	18	55
Number of projects (ESCAT TRANS1)	5	3	7	15
Number of projects (ESCAT TRANS2)	14	5	16	35
EUR TOTAL PROJECTS (TOTAL)	184,723,877	252,551,272	80.590.999	517,866,148
EUR TOTAL PROJECTS (ESCAT LOCAL)	20,175,670	60,125,443	9.697.595	89,998,708
EUR TOTAL PROJECTS (ESCAT TRANS1)	7,532,394	3,909,642	2.630.014	14,072,050
EUR TOTAL PROJECTS (ESCAT TRANS2)	13,305,101	6,795,340	5.423.849	25,524,290

SOURCE: Authors.

In contrast, the funding of all the projects shows a different trend. In the first period (III, 1999–2006), the local projects received on average almost 1 million euros in funding. In the second period (IV, 2007–2013), the average rose to almost 3.8 million euros, while in the third period (V, 2014–2021), the average dropped considerably to 0.5 million per project. This means that some of the projects in 2007–2013 had a high spending power and, we assume, a significant territorial impact within the ESCAT. In fact, this mainly refers to two major projects: the Xarxa de Cooperació Sanitària de la Cerdanya (Healthcare Cooperation Network of Cerdagne, HTC), funded with 28 million euros, and the Escena Catalana Transfronterera (Catalan Cross-border Stage), worth 14 million euros. These two projects supported two cross-border infrastructures, one related to healthcare (Hospital de Cerdanya) and the other related to culture (programming at two theatres: the Auditori de Girona and the Teatre de l'Arxipèlag in Perpignan).

In addition to these two projects, others with significant budgets were also funded in the earlier Interreg periods analysed (1999–2006 and 2007–2013), most of them linked to setting up cultural, environmental or healthcare infrastructures: joint management of the Querol River (€4.6 m), the Cross-border Health and Social Training and Research Centre (€3.5 m), the Centre of Cultures and Cross-border Cooperation (€3.4 m) and the Museu de l'Exili de la Jonquera (Exile Memorial Museum in La Jonquera) (€3.2 m). In the last period, 2014–2021, the projects were smaller and more transversal.

Regarding the type of projects funded in these past 21 years, the majority are local economic development projects (30 projects, half of which are local). Within the fully local projects, those geared at developing tourist products (river tourism, mountain routes, rail tourism, etc.) and

the health economy (around the Cross-border Hospital) stand out. In contrast, the agrarian and forestry projects tend to be transversal, shared among actors in more varied regions along the border, most likely because they deal with issues that are less specific to the ESCAT (organic farming, urban-rural local farming, food packaging, forestry work, etc.).

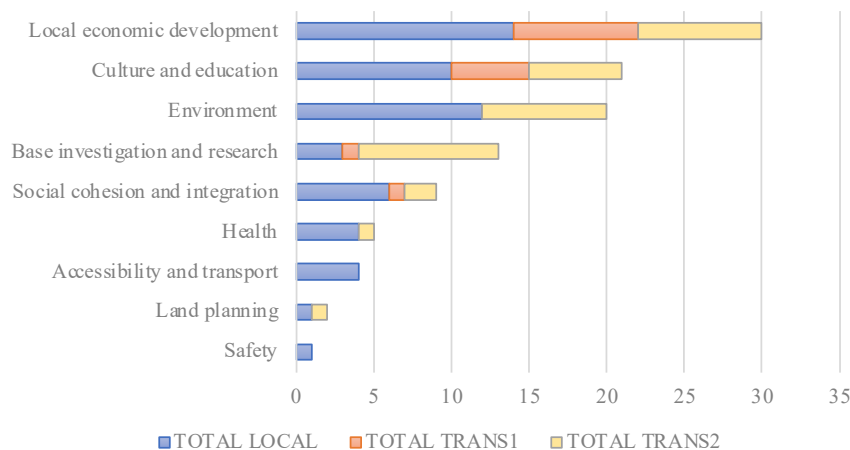
Culture and education projects are the second most important. The local projects revolve around themes or needs that are very specific to the ESCAT, like the Exile Memorial Museum in La Jonquera, the Universitat Catalana d'Estiu (Catalan Summer University), the EuroInstitut Català Transfronterer (Catalan Cross-border Euro-Institute), the heritage of the *Albères* mountains and the art of the Master of Cabestany. The transversal projects have to do with issues that are not specific to the ESCAT, like showcasing cross-border military heritage, traditional music and dance, digital heritage, troubadours, university education and a handful of facilities like the Centre de Cultures i Cooperació Transfronterera (Centre for Cultures and Cross-border Cooperation) in Lleida.

The local environment-related projects include those connected to river and water management: the joint management of the Querol and Segre Rivers and cross-border workshops on water and the management of coastal areas. There are also projects on preventing fires and adapting the ESCAT to the effects of climate change.

The other thematic areas have fewer projects. The basic investigation and research projects affecting the local area are usually targeted at research in food and agriculture, with the exception of the study on the impacts of the high-speed rail. The projects on cohesion and social integration are particularly focused on common cultural and linguistic features on both sides of the border and less about social inclusion. There are only a handful of projects in the field of health, but they have received a great deal of financing (more than €31 m in 21 years). Almost

FIGURE 1

Interreg POCTEFA thematic projects 1999–2021



SOURCE: Authors with figures from POCTEFA

all are linked to the infrastructure and activity of the Cross-border Hospital in Cerdanya/Cerdagne. Regarding accessibility and transport, these projects deal with the implementation of cyclable greenways and general mobility in the ESCAT. Under the category of land planning, there is a project to organise the Catalan Cross-border Space as a Eurodistrict, and in the field of safety there is a cooperation project to predict fires.

In addition to cross-border projects, we should also analyse the actors participating in and leading the projects. Studying them sheds some light on a phenomenon that is usually hard to observe: the network of actors which has been established over all these years of shared projects, specifically those that are the most active agents, the ones with the highest capacity for financing and mobilisation and even those we would expect to find but do not appear in a given project.

The first category of actors are those that lead the projects, called the main beneficiaries. They have special responsibility and therefore special involvement in the projects. Seventy-one actors have led the 105 projects analysed over these 21 years, and some of them have repeated this leadership role and stand out for their dynamism. The most prominent one is the Government of Catalonia (under the guise of its different ministries), which has led a total of 12 projects on a wide range of themes. In second place is the Conseil de Développement du Pays Pyrénées Méditerranée (Pyrenees-Mediterranean Development Council), which has led six projects in the areas of showcasing the local heritage and water management. The Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona (Girona Chamber of Commerce, Industry and Navigation) and the Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales (Pyrénées-Orientales Chamber of Agriculture) have each led three projects focused on their areas of expertise.

Another approach is to analyse the actors participating in the project consortiums—not the ones that lead them but all the actors that ally with and participate in executing the projects. Here, the analysis becomes more complex because of the extensive number of actors involved: 376 different actors in 21 years of ESCAT projects. However, listing, locating and analysing them can yield a much more complete map of the network of actors in the region and their dynamics. They may participate in many projects, and thus they seem to be very dynamic actors in the territory when pursuing certain objectives, which shows their potential in terms of human resources, financing and interest in cross-border cooperation. Co-financing by the actors, usually around 35 % of the total cost, shows their true involvement in the project.⁵

The actor that has participated in the most projects and has provided far and away the most financing is the Government of Catalonia, albeit with the understanding that this is an umbrella that encompasses the different ministries that have appeared as the entities in charge of the projects. It has led 26 projects with total eligible costs of 26.5 million euros. That is, the Government of Catalonia has co-financed this amount in actions proposed for this territory. It

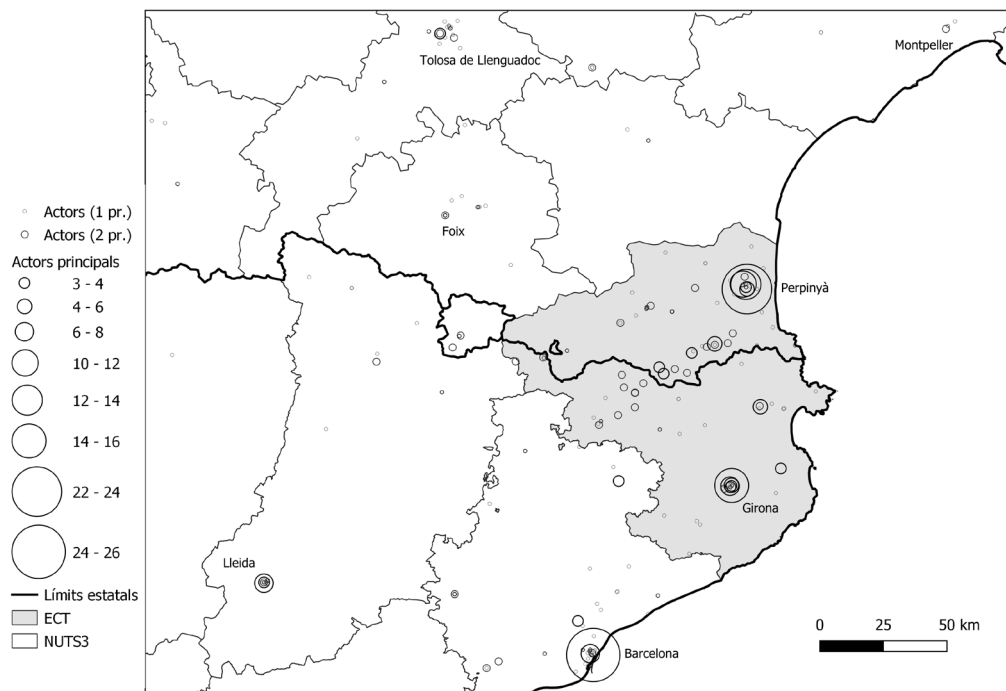
5. We should recall that the ERDF (European Regional Development Fund) provides 65 % of the funding for projects in the POCTEFA programme, while the remaining 35 % must be provided by the local actors.

has also participated steadily throughout all three periods analysed, with eight (III, 1999–2006), seven (IV, 2007–2013) and 11 projects (V, 2014–2021).

The Université de Perpignan and the Universitat de Girona (through different departments and institutes) are the next most prominent actors that have participated in the most projects, specifically 23 and 15, respectively, although they provide less funding than government institutions, which have a much greater spending capacity. The prominent presence of these two universities is important due to the specialised knowledge they provide and is understandable given that they are institutions used to working on research and knowledge transfer projects. Another noteworthy actor is the Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (Pyrénées-Orientales Departmental Council), which has participated in 13 projects and manages €4.3 m. It is the most prominent government actor on the northern side of the border, just as the Government of Catalonia is on the southern side. However, the Diputació de Girona (Girona Provincial Council) is not such a prominent actor in the south, as it has only participated in three projects with moderate financing contributions. The Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (11 projects), the Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Girona (7 projects) and the Chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales (Pyrénées-Orientales Chamber of Commerce and Industry) (5 projects) are all prominent actors that primarily promote projects related to local development.

In addition to analysing the actors, we can also describe where they are or place them on the map to better understand their characteristics. As discussed above, on the northern side the

FIGURE 2 Geographic distribution of the actors involved in Catalan Cross-border Space projects (1999–2021)



SOURCE: Authors.

most active agents in the Catalan Cross-border Space territory are located in Perpignan, which is the home to the Université de Perpignan, the Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales and the Chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales. In addition to Perpignan, there is another area that is fairly dense in actors and cooperation comprised of different towns in Vallespir, such as the headquarters of the Conseil de Développement du Pays Pyrénées Méditerranée (5 projects) in Céret and the town halls of Prats-de-Mollo-la-Preste (4 projects) and Arles (3 projects). Vallespir is also home to other actors with at least two projects, such as the town halls of Serralongue, Saint-Laurent-de-Cerdans, Reynès and Maureillas-las-Illas. There are few actors in Cerdanya/Cerdagne because cooperation there has focused on a single large-scale project, the Cross-border Hospital. Regarding other towns in the department, Prades has participated somewhat intensely with the Universitat Catalana d'Estiu. Also on the northern side, the actors outside the ESCAT are mostly based in Toulouse, like different universities or regional government centres.

On the southern side, within the boundaries of the ESCAT, Girona stands out as the area with the most prominent actors: the Government of Catalonia delegation in Girona (15 projects), the Cambra de Comerç (7), Girona City Hall (5), the Diputació de Girona (3) and the Consorci de les Vies Verdes de Girona (Consortium of Greenways of Girona) (3). The second most active town, far behind Girona, is Figueres, the site of the Consell Comarcal de l'Alt Empordà (Alt Empordà County Council) (5 projects) and Figueres Town Hall (2). Generally speaking, the province of Girona has a very low density of actors, although the county of Ripollès in that province is somewhat of an exception. There are many actors in this county that have participated in at least two POCTEFA projects, such as the town halls of Camprodon, Setcases, Molló, Sant Joan de les Abadesses, Sant Pau de Segúries and Vilallonga de Ter, along with the Mancomunitat Intermunicipal de la Vall de Camprodon and the Consell Comarcal del Ripollès (Ripollès County Council). Others, such as the town halls of Campdevànol and Ripoll, have only participated in one project.

If we examine the actors outside the ESCAT on the southern side, the most prominent one is Barcelona, which is the home of the Government of Catalonia, with all the ministries that have participated in a total of 26 POCTEFA projects. Other important actors include the Universitat de Barcelona (7 projects) and the Universitat Autònoma de Barcelona (4). Lleida is another fairly noteworthy hub because it is somewhat distant from the space being studied, but it has mobilised actors like the Universitat de Lleida (8 projects) and Lleida City Hall (4). Finally, there are cities like Manlleu, which is home to the headquarters of the Consorci del Ter (Ter River Consortium) (3 projects), and Andorra, with the Cambra de Comerç d'Andorra (Andorra Chamber of Commerce), the Universitat d'Andorra, the Institut d'Estudis Andorrans (Institute of Andorran Studies), the Societat Andorrana de Ciències (Andorran Science Society) and the Government of Andorra.

4. A largely impermeable space

People have to know each other and be able to exchange ideas and goods in order to cooperate. One of the first conditions for doing this involves facilitating the physical connections of people and goods, as well as minimising the distances between them through the use of information technologies. Efforts to modernise the road and telecommunications networks are always hindered by state borders, and in the case of the border between France and Spain, this is quite clear given that ideological, administrative and technological reluctances converge there.

The railway system has provided a clear example of this: in the mid-nineteenth century Spain decided on a certain rail gauge and did not change it when most European states chose another common rail gauge shortly afterward. The need to switch trains at the border has held back the economic and social integration of the Iberian Peninsula with the rest of Europe for decades. In fact, the first technically homogeneous cross-border connection was not created until 2010 via the high speed rail line between Vilafant (Figueres) and Soler (Perpignan). Likewise, it is easy to detect the low supply of passenger services along this route, which was limited to just two trains per day and per direction in the first half of 2023 after the COVID pandemic and the rupture of the alliance between the two longstanding state operators, although the number of trains increased to four or five in the second half of the same year. On the other hand, the traditional line through Portbou and Cerbère has lost connectivity, leaving fewer possibilities of cross-border transport. In Cerdanya/Cerdagne, there are even fewer connections between the services on either side of the border.

The road network received a considerable impetus during the last quarter of the twentieth century with the connection of the motorways at La Jonquera and the improvement of the motorways running through Cerdanya/Cerdagne, Andorra and Aran via the construction of different tunnels. Despite this, new border crossings to reduce the distance between the existing ones have not been opened. In any case, the paradigm shift in mobility, in which transport via fossil fuel-powered vehicles is no longer the priority, does not portend an increase in the connectivity of the roadway infrastructures.

Within this context, it was surprising that in January 2021 the French government decided to close several different border crossings to motorised vehicles. Under the pretext of ‘preventing the terrorist threat and fighting illegal immigration’, and alleging a lack of police and military staff to monitor them, the prefect of the department of the Pyrénées-Orientales decreed the temporary closure of the five least-used cross-border road connections: the Banyuls pass in the *Albères* mountains, the bridge over the Major River between Tapis (Maçanet de Cabrenys) and Coustouges, the Manrella pass between the Alt Empordà and Vallespir, the Age Road between *Palau-de-Cerdagne* and Puigcerdà and the Vinyola Road between Enveitg and Puigcerdà, both in Cerdanya/Cerdagne.⁶

6. Préfecture des Pyrénées-Orientales: *Fermeture de certains points de passage autorisés secondaires dans les Pyrénées-Orientales*. 08/01/2021 <<https://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/Actualites/Communique-de-presse/Annee-2021/Janvier/fermeture-de-certains-points-de-passage-autorises-secondaires-dans-les-Pyrenees-Orientales>>.

IMAGE 2

Old and new border facilities in Puigcerdà



SOURCE: Rafael Giménez Capdevila.

The measure also affected other French departments and entailed the closure of the motorway through the Portilhon pass between Bossòst (Aran) and Bagnères-de-Luchon, as well as different crossings in Navarra and the Basque Country. The closures were actually physical, obstructing vehicles from continuing with the use of concrete barriers or large rocks.

This measure sparked heated reactions in the towns affected the most because it hindered the everyday lives of their inhabitants, who had to travel further to engage in certain activities. The institutions also protested and sent letters to state authorities. In April 2021, the connection between Maçanet de Cabrenys and Coustouges was unblocked. The opening of the four passes that remain closed seemed imminent in the autumn of that same year, but the measure was renewed for a further six months.

The local concerns reached the European Parliament, where the European Commission (EC) was obliged to respond to a situation in which a member state, France, was potentially violating the Schengen Treaty. The EC issued a reminder that in certain cases states can set up checks on internal EU borders, but without completely interrupting traffic via physical obstacles. The goal is to assess the proportionality of the checks in relation to freedom of movement in each case, and they have to be renewed every six months for up to a maximum of two years. This is

also contained in a judgement from the Court of Justice of the EU⁷ that has been cited in this case, although it originated in a preliminary ruling requested by the Regional Administrative Court of Styria, Austria in August 2020.

The closure of internal Catalan border crossings in 2021 came after other events that contradicted the spirit of Schengen. In 2015, the refugee crisis caused by the war in Syria led to a retreat all around Europe. In 2020, as a strategy to fight the spread of the COVID pandemic, the borders between states (and sometimes internal borders) were turned into protective barriers. This custom of member states reactivating internal EU borders did not prompt a very explicit response from European institutions, which some states have interpreted as tolerance for this type of measure. This explains why France prolonged such an exceptional situation which runs counter to European treaties, namely preventing traffic along certain roads, beyond the regulatory two years.

In late January 2022, traffic was resumed through the Portilhon pass, but the crossings in Cerdanya/Cerdagne and Alt Empordà were still blocked. At occasional protests, groups of residents and activists would remove the obstacles, but the French authorities replaced them within a few hours.

In April 2022, a working board of mayors of Alta Garrotxa-Salines-Vallespir condemned the fact that closing these road connections not only jeopardised territorial cohesion and harmed the economic activity of the border area but also posed a hazard because it prevented emergency vehicles from getting through in a zone where there is a constant risk of forest fires.

In the first few months of 2023, protests at the barriers continued, alongside actions to remove them and the publication of institutional letters and statements. But even now (June 2023), the French government has not decided to remove the obstacles and allow the free movement through all the secondary crossings in Catalonia's internal state border. Negotiations with the Spanish government are being entertained to establish 'mixed brigades' of security forces that would ensure checks along the entire border area.

The episode of closing the secondary border crossings, which comes on the heels of the checks set up during the refugee crisis and the restrictions on the free movement of people due to COVID, is a sign that the European integration process via cross-border cooperation is still facing the prejudices of states that want to hunker down against what they perceive as outside threats. However, the people living in the border areas are the ones who are harmed the most, as they once again witness first-hand how a decision taken far away limits their living space and distances them from the possibility of creating a true cross-border living area in Catalonia.

7. Judgement of the Court of Justice of the EU of 26 April 2022 (language of the proceeding: German), cases C-368/20 and C-369/20. <<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?mode=DOC&pageIndex=0&docid=258262&part=1&doclang=ES&text=&dir=&occ=first&cid=2822545>>.

5. References

- BERZI, M. (2017). *La vía transfronteriza del desarrollo local endógeno. Reflexiones teóricas y estudios empíricos en los Pirineos y en los Alpes*. [Doctoral thesis. PhD Programme in Geography. Universitat Autònoma de Barcelona]. <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2017/hdl_10803_458252/mabe1de1.pdf>
- CAMIADÉ BOYER, M. (2019). *Practicar la cooperació transfronterera, pensar la frontera*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- DURÀ GUIMERÀ, A.; OLIVERAS GONZÁLEZ, X. (2008). "La cooperación territorial en el Arco Mediterráneo", in *Eixo Atlántico. Revista da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal*, (13), p. 55–78.
- FELIU, J.; BERZI, M.; MARTÍN-UCEDA, J.; PASTOR, R.; CASTAÑER, M. (2018). "Cuatro fronteras europeas bajo la lupa: una metodología para el análisis de los proyectos de cooperación transfronteriza (INTERREG)", in *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (64), p. 443–465. <<https://doi.org/10.5565/rev/dag.532>>
- HARGUINDEGUY, J.B. (2007). *La frontière en Europe: un territoire ? Coopération transfrontalière franco-espagnole*. Paris: L'Harmattan.
- MARTÍN-UCEDA, J. (2018). "Catalunya, actor en la cooperació transfronterera: quinze anys de perspectiva, processos i resultats", in *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64, p. 551–565. <<https://doi.org/10.5565/rev/dag.519>>
- MISSION OPÉRATIONNELLE TRANSFRONTALIÈRE (2007). *Atlas de la coopération Transfrontalière. Dynamiques transfrontalières et projets de territoires*. Paris: MOT.
- OLIETE I TORTOSA, J. (2016). *Cross-Border Cooperation in the Catalan Cross-Border Area* [Master's thesis. Europa-Universität Flensburg & University of Southern Denmark].
- PAÛL CARRIL, V.; CASTAÑER VIVAS, M.; TRILLO SANTAMARÍA, J.M.; MARTÍN-UCEDA, J.; VICENTE RUFÍ, J. (2017). "La participación española en la cooperación transfronteriza y territorial europea", in FARINÓS DASÍ, J.; OLCINA CANTOS, J. (ed.). *Geografía Regional de España. Espacio y comunidades. Bases para una regionalización renovada del territorio español*, p. 619–677. València: Tirant Humanidades.
- PERRIN, T. (2012). "Régions et coopération interrégionale: dynamiques institutionnelles, de la France à l'Europe", in *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, (16), p. 38–56. <<https://doi.org/10.4000/tem.1877>>
- (2022). *La région au XXI^e siècle. Perspectives de France et d'Europe*. Brussels: Peter Lang.
- TRILLO, J.M. (2010). "La région transfrontalière : des idées de Rougemont aux processus actuels d'institutionnalisation", in *Mosella*, 32(1–4), p. 235–257.

Interventions

Friendship, gender and social participation

JOSEPA CUCÓ I GINER

University of Valencia
Institut d'Estudis Catalans
josepa.cuco@uv.es

For social scientists, friendship is a contradictory and complex phenomenon. It is an extraordinarily highly valued social bond, yet in certain societies and periods like our own it has undefined, perilous boundaries. Not only is it difficult to know where friendship begins and ends, it can also be transmuted into another kind of socially frowned-upon relationship, a conceptual slipperiness in which the beliefs and values prevailing in other spheres of social life connected to power, politics and gender play a key role.

I view friendship as a kind of dynamic and socially shaped interpersonal relationship governed by rules that serve as cultural scripts that specify the content, functions and opportunities of friendship. These scripts change meaning over time, space and people's socio-structural situation (Cucó, 1995 and 2023; Guichart, 2014).

Even though considerably more attention has been paid to it in recent decades, friendship continues to be understudied by the social sciences as a whole. Generally speaking, the social and scholarly discourses that have prevailed until quite recently betray a threefold bias in Western thinking that limits friendship to private domains, emotions and masculinity. However, these arbitrary boundaries conceal the fact that friendship necessarily contains both expressive and instrumental aspects, operates in both the public and private spheres and, being an interpersonal relationship, occurs equally among men and women. Fortunately, both the research and social dynamic have recently been dismantling the foundations of those assumptions and even pointing to progress in the opposite direction.

Developments in feminist studies have played a crucial role in this by allowing the invisible and undervalued world of friendship among women to blossom, partly rectifying the dominant

androcentric views. They have highlighted the ever-changing nature of the cultural value attributed to friendship among women: from being positively sanctioned among the British upper classes in the eighteenth and nineteenth centuries (Roseneil, 2006), they became pathologised in the early twentieth century, a process that was accompanied by the increasing idealisation of friendship and companionship that was supposed to feature in heterosexual couples (Faderman, 1985).

The feminist movement, specifically radical feminism from the 1960s and 1970s, has also played an important role in the process of reassessing friendship among women and enhancing the relationship's transformative capacity. This impact dovetails with the outcome of the accelerated changes seen in recent decades, which have increased the importance and social significance of friendship, promoting a new cultural emphasis on what is known as 'post-heterorelational friendship' and a popular celebration of it (Roseneil, 2006). In such changing contexts as ours today, friendships among women serve as a kind of redoubt in which new types of socialisation take place that facilitate the leap to the public sphere: women do new things, but with their female friends; they occupy public spaces to have fun and talk and to participate in associations, groups, networks and movements which are increasingly widespread and diverse.

Based on studies conducted in Spain, we know that friendships play a prominent role in the world of volunteer associations. Friend groups are particularly proactive in them and show a considerable ability to generate an associational network and strengthen it with their particular dynamics (Cucó, 1990, 1991, 1992; Homobono, 1994; Ramírez, 1985). The process can also work in the opposite direction, as shown in the case of *Women on the Peace Line* in Northern Ireland: there, the associational dynamic is what generates a space of friendship through which the participating women are transformed while simultaneously transforming their violent everyday environment (García, 2018).

When friendship becomes the framework of social movements, friendships can take on an unusual nature and power and even become a model of interaction and foundation for political solidarity. The case of the aforementioned radical feminists from the US is paradigmatic. Interpreting the slogan 'the personal is political' as a mandate led them along new and unsuspected pathways which involved focusing on relationships with other women and reassessing friendship until it became a normative ideal and main pattern of interaction, a model that also led to conflicts and problems (Polletta, 2002; Freeman, 1970).

We once again see similar processes to those described above in the case of *Greenham Common* and the broad movement of women for peace in Great Britain in the 1980s: a dismantling of negative stereotypes about friendship among women and a parallel reassessment of the relationship, with bonds that proved to be vital for the movement's philosophy and political praxis (Roseneil, 1995).

The developments in the Spanish feminist movement in the period 1975–2009 once again demonstrate the close connection between friendship and activism (Martínez, 2015 and 2019).

Among other things, the overlap of friendship and activism promotes a twofold phenomenon: strong bonds are created within the movement, and groups of women activists become affinity groups. This type of group, which ‘is formed from friendship, giving rise to groups that combine the emotional, the political and the fun’ (Mompó, 2019) are essential in processes pertaining to becoming an activist, keeping up individual activism and developing feminist mobilisations in general. In fact, friend networks are no longer essential in creating feminist groups, but instead participation and mobilisation actually reinforce these bonds and generate new ones.

Finally, it is worth noting that in the three feminist movements mentioned above, we find a strong link between private life and activism, and between friendship and public commitment, a feature that has also been detected in other social movements like anti-globalisation (Pleyers, 2018) and autonomous urban movements (Mompó, 2019).

References

- CUCÓ GINER, J. (1990). “Asociaciones y cuadrillas: un primer avance de la sociabilidad formal valenciana”, in PUJADAS, J.J.; CUCÓ, J. (eds.) *Identidades colectivas: etnicidad y sociabilidad en la Península Ibérica*, p. 219–231. Valencia: Generalitat Valenciana.
- (1991) *El quotidià ignorat. La trama associativa valenciana*. Valencia: Alfons el Magnànim.
- (1992). “La vida asociativa”, in GARCÍA FERRANDO, M. (coord.). *La sociedad valenciana de los 90*, p. 241–286. Valencia: Generalitat Valenciana-IVEI.
- (1995). *La amistad. Perspectiva antropológica*. Barcelona, Icaria-Institut Català d’Antropologia.
- (2023). “Els impactes de l’amistat en la vida col·lectiva”, in BODOQUE PUERTA, Y.; SORONELLAS MASDEU, M.; PRAT CARÓS, J. (eds.), *L’antropologia importa. Textos d’Homenatge a Dolors Comas d’Argemir*, p. 51–64. Tarragona: Universitat Rovira i Virgili.
- FADERMAN, L. (1985). *Surpassing the Love of Men*. London: Women’s Press.
- FREEMAN, J. (1970). “La tiranía de la falta de estructuras”. Biblioteca del Encuentro de Feministas Diversas. <<https://biblioteca.efd.uy/document/118>>
- GARCÍA GONZÁLEZ, A. (2018). “‘Women on the Peace Line’: Challenging Divisions through the Space of Friendship”, in KOMAROVA, M.; SVAŠEK, M. (eds.). *Ethnographies of Movement, Sociality and Space. Place-Making in the New Northern Ireland*, p. 108–129. Oxford: Berghahn Books.
- GUICHARD, M. (2014). “Introduction”, in GUICHARD, M.; GRÄTZ, T.; DIALLO, Y. (eds.). *Friendship, Descent and Alliance in Africa*, p. 1–15. New York-Oxford, Berghahn.
- HOMOBONO MARTÍNEZ, J.I. (1994). “Grupos amicales y asociaciones. La sociabilidad al País Vasco”, in *Inguruak. Revista vasca de Sociología y Antropología*, 8, p. 231–253.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. (2015). *Identidades feministas en proceso. Reiteraciones relacionales y activaciones emocionales en las movilizaciones feministas del Estado español* [doctoral thesis, Universidad del País Vasco]. <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=164163>>
- (2019) *Identidades en proceso. Una propuesta a partir del análisis de las movilizaciones feministas contemporáneas*. Madrid: CIS.
- MOMPÓ LÓPEZ, E. (2019). “Por un barrio vivo y combativo”. *Movimientos urbanos en búsqueda de autonomía desde el Cabanyal* [doctoral thesis, University of Valencia]. <<https://roderic.uv.es/handle/10550/71808>>

- PLEYERS, G. (2018). *Movimientos sociales en el siglo XXI: perspectivas y herramientas analíticas*. Buenos Aires: CLACSO.
- POLLETTA, F. (2002). *Freedom is an Endless Meeting: Democracy in American Social Movements*. Chicago-London: University of Chicago Press.
- RAMÍREZ GOICOECHEA, E. (1985). "Associations collectives et relations interpersonelles au Pays Basque: ethnicité et reivindications culturelles", in BIDART, P. (ed.). *Preocessus sociaux, idéologies et pratiques culturelles dans la société basque*, p. 119–128. Pau: Université de Pau et des Pays d'Adours.
- ROSENEIL, S. (1995). *Disarming Patriarchy: Feminism and Political Action at Greenham*. Milton Keynes: Open University Press.
- (2006). "Foregrounding Friendship. Feminist past and future", in DAVIS, K.; EVANS, M.; LORBER, J. (eds.). *Handbook of Gender and Women's Studies*, p. 324–343. London/Thousand Oaks/New Delhi: SAGE.

Climate change and social conflict. Social change beyond the planet's limits and why systematic analysis has to be complemented by the humanities

ERNEST GARCIA

University of Valencia
ernest.garcia@uv.es

Our awareness of the ecological crisis is heavily indebted to systemic thinking. Fifty years have gone by since the first Club of Rome report, *Limits to Growth*, one of the most influential books of the second half of the twentieth century, even though it was initially received with a certain degree of hostility. *The New York Times* labelled it empty and deceitful. *Science* highlighted the opinion of an expert who claimed that the Meadows team had provided simplistic responses for fearful simpletons. Economists flocked to defend the sacrosanct growth and condemned the heretics who may have been computer wizards but displayed so little faith in technological progress. Despite the virulence, the initial reactions did not stop the book from making a major impact. For years, the discussion was heated, stirred up by the fact that it dovetailed with the oil crisis and the emergence of the environmental movement. However, the silencers worked more or less effectively, and the findings remained little more than faint background noise.

Despite this, half a century later, the thesis that there are limits to growth is more valid than ever, and this has to do with the content of the old critiques. Boiling it down to its essence, the Meadows report was rejected for being Malthusian and overly simplistic. The curious thing is that both accusations are true. The problem is that both are more right than they are wrong, and this is why they are coming back now like a boomerang.

1. Malthusian predictions: so what?

Critics noted that the claim that the finiteness of the planet imposes limits to growth, that nature does not let us do everything we want, had Malthusian roots. Thus, they took advantage of the fact that over time, the adjective 'Malthusian' had become an unfailing insult. The fact

is that discomfort with the basic idea that connects Malthusianism with environmentalism has never disappeared. One of the commentators on the report expressed this with utter clarity: “The irritating thing about Malthus and his followers like the Meadows team is that in the long run what they say about the finiteness of the Earth’s resources must be right” (Bellany, 1994: 421).

So, then, the question is: can 50 years be considered ‘in the long run’? It certainly does not seem like too much time. However, we have to recall Gurvitch’s wise observation that there are multiple social times. For sociology, not all half-centuries are equal, and 50 years during the Great Acceleration may be an eternity...

The expression ‘Great Acceleration’ was introduced as a homogeneous way to present data that had been collected over decades. In 1950, the world population totalled 2.529 billion; it has now reached 8 billion. Between 1950 and 2010, the gross world product multiplied by nine, the urban population went from 737 million to 3.5 billion people, the use of primary energy almost quintupled, the consumption of fertilisers more than doubled, the number of motor vehicles increased sevenfold, large artificial reservoirs quintupled, international tourism multiplied by 37 and telecommunication connections rose steeply. All of this has to do with anthropic pressure. On the other side of the process, the side about impacts on ecosystems, the stocktaking says the following: the concentration of greenhouse gases in the atmosphere has risen far above preindustrial levels, the average temperature on the Earth’s surface has risen almost half a degree in the past 50 years, the ozone layer has weakened dramatically, one third of the tropical forests that existed on the eve of the Industrial Revolution have disappeared, biodiversity is one third lower than what is found in non-degraded ecosystems, nitrogen additions are creating serious problems in coastal aquatic ecosystems and so on.⁸

In just a few decades, the many variables showing exponential growth have determined the shift from a planet that is half-empty to a crowded, tiny planet. They have made industrial civilisation enter a state of ecological overshoot, above and beyond the Earth’s carrying capacity. That is, we have entered a phase of unsustainability which cannot last. The Club of Rome report announced that this situation would become visible in the second or third decade of the twenty-first century. And here we are...

8. Anyone wishing to examine the figures can easily do so at <<https://www.igbp.net/globalchange/greatacceleration.4.1b8ae20512db692f2a680001630.html>> [accessed on 23/05/2018]. Checking the graphs that summarise the information on this website is very enlightening.

2. Walking with two legs: the power of systemic analysis and the *esprit de finesse* of the humanities

Let us now examine the second of the supposed causes undermining the report: it is true that modelling complex realities requires a strong degree of simplification. Stating this as a limitation is facile and in some ways guaranteed to be right because the inexhaustible diversity of social existence does not fit within a system of equations. What is not so easy is accepting that the power of a good model depends on this. And that is what happened with the Meadows report and the graphs on the Great Acceleration, which reveal things that no serious analysis of social dynamics can ignore. Therefore, we have to introduce categories that have never before been considered: overshoot, decline, degrowth...

How is all this manifested in social life? How can we recognise to what extent it is already manifested? What alternatives for social organisation arise? This is where the simplification inherent to system models can seriously err.

The leap from graphs describing the Great Acceleration to social life is risky. If we are not careful, we could create a picture in which the sole recognisable social actor is humanity as a whole, endowed with an insatiable voraciousness, and the only conflict that could be detected is the mega-clash between the sociosphere and the ecosphere. This kind of sociology is bound to leave anyone feeling rather cold. Many of the future scenarios outlined in the expert literature are theoretically possible, but ultimately we can expect the decline to go through much more geographically and socially diverse routes than those predicted by any model. Just as almost always happens with history, the paths to decline promise to be uncertain, confusing and multiple. Here is precisely where the dialectic of systems and humanities can be most fruitful. Georgescu-Roegen asserted that given that social change has qualitative dimensions that cannot be described with numbers, it can only be reasonably tackled with a certain dose of Pascal's *esprit de finesse*. He was spot on.

3. On the social manifestations of the decline

The social aspects of the decline are not difficult to cite: relocation, decentralisation, downsizing, slowdown, etc. The difficulty lies in the fact that these things can take on many contradictory shapes. In practice, they can be associated with all sorts of opposing effects which perhaps can only be managed by trial and error.

Relocation, for example, places greater importance on communities. And while communities are associated with higher levels of cohesion and solidarity, they are also tied with greater uniformity, control and restrictions on individual freedom. They open up opportunities for grassroots democracy, yet they also activate the dangers of local tyranny or bosses. They stave off

alienation to foster diversity at the expense of space. And so on. Nothing of this is unfamiliar to sociologists since Durkheim and Tönnies. Many initiatives are underway that respond to the new urge to reassess the local, like retail networks for local products, the 15-minute city and km-0 proposals. If initiatives of this type actually mature, they will nonetheless bear the marks of this dialectic along the way. Similar observations are needed for the other characteristics.

The downward curves in the models showing the limits of growth, as well as the visions of collapse that stem directly from them, describe a kind of quick, steep drop in a socio-anthropological vacuum without any ups and downs. It may well happen like that, such as if there is a large-scale nuclear war. However, it is also possible that the decline takes place in partial collapses, giving rise to occasional plummets via all kinds of obstacles along the way, that is, through multiple conflicts, uncertainties, ruptures and crossroads. No model can account for this kind of thing, and this is why it is best to complement systemic analyses with the humanities, through historical research, the creation of images and literary fictions or—if I may—“the specific analysis of a specific situation”.

4. References

BELLANY, I. (1994). “Malthus and the modern world”, in *Review of International Studies*, 20(4), p. 411–421. <<https://doi.org/10.1017/S0260210500118200>>

The quest for a new analytical perspective

SALVADOR CARDÚS I ROS

Autonomous University of Barcelona
Institut d'Estudis Catalans
salvador.cardus@uab.cat

1. More questions than answers

Based on the work performed by a team comprising members of the IEC's Philosophy and Social Sciences Section, acting in conjunction with a series of outside partners, the *Informe sobre la cohesió social a la Catalunya del segle XXI* (Report on Social Cohesion in Twenty-First Century Catalonia, IEC, 2020), which I had the honour of coordinating, left many unanswered questions. This is not a criticism; in fact I actually think it is a good sign. I always tell my students that any research should begin with a question which will prompt many more if it is answered properly. And this is certainly true with our research.

However, the dissatisfaction at the end was not due to the fact that any research can always be taken further with more time and more resources; instead, it had to do with the very conceptual core with which we had worked. The fact that the team members, experts in different disciplines, had examined the notion of 'social cohesion' or 'social fracture' with an emphasis on different dimensions of the social reality was not only expected; in fact, a multidisciplinary group had been assembled for that very reason. And, indeed, each author examined the notion of cohesion from a diverse range of dimensions, like inclusion and equality, legitimacy and participation, and recognition and belonging, to cite just a few of the positive ones, and inequality, exclusion and mistrust, to cite some negative ones. But this was not a problem either.

The issue that I believe remained open was the one addressed in the debate session discussed here: how should we rethink the very idea of social 'bond', or of 'cohesion' or 'belonging', if you prefer, in a society like today's? How should we rethink the notion of inclusion when it entails using social media? How should we deal with political participation given phenomena like

post-truth and disinformation? And how do we identify the processes of identity recognition within the framework of this burgeoning paradoxical logic of the clash between globalisation processes and local claims and ethnic or gender identifications?

As a professor of epistemology, I have always been strongly committed to critically reviewing the conceptual frameworks that we use in the social sciences. Indeed, I have often had the impression that the models we draw from, constructed at a given point in time, lag far behind the new complexities posed by today's society. And this may well be the case with the very notion of social cohesion or social bond. On the one hand, it is clear that we are grappling with increasingly complex societies that are more diverse and more open, and therefore that are changing more quickly. On the other, we have witnessed the advent of social media, with its sophisticated instruments that enable intense interactions at many levels. James Altucher is right when he suggests that it is essential to distinguish between the social revolution *before bandwidth* and *after bandwidth* in order to grasp the new world we are facing. Plus, social media is guided by algorithms that we users are unaware of, even though they lead us to certain types of responses to perceptions of reality which are anything but objective facts. It is not difficult to see that both things are radically overturning the old mechanisms that facilitated cohesion or produced social ruptures. Thus, the fact that the old, familiar mechanisms are retained but being developed under new determinants that have yet to be thoroughly studied—confirmation bias, risk aversion, learned helplessness, the spiral of silence—poses a real challenge that requires in-depth revision.

2. So, what are we talking about?

Therefore, we are left with many unanswered questions if we want to know precisely what we are talking about when we say cohesion, bonds or belonging. One of the first epistemological obstacles may stem from the politically positive connotation of the term 'cohesion' and the negative connotation of 'fracture'. Beyond whether it makes sense for the social sciences to start with this type of value judgement, the question is nonetheless legitimate, even in the political terrain. Are all forms of cohesion positive and all forms of fracture negative? The response is a rotund no. Ultimately, the quest for cohesion at any cost could justify anything from authoritarian governments to xenophobic policies which seek to exclude outsiders in order to guarantee that cohesion.

Nor is it clear what the sphere of cohesion should be, whether the neighbourhood, the city, the country, the nation or the state. Is it possible for there to be cohesion in a neighbourhood but fracture at the city or state level? Or perhaps the opposite: national cohesion and fragmentation on more daily levels? In any case, there are diverse cohesions, and they could well be contradictory depending on the sphere chosen. Moreover, without seeking to be exhaustive—this is not the place for it—we could also ask which fractures are opposed to which cohesions, that is,

if there are any fractures that stem precisely from rivalries that prompt cohesion, as in sport. Nobody would say that the Olympics fracture the world because states are competing against each other with high doses of rivalry!

In particular, I believe that we could say that we are in the early days of studying the effects of social media on the mechanisms of bonding and indifference, social cohesion and social fracture. And we are only just beginning to explore new conceptualisations and analytical methodologies that even before they gain solid ground are thwarted with the introduction of new applications and platforms and their new algorithms. On this point, we in the social sciences must learn how to work in conjunction with computer engineers and designers of social media platforms or we will never manage to capture the social changes taking place with our classical tools.

For all these reasons, in this debate we enlisted the collaboration of an anthropologist, Josepa Cucó; a geographer, Oriol Nel·lo; and a sociologist, Avi Astor, in order to address the issue in a multidisciplinary fashion from three different angles: relational, territorial and structural. And the outcome was extraordinarily positive, albeit not conclusive. We have to keep working in this direction not only with urgency and rigour, but also with flexibility.

Notes on the concept of social cohesion

JOSEPA CUCÓ I GINER

University of Valencia
Institut d'Estudis Catalans
josepa.cuco@uv.es

Just like with so many other common concepts in the social sciences, social cohesion seems like a ponderous term, weighted down by the passage of time and the tradition of thought that laid its groundwork, ushered in by Durkheim and reaching its peak with Parsons' functionalist and conservative thinking, which was hardly interested in making social cohesion the subject of empirical research, much less social and political commitment. If we solely look at this tradition, one might say that the concept of social cohesion is not very well suited to continuing discourse around social bonds in society today.

Yet it is equally inadvisable to simply toss it away because we should simultaneously highlight the line of reflection initiated by Marcel Mauss, which foregrounded gifts and reciprocity, thus valuing social bonds and commitment, a dimension that had been missing in the Durkheimian tradition. This thread has also revealed itself to be quite fruitful—not only theoretically but also practically—and brings us closer to this other one I will discuss below. And we should also note that there was a second revival in the development of the concept of social cohesion which began in the 1990s, enriching its meaning and changing its nature. Specifically, in the European Union, social cohesion has reappeared in relation to the field of public policy, and only since then has it been revisited in academia, yet even there the influence of concerns associated with the design and implementation of public policy is noteworthy.

This connection—between social cohesion and public policy—has fostered a new and burgeoning trend in the development of the concept that, as Jane Jenson notes, defines social cohesion as social capital or uses both terms synonymously. What dimension does the idea of social capital add to the pre-existing notions of social cohesion? In my opinion, it adds an essential dimension: citizens' civil commitment to the community, which takes shape via associationalism and participation.

Importantly, the main current in the theory of social capital assumes the existence of a direct connection between general trust—the variable usually used to measure social capital—and associative participation. According to this thesis, the very organisation of associationalism is what allows general trust and the quality of political life to grow. However, not all forms of association affect the generation of social capital in the same way; rather, only those characterised by being open and constantly interacting with others do. These associations shape a broad network that builds bridges between diverse individuals and groups, making it possible for private trust to transform into the perception of general trust.

This attribute, accurately associated with volunteer associations as bridge-structures that foster widespread trust, is joined by others already described in the Tocquevillian sociological tradition, which views them as fundamental factors in the stability and equilibrium of contemporary democratic systems. As the agents of civil society *par excellence*, volunteer associations are not only one of the most important ways of participating in and influencing public life, but they are also a mechanism of ongoing social exchange that tends to raise and resolve people's needs, interests and aspirations.

But associations are in no way the only form of citizen participation. Instead, the current trends show that in twenty-first century democratic societies, citizens are increasingly expressing themselves through unconventional forms of political participation. Generally speaking, this new strain is related to indignation at increasing social instability, corruption and the rise in inequality and is being developed and nurtured from the spirit of the anti-globalisation and 15M movements, along with the need to promote citizen empowerment. In fact, thus far in the century, we have witnessed the multiplication of new and not-so-new forms of political expression and participation—demonstrations, the halt of evictions, the onslaught of digital scrutiny platforms, the emergence of alternative media, the proliferation of citizen platforms to defend public services, grassroots legislative initiatives and many more—that commonly and characteristically harness the potential of the new digital communication tools—namely the Internet—for political mobilisation.

Finally, I would highlight the fact that since 2011, the multiple forms of unconventional political participation include two that seem particularly suggestive and powerful. The first are 'post-conventional' forms of political participation, such as attending demonstrations and signing petitions. The other is the (re)invention of new forms of political actions, especially those related to consumer affairs, which entail consumer empowerment within both the market and the traditional political system, given that the latter lacks the authority to deal with the emerging global risks. In this model of active citizenship, democratic participation materialises essentially in two ways: through individualised collective actions in the guise of boycotts and buycotts, or through activism in different organisations and social movements that serve as intermediaries between institutional policy and the politics of everyday life.

Social bonds and territorial fractures

ORIOLO NELLO

Autonomous University of Barcelona
Institut d'Estudis Catalans
oriol.nello@gmail.com

How are social bonds conditioned by the place where we live? To what degree do these bonds depend on our ability to move around the territory? How are the conditions of access to housing related to the configuration of the public space, the provision of basic goods like water and energy and the landscape quality? These, among many others, are the questions we ask ourselves when reflecting on the relationship between social bonds and territorial factors. This relationship is both complex and crucial: complex because the territory is neither a neutral backdrop nor passive subject, but instead both cause and effect, engine and consequence of social transformations; and crucial because the organisation and use of the space not only reflects the social structure, with all its inequalities, but also contributes decisively to maintaining and reproducing it.

Geographic studies have traditionally addressed the question of territorial inequalities through dichotomous conceptions of space, particularly represented by the dyads country/city, urban/rural. What was assumed to condition the social bonds in each town the most was whether it was urban or rural. Likewise, on the regional or national scale, social bonds theoretically depend largely on the relationship between city and country. Access to education and services, jobs, family structures, living conditions and social bonds and relations as a whole were associated with the country/city opposition, which thus became axiomatic and totalising.

It is worth noting that this perception has not been exclusive to traditional geographic studies. Even today, the country/city duality is often found in citizens' commonsense, the news reported by the media, public debate and artistic representations. This dyad is often associated with an entire series of other oppositions referring to such tangible issues as moral values: nature/culture, agriculture/manufacturing, authenticity/artificiality, tradition/innovation, sociability/solitude and safety/danger. In these sets of oppositions, the first concept in each of the dyads,

which is given a positive connotation, is associated with the country and the second one with the city. This is not the place to outline the origins and consequences—social, cultural and political—of the prevalence of these perceptions; instead, what we are interested in here is pointing out that they reflect an imaginary geography more than the factual reality.

Indeed, the social and territorial transformations that have taken place in recent decades—in Western Europe since the second half of the twentieth century in particular—question the efficacy of the old classifications of space. On the one hand, the proportion of the working population involved in farming activities has dropped everywhere until it has become virtually reduced to its minimal expression. This has led farmers to almost disappear as a class, thus endangering a set of living conditions, habits and centuries-old knowledge. On the other hand, the spread of rural areas, the encroachment of urbanisation, the expansion of networks and the radical improvement in communications have led to an economic and functional integration of the territory, which is increasingly filled. Thus, today the old rural spaces are essentially areas of services or operational spaces for the production of energy or environmental services. On the other hand, the urbanisation process has led the urban networks to encompass the entire territory and create urban macro-regions which span huge tracts of land where it is quite difficult to clearly and scientifically distinguish what is city and what is country.

This evolution has led to a kind of homogenisation of the average living conditions. Services, information and goods are now much more easily accessible from anywhere in the territory than they were in the past. People's mobility has become easier to an unprecedented extent, such that a very large proportion of the population works outside the town where they live. The average incomes of people living in the former rural and urban areas are quite similar today, rendering the old contrast of poor rurality versus wealthy urbanity obsolete. In fact, it may be the very opposite: the highest average income is often found in low-density areas. As a consequence of all these transformations, habits and lifestyles, family structures and cultural practices have also tended to become more homogeneous.

In no way does this mean that important territorial inequalities do not persist. First, the legacy of the implosive phase of urbanisation is still omnipresent. As is common knowledge, this phase, which gained momentum in Catalonia in the nineteenth century and reached its peak in the 1960s and 1970s, concentrated people and activity in the territory and decisively weakened the demographic base of the old rural spaces. The subsequent encroachment of urbanisation—what some authors have called urban sprawl—has tempered the losses and reversed the trend in some areas, but low population density and ageing of the population are still an obstacle to the provision of certain basic services in large swaths of the territory.

In any case, the most decisive spatial inequalities today are not associated with population density as much as they are with residential segregation, that is, social groups' tendency to separate themselves in the territory according to their ability to choose their place of residence. This ability is known to be based on two factors: family income and land and housing prices. Thus, households

with the lowest economic wherewithal are logically going to end up wherever the prices are the lowest, while the wealthier ones will congregate in more exclusive and exclusionary areas, where they enjoy the benefits of living amongst each other and being able to access the best services. The inequalities that arise between average living conditions in wealthy versus vulnerable areas—on issues like access to education, a healthy lifestyle, employment and services—are considerably more noticeable than those that arise between high- versus low-density territorial areas.

The paradox is that as the inequalities associated with the country/city distinction decline and those associated with residential segregation rise, the citizen debate still largely revolves around the old urban/rural dichotomy. As philosopher Karl Marx once said, ‘the tradition of all the dead generations weighs like a nightmare on the brain of the living’. The onslaught of literary works, films, essays and newspaper reports on the survival of the traditional country/city opposition and its corollaries in recent years could be seen as confirmation of that statement. In fact, it clearly says more about the twilight of the old country/city dichotomy than about its survival.

Let us conclude. We have seen how when analysing social bonds it is essential to consider territorial factors, as they reflect, condition and mediatise people’s social relations and living conditions. However, territorial structures are constantly evolving, just like the society that sustains and fashions them. Thus, though still vividly alive in the collective imagination, the old distinctions between country and city common in earlier social structures are inadequate today both for studying the territory and society and for designing and applying public policies. In contrast, other territorial fractures that may be less visible and less common in public debates are becoming more and more firmly entrenched, such as residential segregation, an insidious structural phenomenon which is becoming more pronounced, affecting all social groups and encompassing our entire territory, thus reflecting and consolidating social inequalities in both low- and high-density areas.

The debate on territorial structures and fractures is an essential requirement for understanding the evolution of contemporary social bonds, conflicts and inequalities. However, this debate will only be fruitful—scientifically and politically—if we overcome the inherited conceptions of the territory which are so laden with ideological content and instead analyse the space with fresh eyes based on reality.

References

- CHECA, J.; NEL·LO, O. (2021). “Residential Segregation and Living Conditions. An Analysis of Social Inequalities in Catalonia from Four Spatial Perspectives”, in *Urban Science*, 5, 45, p. 1–18. <<https://doi.org/10.3390/urbansci5020045>>
- NEL·LO, O. (2001). *Ciutat de ciutats, reflexions sobre el procés d’urbanització a Catalunya*. Barcelona: Empúries.
- NEL·LO, O.; CHECA, J. (2021). “El procés d’urbanització”, in FOLCH, R. et al., (eds.). *Natura, ús o abús 2018-2019*, p. 1–30. Barcelona: Institut d’Estudis Catalans. (DOI: 10.2436/15.0110.22.4).
- NEL·LO, O.; LÓPEZ, J.; MARTÍN, J.; CHECA, J. (2016). *La luz de la ciudad. El proceso de urbanización en España a partir de las imágenes nocturnas de la Tierra*. Bellaterra: GURB, Universitat Autònoma de Barcelona.

Nationalism, identity politics, and polarization in the digital age

AVI ASTOR

Autonomous University of Barcelona
avi.astor@uab.cat

Despite deepening globalisation and the declining influence of national borders on the spatial movement of goods, people and ideas, understandings of the nation remain at the core of social identity and notions of civic belonging in societies across the world. Immigration and ethno-religious diversification have sparked intense debates and mobilisations regarding the boundaries of national belonging in Europe and North America. As many have noted, discourses and representations of the “Other” provide insight into how collectives think of themselves as a people or nation (e.g., Hall, 1991). The heterogeneity of these discourses and representations, and the vehemence with which they are promulgated, evidence the stark divisions and polarisation surrounding fundamental questions about who we are and how our societies should be governed.

Right-wing or far-right formations typically articulate narrow and exclusionary concepts of national belonging rooted in traditional identities and values. Concepts of national identity among the Right, however, are neither monolithic nor static. Scholars have noted, for instance, how right-wing populist parties, particularly in Northern and Western Europe, increasingly talk about national identity in civilisationist terms, invoking the importance of preserving Western values or (Judeo-)Christian heritage (Hennig and Hidalgo, 2021). For certain political formations, this has involved embracing liberal values like gender equality and LGBTQ+ rights as a means of erecting exclusionary boundaries vis-à-vis ethnic and religious minorities stereotyped as illiberal, most notably Muslims (Brubaker, 2017). This type of ideological manoeuvre is abhorred by more classic variants of the far right.

As Kaufmann (2019) highlights, moreover, purely ethnic understandings of the nation are generally found only among the most extreme segments of the far right. Most right-wing formations in Europe and North America today do not espouse complete ethnic homogeneity, but instead

advocate what he calls “ethno-traditional nationalism”, a view “which seeks to protect the traditional preponderance of ethnic majorities through slower immigration and assimilation” (Kaufmann, 2019:435). To be sure, this perspective has been used to promote or justify draconian policies that pose grave threats to the rights of minorities. However, the form of nationalism underlying this view differs from the more exclusively ethnic nationalism that pervaded early 20th century Europe.

For their part, activists, academics and political elites on the Left have tended to advocate more pluralistic understandings of the nation that underpin inclusive philosophies of integration like multiculturalism or interculturalism (Kastoryano, 2018). The notion of “unity in diversity” has gained traction among diverse public and private institutions and organisations in Europe, North America and beyond. While embraced by progressives, pluralistic and inclusive understandings of national identity are viewed with scepticism by others, including a growing sector within the white working classes, as evidenced by their rising support for far-right parties (Gest, 2016). Many who have come upon hard times link their misfortune and feelings of impotence and disempowerment when faced with their loss of status and priority vis-à-vis immigrants and other minorities. This is one of the reasons for the popularity of conspiracy theories like the Great Replacement that have been propagated by right-wing politicians and pundits to stir up resentment toward minorities and progressive political and social trends.¹

A major obstacle to promoting pluralistic identities and ideals is the lack of a strong structural and organisational basis for building coalitions that are inclusive of diverse socio-demographic and political groups. The case of the US is instructive in this regard. The weakening of labour unions has eroded a critical site for the creation of “bridging social capital” among different segments of the working class (Putnam, 2000). As *New York Times* journalist Ezra Klein (2020) argued in his book, *Why We’re Polarized*, both the Republican and Democratic parties once encompassed supporters with diverse points of view and social backgrounds. The internal diversity of these parties created pressure to develop positions that emerged from compromise, and political leaders often sought to moderate the more extremist views among those in their respective parties’ ranks. Today, by contrast, the more radical flanks of each party, especially among the Republicans, exert disproportionate influence. This has led to the general impoverishment of political debate, reducing it to inflammatory and reductive talking points that reflect simplistic and Manichean political and social viewpoints.

The US is not unique in this regard. In many societies, it is possible to observe how different positions—and oftentimes basic terminology—are now immediately coded as being associated with one political identity or another, making it increasingly difficult to sustain complex and nuanced discussions in the public sphere. Klein and others have pointed to how news organisations and social media with strong commercial incentives exacerbate polarisation by

1. The Great Replacement theory first went viral in France after the philosopher Renaud Camus’ publication of a book of the same title in 2012, but influential variants have also emerged elsewhere in Europe and in North America (Ekman, 2022).

providing people with information they *want* to receive, rather than information they arguably *should* receive, namely more complete and fact-based accounts of key issues. As polarisation has deepened, politics has become more and more tribal. Inclusive conceptions of national identity that traverse partisan boundaries are extremely difficult to cultivate as a result, even during times of crisis, as was evident in the US during the COVID-19 pandemic.

The rise of identity politics has been an extremely important development in the West and beyond, as it has contributed to social reflexivity and awareness of the social injustices suffered by historically marginalised groups. Movements like Me Too and Black Lives Matter continue to play a key role in generating pressure for needed political and social reforms. The challenge is to find a way to engage productively around questions of identity and difference that fosters unity rather than polarisation, and that contributes to change through empowerment but without excessive shaming and denigration. Given that the information we receive on a daily basis is filtered by ever more refined algorithms that reward those who exploit our deepest fears, most virulent prejudices and most savage desires, facing up to this challenge will become increasingly difficult in the years to come.

References

- BRUBAKER, R. (2017). "Between nationalism and civilizationism: The European populist moment in comparative perspective", in *Ethnic and Racial Studies*, 40(8), p. 1191–1226. <<https://doi.org/10.1080/01419870.2017.1294700>>
- EKMAN, M. (2022). "The great replacement: Strategic mainstreaming of far-right conspiracy claims", in *Convergence*, 28(4), p. 1127–1143. <<https://doi.org/10.1177/13548565221091983>>
- GEST, J. (2016). *The new minority: White working class politics in an age of immigration and inequality*. Oxford: Oxford University Press.
- HALL, S. (1991). "Old and new identities, old and new ethnicities", in KING, A.D. (ed.). *Culture, globalization and the world-system: Contemporary conditions for the representation of identity*, p. 41–68. London: Macmillan.
- HENNIG, A.; HIDALGO, O.F. (2021). "Illiberal cultural Christianity? European identity constructions and anti-Muslim politics", in *Religions*, 12(9). <<https://doi.org/10.3390/rel12090774>>
- KASTORYANO, R. (2018). "Multiculturalism and interculturalism: Redefining nationhood and solidarity", in *Comparative Migration Studies*, 6(1), p. 1–11. <<https://doi.org/10.1186/s40878-018-0082-6>>
- KAUFMANN, E. (2019). "Ethno-traditional nationalism and the challenge of immigration", in *Nations and Nationalism*, 25(2), p. 435–448. <<https://doi.org/10.1111/nana.12516>>
- KLEIN, E. (2020). *Why we're polarized*. New York: Simon & Schuster.
- PUTNAM, R.D. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival of American community*. New York: Simon & Schuster.

Medium-sized and/or intermediate cities in Catalonia

JOSEP OLIVERAS-SAMITIER

Rovira i Virgili University
josep.oliveras@urv.cat

Of the 947 municipalities in Catalonia, 123 have more than 10,000 inhabitants (2021). They account for 12.9 % of the municipalities and 82.4 % of the population, totalling 7,519,843 people. Therefore, Catalonia has a major population concentration in municipalities that are considered cities for statistical and administrative purposes. Of these cities, 63 have between 20,000 and 500,000 inhabitants, which is the range that the European Union considers medium-sized cities; according to that calculus, only Barcelona would be considered a large city or metropolis.

Most of these cities considered medium-sized are along the coastal corridor or in the counties that are relatively close to the coast. This pattern has been accentuated since last century as a consequence of the shift of the quickest transport routes (railway, roads and motorways) closer to the coastal area, the existence of ports and airports and the concentration of industry in the ring encircling Barcelona.

In a rank-size graph of cities by population, we can see a steep drop off from the population of the largest city (Barcelona) to the eleventh (Girona), which has almost 100,000 inhabitants. After that, the decline is more gradual, and a very gentle downward slope that virtually turns into a horizontal line begins at around 50,000 inhabitants (Mollet del Vallès). In Catalonia, these cities with between 50,000 and 100,000 inhabitants would be considered medium-sized cities.

Not all medium-sized cities can be considered intermediate, if by that term we mean not cities that are near the median or central quartiles in a population distribution but those that play the role of market or service hubs, that is, cities that play a mediating role between the large capital city and the rural villages or small towns and cities. They are cities that historically played an important role as power centres (episcopal sees, royal cities, heads of jurisdictions of political and judicial power, etc.). The majority of these cities have undergone industrial development,

and many have been and still are important retail and service hubs. They are the home to specialised retailers and redistributors of goods to smaller towns, along with notable education, healthcare, legal, financial consulting and other services.

Intermediate cities have a clear sphere of influence made up of a series of nearby villages and small towns. They are spheres of influence by force because the inhabitants of other towns have to travel to a given intermediate city, and not another, for many matters. There are invisible borders between different jurisdictions and in the provision of public services, regardless of whether a given city is the most accessible for shopping, using services or engaging in specialised free-time activities.

In contrast, there are medium-sized cities that have no sphere of influence, and their surroundings may be comprised of other medium-sized cities that have no jurisdictional or administrative power over other towns. Many of these cities are on the coast and have grown through tourism or because they are near a large city or industrial pole and have turned into bedroom communities.

Intermediate cities have a series of advantages, such as their size, which facilitates human contact; their history, which confers identity and fosters cohesion; an environmental situation which is usually more favourable than in large cities; a higher level of services and facilities; a more balanced social system; and a more sustainable urban system. They tend to have fewer conflicts than large cities and are easier to manage, among other features. Their most common services include healthcare, especially second-tier hospitals, and higher education centres. Today many intermediate cities have university branches, even if they are outposts of another university. In many cities, the centres employing the most people are the public administration, healthcare and universities (as in Girona, Reus, Manresa, Vic, Mataró, Tortosa, etc.).

The fact that they have advantages does not detract from their disadvantages, most prominently the local governments' fewer resources in relation to the services they provide, less social mobility than in large cities, less cultural and social diversity, more difficult access to the main information and capital flows, problems maintaining old and peripheral neighbourhoods, fewer highly qualified professionals, etc.

In Catalonia, some intermediate cities have lost economic clout and population since the end of the past century. One of the most pressing causes is the decline in companies and jobs in the traditional industrial sectors, a phenomenon which is being aggravated by globalisation. In 2000, there were 657,275 salaried and freelance workers in industry paying into the social security system, but 20 years later this figure had dropped by 182,438 people, a 28 % decline. The number of companies with industrial activities dropped by 17,717 units in the same period, 45 % fewer than the 39,829 industrial companies in 2000. This decrease is also affecting large cities in the Barcelona metropolitan area. In intermediate cities, the negative effects have gone deeper because the old industries were not replaced by new advanced activities and the defunct companies and lost jobs were not offset (as in Reus, Manresa, Igualada, etc.).

Another negative phenomenon for medium-sized cities is the disappearance of their savings banks. Of the ten savings banks in 2000, only one remains. The nine that have disappeared had total assets of around 150 billion euros, and this has meant the loss of significant financial muscle which was used by the small and medium-sized businesses in the cities and their sphere of influence. The existence of a directorate general in a place meant not only decision-making power but also specialised jobs like lawyers, business school graduates and marketing and communication specialists, among others, that offer above-average salaries. Yet the city and its county also benefited from an array of social and cultural efforts which may be at risk of extinction and are hindering new ones from emerging. Cities like Girona, Tarragona, Manresa, Vilafranca del Penedès, Mataró, Vic-Manlleu, Terrassa and Sabadell have clearly emerged worse off from the downfall of financial entities which had deep roots in their sphere of action.

Medium-sized and intermediate cities play a crucial role within the Catalan city system and network. A country's urban structure can be based on either a large city or metropolis or a much more balanced structure wherein the big city has close ties with a series of other cities scattered around the territory. The latter entails an intense network of relationships between cities beyond the urban hierarchy. The exchange of ideas, capital and products among cities tends to benefit a population that is deconcentrated in different cities while also keeping strong bonds with the villages and towns in their respective spheres of influence, regardless of whether or not they align with the administrative counties.

Another fact worth noting about medium-sized and intermediate cities is that they have witnessed an increase in both population and urbanisation due to the role they play as hubs and suppliers of specialised goods and services. Many of these cities, just like Barcelona, have gradually encroached towards the neighbouring towns to the extent that they are now virtually connected, yet they are facing urban planning issues due to a lack of prior planning. Today, many intermediate cities are also cities with indeterminate boundaries, despite the administrative boundaries. They are diffuse, using Francesco Indovina's term, if not blurred cities. They are cities which are continuations of the neighbouring towns as urban neighbourhoods spring up around their edges, middle- and upper-class residential estates are created outside their boundaries and retail areas around them and economic activity estates in neighbouring towns crop up. All these new phenomena mean heavy daily mobility among municipalities, which have prioritised individual transport to counter the lack a solid collective transport network.

Given all the above, we advocate reinforcing the role of intermediate cities, which have been essential in Catalonia's economic, social and political structure. These cities and their immediate spheres of influence or surrounding areas need joint urban planning based on steering plans, as well as shared administrative management of certain collective services and facilities, given the fact that Catalonia's current administrative structure reflects the nineteenth century, not the twenty-first. Only by strengthening the basic cornerstones of the structure comprised of intermediate cities do we believe that the country's currently diminished economic and social potentialities can flourish once again.

The Valencian economy: bright and dark spots

ERNEST REIG

University of Valencia
Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques
ernest.reig@uv.es

One of the common observations that arises when discussing the País Valencià (Region of Valencia, henceforth PV) is that it is a wealthy region. Nonetheless, the figures tell a different story; indeed, Valencians' standard of living, measured by the gross domestic product per inhabitant, is only 88 % of the Spanish average. Over the past 40 years, the distance from this average has grown, even though the gap has recently stopped increasing.

The explanation does not have to do with the unemployment rate, which is only half a percentage point above Spain's right now, even with a smaller portion of the population in the job market, because the employment rate is notably similar. But it is clearly related to the low relative job productivity level. The reasons for this cannot be reduced to a development model based on labour-intensive sectors which do not lend themselves easily to technological innovation. It is true that in addition to an intense tertiarization process in which retail and the hospitality industry play an important role, Valencia's manufacturing industry has traditionally been geared towards the production of consumer goods, which has seldom required qualified labour or been prone to major technological innovations. Nonetheless, we are witnessing a gradual trend towards the loss of importance of the traditional sectors, such as the footwear, textile and furniture industries, and an expansion of the automotive, chemical and food industries. Furthermore, in areas where the toy industry used to be predominant, there has been a spontaneous restructuring towards plastics meant for other uses in the wake of intense competition from Asian imports.

The shortcomings of Valencia's economy do not fundamentally reflect a problem of inadequate productive specialisation but instead are related to a series of aspects in which the PV is systematically ranked below the more advanced autonomous communities, including the lower educational level of its employed population, the small size of businesses, insufficient spending

on research and development, lower educational qualifications among businesspeople and insufficient company investment in intangible assets. With regard to this last factor, the situation is favourable in spending on advertising and retail brands and industrial design but not in training specifically targeted at the needs of companies' staff or R&D. These are cross-cutting limitations that affect the activity of most of the productive sectors, and systematic, long-term efforts are needed to rectify them.

The common clichés are not limited to Valencians' relative wealth: Valencia's agriculture is a prime example. Counter to the common thought that depicts it as a prosperous family-based agriculture that is a leader in the fruit and vegetable sector, reality shows that a very broad swath of the agrarian sector—primarily citrus fruits—is characterised by a part-time agricultural model that relies on smaller farms that survive by outsourcing a variety of tasks in an effort to overcome the impossibility of achieving economies of scale on each individual farm. Furthermore, the leadership in horticulture shifted south some time ago, especially towards Murcia, in the quest for more solid and appropriately sized productive structures.

The goal is not to deny the progress of Valencian society since the 1982 Statute of Autonomy was approved. Since then, the GDP has doubled and the GDP per inhabitant has risen 60 % at a constant pace, while the population has grown by 1.3 million people to its current figure of 5 million, which shows its ability to attract immigrants, a historical trend. Despite this, Valencians' average standard of living is now closer to that of Andalusians and further from that of Basques than it was in 1982. Progress has been made, but it is lagging behind that of Spain as a whole.

One core factor in Valencia's current economic issues is the under-financing from Spain's autonomous community financing system (abbreviated as SFA), which places the PV at the tail end of the autonomous communities (ACs) in terms of the financing received per inhabitant. The origins of this are an initial situation in which the territorial deployment of public services in the centralised state under the Franco regime was clearly uneven, to the detriment of the PV and other regions. The original mechanism used to calculate the financing to be received under the SFA, based on the cost of the transferred services, did not take this into account. Later, the momentum and mechanisms to defend the status quo among the ACs that benefited from the model have perpetuated this situation, despite several reforms of the SFA. The outcome is that the financing received per inhabitant in the PV currently accounts for just 94 % of the average received by the ACs of the common regime—the *foral* ACs (the Basque Country and Navarre) are another matter entirely—and only 76 % of the best-financed AC, Cantabria. All of this translates to aggregate under-financing which exceeds 18 billion euros for the entire period 2009–2019. The result is an ongoing shortage of resources, which has led to the PV leading the rankings in terms of debt in proportion to GDP, not because of excess spending compared to other ACs but rather because of an income deficit. Given this situation, the governments of the Generalitat Valenciana have tried to keep spending on education and health from veering too far under the average, and this is why they have had to accept a major gap in the spending budgeted for other public services, including those related to promoting economic development.

Debunking recurring stereotypes is not the same as being pessimistic. Valencia's society and economy also have positive prospects, bright spots in the dark. Unlike some regions in the northern half of the peninsula which have an edge over it in terms of income per inhabitant, the PV has avoided demographic flight except in certain inland counties, and it still has a considerable ability to attract immigrants for jobs, along with other foreign residents. The productive structure is fairly well balanced around the territory, with two major metropolitan areas—the city of Valencia, with 1.7 million inhabitants, and Alicante-Elche, with almost 750,000—and with specialised industrial districts in different counties. Its entrepreneurial capacity is evidenced by the high pace at which new companies are emerging, some of which are being created under the aegis of universities which are well-ranked in Spain. The imbalance between the efforts of the public and private sectors in research and development is gradually dropping as more companies are joining the culture of innovation. The region's position in the European Regional Innovation Scoreboard, with a moderate+ profile, is not bad for Spain, although it is still far behind European regions classed as strong or leaders in innovation. This balance is joined by several promising initiatives from the Generalitat, such as its bid to create the Institut Valencià de Finances, whose loans have backed the activity of companies during the COVID crisis and the war in Ukraine, and the role of the Agència Valenciana de la Innovació in transferring knowledge from scientists and technology experts to the business world. More qualitatively, the broad consensus among parties, unions and business organisations about the need to make efforts to correct the discriminatory treatment in AC financing has been successful, as has the decision to step up the construction of the Mediterranean Corridor railway infrastructures.

The job that Valencia's economic authorities are now facing is more complex than it was in the past. It is easier to develop an infrastructure-building programme than to introduce the culture of evaluating the administration's policies or promoting the shift towards a knowledge economy that generates, attracts and retains talent. This latter effort has to grapple with the nearby competition of large metropolitan areas, some of which, like Madrid, enjoy the added advantages that come with being a capital, given the radial layout of Spain's transport infrastructures and the concentration of major civil-service and business elites with broad decision-making power there.

Reviews

Vicenç Maria Rosselló, geògraf. Als seus noranta anys

(Geographer Vicenç Maria Rosselló at 90 Years Old)

Antoni Furió and Joan Mateu Bellés (eds.)

Valencia: Publicacions de la Universitat de València, 2022. 496 p.

ISBN 978-84-9133-428-6

FRANCESCA SEGURA BELTRAN

University of Valencia

francisca.segura@uv.es

As its title indicates, the book reviewed here is a heartfelt tribute to Dr Vicenç Maria Rosselló i Verger published by the University of Valencia's Publications Service and edited by Antoni Furió and Joan Mateu. It is an extensive work which contains more than 30 contributions across almost 500 pages written not only by his disciples but also by a number of experts who have worked with him throughout his academic career. It is not easy to talk about a book that combines scholarly articles, reviews of Dr Rosselló's work and notes of gratitude, but this mix can be explained by his long and fruitful career.

Vicenç Maria Rosselló i Verger was born in Mallorca in 1931 and moved to Barcelona to study science. However, he ultimately earned a bachelor's degree in philosophy and humanities in Valencia, where he wrote his doctoral thesis and began to work until he secured the geography chair in Murcia. He went back to Valencia after several years, where he developed a geography department that was incipient at the time. Because everything remained to be done—in his words—and because of his intellectual capacity, he has worked in almost all fields within geography, both physical and human, throughout his career and has made incursions into other disciplines that are related—or not—to geography. However, his grand passion has always been littoral geomorphology, with doses of toponymy and (historical) cartography. From a geographical standpoint, he is extremely well-rounded, and in the words of the book's editors, "not only is he a prestigious, respected professor who continues to research with the same enthusiasm and intellectual curiosity as always, but he is also a recognised, esteemed man both inside and outside academia because of his wisdom and love for the language and the country, his civic values and his efforts to defend Valencia's heritage".

This introduction helps explain why the book contains 30 articles, in addition to an introduction and an analysis of Dr Rosselló's written corpus in the years following his retirement at the age of 70. The topics of the articles vary greatly: it is a miscellany, the outcome of the interdisciplinarity he always preached and practised throughout his academic career. For example, the

human geography studies (four chapters) provide an overview of the port of Valencia in the nineteenth century, Humbolt's visits to Catalonia and the Region of Valencia in the eighteenth century, reflections on the very nature of geography and a study of the digitalisation of Andalusian companies today. Some of his colleagues provide an analysis of the landscape changes in the Montseny mountains north of Barcelona and the Campo de Cartagena area of Murcia, exploring and underscoring the interface between the physical environment and society. In this vein, there is also a chapter on traditional water use of the *ouadis* in Tunisia. Physical geography, a discipline in which he served as chair, is amply represented with contributions from littoral geomorphology that encompass such different places and topics as the Pleistocene aeolianites in Mallorca, the dunes in the restinga in Albufera Natural Park near Valencia in the first half of the twentieth century and, more recently, the effects of Storm Gloria on the restinga itself, as well as the consequences of storms and tsunamis on the Balearic coastlines.

Historical cartography is also represented by a study of a fifteenth-century map which shows the conquests of Alfonso the Magnanimous in Italy, an analysis of the cartography of Jeroni Munyós and a study on the urban grid in a seventeenth-century map of Catalonia. Several authors also discuss toponymy, examining the recognition of toponyms in the county of Els Ports and the Moorish roots of the place names in the Guadalest valley, and, going further back in time, the toponyms located along the Roman routes in the Region of Valencia.

Two of the contributions focus on the fields of archaeology and prehistory: one is on the importance of the Valencian Neolithic and the other on the rock paintings in Parpalló cave. A palaeographic analysis of the incunabula of Saint Vincent's sermons in the Region of Valencia and a study of fifteenth-century Benimaclet are yet another piece in the puzzle of reconstructing the mediaeval history of Valencia. The study of Catalan during the Franco regime is approached via the *ad limina* lists sent to Rome by different bishops from the Balearic Islands. Throughout his career, Dr Rosselló frequently delved into the world of archives, which can be seen in this tome by way of a study of two unknown collections: the royal collection after the Peninsular War and the lost archive of the Counts of Albalat.

The book also dedicates several chapters to analysing Dr Rosselló's work on a number of topics, such as the coves of the Mediterranean, his many contributions to historical cartography, his studies on the Albufera National Park in Valencia and the first geomorphological map he made of the Segura River floodplain, all recurring topics in his extensive output.

The analysis of Dr Rosselló's university administration earned two chapters in the book: first his time spent in the geography department in Murcia, and later as Vice-Rector of Culture at the University of Valencia, where he took the first steps to establishing a closer connection between the university and society, and later as the director of the Publications Service at the same university, where he promoted numerous collections and prestigious works.

The book features a further two articles penned by his disciples acknowledging his influence on their academic careers. The article introducing the volume, written by the two editors,

surveys his academic career, spotlights his contributions to the University of Valencia and explains the main lines of research and administrative work undertaken throughout his university career. The book concludes with a chapter that brings us up to date with Dr Rosselló's activity since he retired in 2001; he has capitalised on the past two decades to produce more than 150 works. The countless publications he wrote before then are referenced in an issue in his honour of the journal *Cuadernos de Geografía* (2003), which he founded, and in a book published in 2006 entitled *Geomorfologia litoral i quaternari: homenatge al professor Vicenç M. Rosselló i Verger*, bringing his total number of publications to more than 400, in addition to his oversight of a plethora of doctoral and master's theses.

In short, this book is a tribute to a great scholar from the Region of Valencia who practised geography in a way that was so comprehensive that it verged more on encyclopaedic knowledge than the specialisation that is so common today, who managed to create a school of geography that is well-regarded far and wide and who left his mark on countless disciples working in many locations, but especially in the Region of Valencia and the Balearic Islands. Thus, it is a paean to a kind of interdisciplinarity which encompasses related (or not so related) disciplines in pursuit of the study of similar topics. Yet most importantly, it is a volume in which each chapter reveals the recognition, gratitude, friendship and admiration shown towards Dr Rosselló for a job well done that boasts extraordinary scholarly and social value.

Sant Vicent Ferrer a Mallorca (1413–1414)

(Saint Vincent Ferrer in Mallorca, 1413–1414)

Vicenç M. Rosselló i Verger

Mallorca: Leonard Muntaner, 2021. 88 p.

ISBN 978-84-17833-81-7

JAUME DE PUIG

Institut d'Estudis Catalans

jpuig@iec.cat

Published as part of the celebration of the six centennial of the death of Saint Vincent Ferrer, this book pays tribute to the saint's preaching on the island of Mallorca, encompassing all types of testimony: historical, geographic, documentary, monumental and iconic. It seems incredible that the author was able to compile such a compact dossier comprising so few pages. He clearly drew from his knowledge of the historical geography of Mallorca, which enabled him to reconstruct what the Sant Domingo convent in Palma de Mallorca used to be like before and after in microscopic detail. He used the convent's accounts to document what lay behind the preaching, such as his companions' expenses, the preparation and dismantling of the scaffolds from which the saint preached and the cleaning of sites altered by events involving Saint Vincent. The minuteness of this study is on full display in the tables found on pages 69–74, where he lists the date and place of each sermon from 1 September 1413 until 22 January 1414, as well as his manuscript source.

The book is profusely illustrated with maps and drawings of the sites it mentions, in both Palma and other Mallorcan towns, including Pollença, Manacor and Binissalem. There are photographs of the cloister at Sant Domingo convent in Inca, a Vincentian reliquary in Sencelles, a painting of the saint in Sineu parish church, Vincentian woodcut prints by Guasp printers and even several pulpits from which Friar Vincent presumably preached. Thus, Rosselló offers an extensive array of information to complement the study of this historical and literary figure which will henceforth be essential when describing his actions on Mallorca. Furthermore, the detailed descriptions of how his missionary campaign was organised can serve as a guide for studying Saint Vincent's journeys through other towns in either the Catalan-speaking lands or further afield.

Defensive Federalism. Protecting Territorial Minorities from the ‘Tyranny of the Majority’

Ferran Requejo and Marc Sanjaume-Calvet (eds.)

London and New York: Routledge, 2023. 226 p.

ISBN 9781032281964

FÉLIX MATHIEU

Winnipeg University (Canada)

f.mathieu@uwinnipeg.ca

There is increasing interest in federal studies among academic and government circles. Partly, this has to do with the fact that an increasing number of unitary states have adopted some characteristics of federalism, such as institutional autonomy through self-rule for substate regional communities. As a result, the field of federal studies has experienced renewed vigour by acknowledging that federal systems cannot be understood through a simplistic binary approach. This has led to the exploration of new research areas as scholars move away from strict analytical categories such as unitary versus federal states, and instead adopt a more dynamic approach to understanding political regimes and institutional dynamics. The present edited volume contributes to this trend in various ways.

Defensive Federalism aims at shedding new light on “how the increase of globalisation, as well as social, cultural and national pluralism are affecting federalism in current liberal democracies” (p. 1). Concretely, it offers an original conceptual and analytical perspective that is rooted in what the editors and collaborators coin as “defensive federalism”.

As a conceptual approach, defensive federalism entails the idea of protecting and ensuring the development of “self-government territorial entities from the ‘tyranny of the majority’” and to revisit how key liberal-democratic values such as liberty, equality, dignity and pluralism should materialise in present-day federal democracies (p. 2). In doing so, the contributions the volume brings together are mostly, but not exclusively, interested in the cases of federal systems that are home to a plurality of *national communities*: “[T]he empirical cases are chosen because of the institutions analyzed and include both uninational and plurinational polities. We aim to capture the defensive federal institutional and procedural techniques, including upper chambers, allocation of powers, power-sharing, autonomy agreements, out-out policies, power-sharing executives, federal courts and multilevel governments in the EU” (p. 12).

As an analytical framework, defensive federalism commands researchers to study federal systems not only “from above” (primacy on the view from the centre and its associated interests), but to embrace a view “from below” (p. 197), looking at how federal dynamics affect federated partners. As such, it refers to “an analytical view that focuses on a more just and workable *institutional design* to better implement the aforementioned liberal-democratic values in federations and decentralised regional countries” (p. 2).

Two broad lines of inquiry guided the contributions that are blended in this volume (see p. 194–196):

- (1) Beyond the constitutional and political rhetoric, is the self-government of territorial bodies in federations and regional states adequately protected in practice? What are the most suitable institutions for protecting and developing self-rule? How are they evolving?
- (2) Is federalism a sound institutional system for the constitutional recognition and political accommodation of minority nations in plurinational states? Is federalism really effective at protecting and developing the autonomy and self-rule of national minorities?

Overall, the various collaborators and the editors must be praised for having produced a volume that is coherent, intuitive, thought-provoking and, most of all, nuanced. All chapters are explicitly engaging with the key concept of defensive federalism and discuss how it applies to a variety of cases. The book covers issues related to regional autonomy and self-rule in Belgium (Patricia Popelier) and shared rule dynamics in Scotland and in the United Kingdom (Nicola McEwen), just as it considers how asymmetrical institutional designs work in a comparative setting (Maja Sahadžić) and in Canada specifically (Kenneth McRoberts). It investigates the effects of veto powers in federal systems by focusing on Switzerland (Sean Mueller) and offers insight into the role of constitutional judges in protecting autonomy for substate entities from a comparative perspective (Karl Kössler). Moreover, it enlarges the scope of federal studies by incorporating into the discussion the input of supranational organisations such as the European Union to better understand contemporary federal dynamics (Peter A. Kraus), while it also assesses the viability of defensive federalism vis-à-vis consociational power-sharing settings (Allison McCulloch).

While the conclusions reached by the authors point to some general trends, this edited volume is also a reminder of how much context matters. For instance, considering the case of Belgium and its typical centrifugal dynamics, Patricia Popelier focuses on finding “the proper balance between claims for subnational autonomy on the one hand, and cohesion and effectiveness of the entire system on the other” (p. 61). In doing so, she argues that the latter should not equate with the lack of the former and vice versa. Nicola McEwen, on her end, reflects upon the impacts of Brexit for Scotland in particular, and highlights how self-rule without shared rule might not be sufficient to enable effective forms of defensive federalism. Similarly, Karl Kössler shows that “judges in each of the four countries [Canada, India, Belgium, Spain] have strongly protected territorial self-government in some [respects] and less so in others, thus confirming the importance of a differentiated and in-depth approach” (p. 169).

Peter A. Kraus's chapter focusing on the European Union (EU) also reminds of the fundamental value of context and nuances. While he contends that the EU—as a proto-federal setting—does enable mechanisms of defensive federalism for its formal constitutive members, it does so by embracing a statist bias. Indeed, as he discusses at length, “the very equality states claim interacting with each other, they do often not concede to their territorial sub-units or to the minorities that remain under their unilateral control. [...] The puzzle of sovereignty in Europe is thus not only the puzzle of multilevel governance, or of segmented government, but a puzzle marked by the contradictions of a state system whose components tend to deny in their internal functioning what they claim for themselves when confronting each other” (p. 190).

Readers will also appreciate the analytical value of the general conclusion provided by the editors of the volume—something that is often missing in edited books. In their concluding remarks, Ferran Requero and Marc Sanjaume-Calvet enter into a constructive dialogue with the arguments provided by the various collaborators they selected. In the end, they contend that “Our findings are more sceptical than optimistic when it comes to evaluating the practical defensive use of federal institutions” (p. 197). Specifically, they observe “a lack of sufficient procedural rules to guarantee” regional autonomy and self-rule and argue that upper chambers usually fail “to protect self-government in an effective way” (p. 195). Similarly, it is noted that “constitutional federal/regional courts generally tend to favour cooperative options over self-rule” (p. 195).

On the other hand, Requejo and Sanjaume-Calvet contend that “Constitutional and political asymmetries and opting-out procedures seem a better way to meet the objectives of protecting self-rule and accommodating national diversity” (p. 196). Hence, the volume concludes that “the protection of self-government, as well as the true recognition of national diversity and its political accommodation, requires specific procedures, such as symbolic, institutional, procedural and jurisdictional asymmetries—including the international sphere—legal or political opting-out rules, and a set of shared rule procedures once those objectives have been clearly established” (p. 197).

To put it in a nutshell, *Defensive Federalism* is an edited volume that is of great value for both academics and practitioners. For the former, it offers a state-of-the-art review of recent and ongoing research agendas in federal studies and highlights new horizons for future scientific inquiries. Regarding the latter, the variety of cases under study and topics addressed provide key insights of what one might expect to happen as a result of a specific institutional path, comparatively to an alternative one. Moreover, the concept of defensive federalism might just be one that academics and practitioners alike will embrace over the long-term, because it is as intuitive as it is empirically grounded.

Catalunya 3D. Demografia, diversitat i democràcia

(3D Catalonia. Demography, Diversity and Democracy)

Andreu Domingo

Barcelona: L'Avenç, 2022. 302 p.

ISBN 978-84-18680-23-6

XAVIER BESALÚ COSTA

University of Girona

xavier.besalu@udg.edu

Catalunya 3D is an important book worth being read and debated by the country's social and political actors. Written by a demographer, it reaches far beyond his affiliation with this field and draws from the social sciences in general, especially sociology and political science, in addition to demographics. It is a bold book that never pulls its punches, a book with solid arguments that puts forth the author's theses about the complex situation today facing Catalonia today.

The book by Andreu Domingo can be read in several ways. One way would be to take an analytical perspective: what do demographics, sociology and politics say about the problems facing Catalan society today? A second reading would focus more on the topics it addresses: the *Procés*, international migration, the attacks in Barcelona and Cambrils, the rise of the far right, the pandemic, the economic crisis, national identity... and the list goes on. The third could follow the structure proposed by the author: the dilemmas in the Catalan reproduction system, the purpose of stories in post-truth times and the crisis in democracies provoked by neoliberalism.

Increasing longevity has upset both the social definition of the different ages and relations among generations. Until what age is one young? When does one become old? Is it sustainable for some pensioners to earn more than young workers? What lies behind the pushback in retirement age? Questions like this are fuelling a supposed intergenerational war whose flames some are fanning to divert attention from the real problems facing the old and the young alike. On the other hand, the acceleration in international migration since the start of the century has fed the Great Replacement theory, which posits that these migrants will bring about the end of Western civilisation, rendering native peoples irrelevant minorities. Faced with this threat, which was invented by some analysts and propagated by the far right, it is essential to flatly assert certain truths: that for many years the Catalan reproduction system has welcomed successive waves of immigrants to offset the low local fertility rates, serve the country's economy and strengthen its demographic dimension; that the foreign-born population now makes up 20 % of those who live in Catalonia, and this is an inescapable fact that should be at the core of the policies of the different public administrations

and any future plans; that Western civilisation has done plenty of good, but also some horrible things (colonialism and the patriarchy, to name just two), in addition to being internally plural and having shown a proven capacity for assimilation and evolution; and that wanting us to believe that Europeans will go the way of the Natives of North America, marginalised and mistreated in their own country, requires a sound dose of dystopian imagination or malevolent intentionality.

What we have agreed to call the *Procés* can be perceived from two complementary vantage points: as an encouraging, mobilising outcome, like an available utopia, against the consequences of neoliberal globalisation, but also as a collective, articulated reaction to abandonment and mistreatment by the State (an unfair financing system and an antiquated, insufficient railway system, to cite just two examples), which regards Catalans as foreigners: it is no coincidence that anti-Catalanism is so useful in elections in the rest of Spain... Increasing inequalities, unstable working conditions and the gradual dismantling of the welfare state have led to a significant increase in right-wing national populism in many European countries as a strategy for the middle classes and workers to resist globalisation. In Catalonia, these population sectors may have found the *Procés* to be a different way to come together, and this is also why its failure may have led to empty nihilistic mistrust or hopeless fatigue. The *Procés* also revealed that the Spanish State is not culturally and nationally neutral: it has an official language and religion, a nationality that is identified with only part of the territory and a capital that has the right to suck up everything, while anything that meddles in this project has to be marginalised or destroyed. After all, it is not true that with the dawn of globalisation states have lost power compared to supranational organisations or regional or local administrations; instead, the priorities have simply shifted. Now they serve the financial economy and large multinationals, have abdicated their redistributive function, have increased their forms of control and repression and are increasingly acting as apparently technical executives who unflappably accept the dehumanising consequences of their actions, including the assumption that there will be an increasing percentage of surplus people.

Avoiding the country's social fracture to guarantee social cohesion by keeping economic inequalities from becoming unbearable and preventing cultural differences from threatening peaceful coexistence has long been a concern. It dates back to the 1960s, with the migrants arriving from different regions of Spain, especially Andalusia. 'Catalunya, un sol poble' (Catalonia, a single people) was an objective coined by Josep Benet from the Christian right, which Paco Candel adopted and Jordi Pujol also incorporated from the Catalanist right. Those were the years when the national discourse deliberately made the Catalan language the prime anthropological framework of the Catalan people, which still remains today. After all, it is not genetic or hereditary, like skin colour or surnames may be, but can be learned by anyone and is not exclusionary. This is likely the reason explaining the fierce opposition to Spanish nationalism as opposed to Catalan nationalism, which has heightened lately but began back in the early years of the Statute of Autonomy and pivots around three vectors: the fractioning of the unity of the language, the victimisation of Spanish-speakers given the supposed persecution and marginalisation of

Spanish and the futility of Catalan in the open, cosmopolitan market compared to the power of the Spanish language. But it also bears saying that the unity of the Catalan people in the waning years of the Franco regime and during the transition to democracy came not only from the Catalan language as a unifying element but also from the shared struggle in favour of democracy and against the dictatorship, from the improvement of neighbourhoods left to fend for themselves and from the actual possibility of rising social mobility which made it possible for the children of immigrants to reach higher levels of education, employment and life in general than their parents. This should lead us to think that the integration of foreign immigrants into the body politic and the Catalan nation cannot solely entail the use of Catalan, but their human rights must be recognised and they must be able to actually exercise them, as well as having the possibility of climbing the social ladder and no longer being forced to occupy the lowest rung on the job and urban ladders. National integration without attending to the economic dimension is simply a fallacy.

Regarding democracy, Andreu Domingo's book critically points to a left hijacked by the neoliberal story—which is primarily concerned with efficiency, innovation and accountability yet unconcerned with socioeconomic inequalities, the housing market emergency, urban and school segregation and the deterioration of the healthcare system—along with a far right that is asking the questions that the left is avoiding, blaming the left for all evils and claiming that the crisis in values caused by feminism, environmentalism, the heirs of May '68 and claiming that the cosmopolitan elites who monopolise the European Union are at the root of it all, not the economy. Their arguments are well-trodden territory: *our* culture is threatened by multiculturalism, *our* safety by Islamist terrorism and *our* welfare by uncontrolled waves of foreign immigrants.

It is a time of dystopias, the author tells us, of stories that paint an imaginary future that is much worse than the present, as seen in literature and films. It is the time of narratives and discourses fed by lies or truths called 'alternative', which identify specific enemies, appeal to the emotions, divert attention from the essential issues yet help to comfort and bring cohesion to societies that are disoriented and frightened by uncertainty.

As I stressed above, *Catalunya 3D* is worth reading because it places us in front of the mirror and forces us to ask ourselves who we are and what is happening to us, and to try to give some type of response that avoids superficiality and propaganda.

El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875–1939

(Contemporary Catalan Journalism. Newspapers,
Political Parties and Languages, 1875–1939)

Jaume Guillamet

Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2022. 423 p.

ISBN 978-84-9965-652-6

JOSEP MARIA CASASÚS I GURI

Pompeu Fabra University

Institut d'Estudis Catalans

josep.casasus@upf.edu

Culmination of an essential trilogy on the history of journalism in Catalonia

With the publication of the book *El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875–1939* (Contemporary Catalan Journalism. Newspapers, Political Parties and Languages, 1875–1939), Dr Jaume Guillamet Lloveras (Figueras, 1950), emeritus professor at Universitat Pompeu Fabra and emeritus member of the Institut d'Estudis Catalans, has put the finishing touch on his fundamental, rigorous, methodical yet interpretative trilogy on the general history of Catalan journalism. It is a book that brings to a conclusion a successful and academically ambitious project whose substance is the result of 20-plus years of research and writing, a long time if we consider the previous works by this historian, journalist, essayist and university professor.

The three volumes in this opus are envisioned and arranged with the sound goal of organising and articulating three major historical periods, and the titles pay painstaking attention to precise dates and informative yet implicitly well-grounded descriptions. The first two are *Els orígens de la premsa a Catalunya. Catàleg de periòdics antics (1641–1833)* (The Origins of the Press in Catalonia. Catalogue of Old Newspapers [1641–1833]) (Arxiu Municipal de Barcelona, 2003) and *L'arrencada del periodisme liberal. Política, mercat i llengua a la premsa catalana, 1833–1874* (The Start of Liberal Journalism. Politics, Market and Language in the Catalan Press, 1833–1874) (Eumo Editorial, Vic, 2010). And the third one, which has just been released, is cited above: *El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875–1939* (Contemporary Catalan Journalism. Newspapers, Political Parties and Languages, 1875–1939).

In addition to contributions from novel basic research, both theoretical and empirical, that has not appeared in previous books by other authors on this specific topic, Jaume Guillamet completes, emends, specifies or nuances works published by other historians and the results of document research drawing from primary sources published in the twentieth century by scholars of historical registral hemerography, such as the seminal work by Joan Givanel i Mas, *Bibliografia catalana. Premsa* (Catalan Bibliography. Press) (3 volumes, Barcelona, 1931–1937), and descriptive historical hemerography, such as Joan Torrent and Rafael Tasis' *Història de la premsa catalana* (History of the Catalan Press) (2 volumes, Barcelona, 1966), which is partly indebted to the work of Givanel.

The common methodology used in hemerographic history studies relies heavily on previous catalogues of periodical publications. Jaume Guillamet himself, with the support of Marcel Mauri, has overseen and carried out projects involving exhaustive inventories, typological organisations and particularised analyses of the regional press, which were compiled in the book *Catàleg històric general de la premsa en català. L'eclosió de periòdics, 1641–1898* (General Historic Catalogue of the Catalan Press. The Newspaper Boom, 1641–1898), the first volume of which was published in 2015, along with a second one with the subtitle *L'expansió truncada, 1899–1939* (The Shortened Expansion, 1899–1939), which is currently being published by the Institut d'Estudis Catalans, the academic corporation that has hosted the research project on this subject undertaken by the Journalism Research Group at Universitat Pompeu Fabra.

One of the secondary—albeit partial—sources of this first hemerographic cataloguing work and Guillamet's trilogy is *200 anys de premsa diària a Catalunya, 1792–1992* (200 Years of Daily Press in Catalonia, 1792–1992) (Fundació Caixa de Catalunya, 1995), overseen by Josep Maria Huertas. Other substantial, complementary or auxiliary sources clearly included monographs on newspapers in the Catalan-speaking area and generic or specialised anthologies of articles or individual journalists. Both kinds of sources are referenced unequivocally, comprehensively, precisely and rigorously in the works published by Jaume Guillamet.

Professor Jaume Guillamet's trilogy stands out in our field of study as a research, writing and publishing effort without peer in other major journalistic cultures nearby or accessible to us, with the exception of the four volumes of the *Histoire générale de la presse française* (General History of the French Press)—published by Presses Universitaires de France and directed from the first volume in 1969 until 1972 by Claude Bellanger, Jacques Godechot, Pierre Guiral and Fernand Terrou—and the four volumes of *Historia del periodismo de España* (History of Journalism in Spain) by Maria Dolores Sáiz and Maria Cruz Seoane, published by Alianza Editorial Universitaria in 1983, 1996 and 2006.

On the other hand, it is worth noting that the four volumes of *Historia del periodismo español* (History of Spanish Journalism) by Pedro Gómez Aparicio published by Editora Nacional in 1967, 1971, 1974 and 1981 are the irregular outcome of a highly debatable university method in terms of basic—or primary—scholarly research in sources and their exploitation for publishing.

In the English-speaking world, the only work which seeks to offer a general historiography of journalism—and I should clarify that I am not strictly a historian—is the one published by James Melvin Lee entitled *A History of American Journalism* (Houston Mifflin Co., Boston, 1917), a historical book in two senses: it is very limited in the timespan that it encompasses—given the year it was published—and it is clearly far from our contemporary world. Even though Germany was an early powerhouse in journalism theory—with contemporary milestones like the two extensive volumes of Siegfried Weischenberg's *Journalistik* from 1992–1995—I have not found overarching histories of journalism proper with the exception of the occasional contributions by Jürgen Wilke, who, like Jaume Guillamet, updated the methods of historiographic positivism by introducing statistics, which enable the conceptual and professional evolution of journalism to be related to the demographic and economic evolution.

In this brief overview of the bibliographic scene in which Jaume Guillamet's trilogy is framed, I have obviously omitted more specific works in my specialisation—the journalism of genders and authors—such as the catalogues of Spanish journalists by Manuel Ossorio y Bernard (published in 1903–1904) and the one by Antonio López de Zuazo Algar (published in 1980–1981), along with the critical annotated anthology by Josep Maria Miquel i Vergés (dated 1937) and, on a Spain-wide scale, the handbook on comparative journalism by José Acosta Montero (two volumes published in 1973).

It is fair to mention Jaume Guillamet's generous previous contributions to the history of the press, which took the form of textbooks and books for popular consumption, but most importantly we should highlight the crucial international landmark *La premsa comarcal. Un model català de periodisme popular* (Country Press. A Catalan Model of Popular Journalism), published by the Generalitat de Catalunya in 1983.

However, the goal now is to delve into significant details and salient aspects of the third and newest volume of Guillamet's trilogy, the *El periodisme català contemporani. Diaris, partits polítics i llengües, 1875–1939*. The intellectual magnitude of the scholarly effort applied in this historical trilogy on such an immensely broad subject of study, namely the newspapers published in Catalonia for 380 years, advised deciding—as Guillamet did—to organise and articulate it with conceptual criteria that are coherent throughout the entire period.

In this last volume, the three parts of the work successfully meet the aspiration of being able to be read from different perspectives.

The first part provides an overview of the 60-plus-year period, interpreted by Guillamet in such a way that links the evolution of the press with the course of ideas and political events. This approach helps readers make their own assessment of a crucial historical period that was uniquely tumultuous, with chronic instability and striking changes of general journalistic interest.

The second part of the book starts with a novel, cogent proposal on academic dichotomies that other authors in typological hemerography have applied. He introduces an original taxonomy

conceived according to the publications' lifetime, a criterion that justifies classifying them into two main categories: stable newspapers and occasional newspapers. Also worth noting is the distinction that Guillamet makes between business newspapers and ideological newspapers, a nomenclature that brings nuances to the different names used by the previous scholarly literature on journalism. During the second half of the twentieth century, experts in this subject used different phrases—industrial, commercial, business newspapers—that the pioneers in the theory of the press coined for a journalistic model that Guillamet describes as a 'business newspaper'. In turn, the 'ideological newspaper' model, as Guillamet calls it, is equivalent to what were called opinion newspapers or doctrinal newspapers in earlier textbooks and treatises. However, these names and divisions are not arbitrary, and Jaume Guillamet proves this and defends it meticulously with statements and comparisons which are quite useful not only to more experienced readers but also to those interested in significant figures on the contemporary evolution of the journalistic, publishing and cultural industries in general.

An extraordinarily noteworthy feature of the last chapter in the second part of the book is the section that the author devotes to the emergence of the corporate culture of journalists. This is a defining feature in the maturity of professional modernity in the mid-twentieth century. Jaume Guillamet examines it from different prisms—associations, trade unions—and with an extensive body of texts from works and articles by journalists who have made incursions into incipient theories of journalism since the turn of the century. The substantial bulk of these 45 pages in Guillamet's book stands as invaluable basic material for inquiring into or complementing professional sociological or anthropological studies on the journalist's profession in the first half of the twentieth century.

This book provides a thoroughly documented and well-grounded contribution confirming the idea that Catalan journalism took a qualitative leap forward in the 1930s, favoured by the convergence of political conditions—republican freedoms, the awakening of radical Catalanism, incipient women's liberation—as well as by progress in the normative use of the journalists' language; the onset of the radio, with its formidable ability to spread news; the outbreak of photojournalism, which was facilitated by the new lightweight cameras like the Leica; and the improved printing of newspapers using the rotogravure process.

The last part of this book is comprised of three chapters which are essentially a well-grounded reflection that serves as a lucid conclusion, coherent with the discourse that seems to have guided Jaume Guillamet since his very conception of the entire work and with the mission of sharing the results of a research and dissemination project that is sure to meet all expectations.

Because we have already reviewed the previous volumes of the trilogy, most notably the second one, what is also quite remarkable in this third one is its use of the positivistic resources that Guillamet includes in the appendix: a bibliography, of course; an exhaustive index of newspapers; a painstaking onomastic index; and tables of all kinds that make it an extremely practical source for careful reading and specialised research.

However, most importantly, this volume, as well as the other two books in Jaume Guillamet's historiographic trilogy, should be appreciated as a stimulus for future researchers. From the more academic and scholarly viewpoint, this colossal work by Guillamet is an example of how progress can be made in a field that has been cultivated and capitalised on so little, like the history of Catalan journalism, by combining precise doses of basic research with a powerful measure of research applied—especially in this case—to a true social transfer of knowledge.

Technology and Finance (The Future of Banking 4)

Darrell Duffie, Thierry Foucault, Laura Veldkamp and Xavier Vives

London: CEPR Press, 2022. 189 p.

ISBN 978-1-912179-60-2

JORDI CABALLÉ

Autonomous University of Barcelona

jordi.caballe@uab.es

This book contains the fourth report from ‘The Future of Banking’ series which was launched in 2019 and examines the evolution of banking systems and financial markets in the period after the financial crisis and during the COVID-19 crisis. These reports are released by the IESE Banking Initiative in conjunction with the Centre for Economic Policy Research (CEPR), and all four reports are characterised by the academic rigour of their analyses of the effects of regulatory policy and competition on banking’s business models. The studies have been coordinated by different top-tier economics scholars in the world of finances, and Xavier Vives, a professor of economics and finances at IESE Business School, has been a member of the coordinating team for all these reports and can therefore be considered the true inspirational force.

The three previous reports published in 2019, 2020 and 2021 focused on analysing the consequences of the decade of regulation since the financial crisis, the transformation of the banking model after the COVID-19 crisis and the resilience of the financial system in the face of climate and natural disasters, respectively. The latest report, reviewed below, analyses how the changes associated with the digital revolution have affected the world of finances and banking. This report was coordinated by Xavier Vives, as mentioned above, along with Darrell Duffie, a professor at Stanford Graduate School of Business; Thierry Foucault, a professor at HEC Paris; and Laura Veldkamp, a professor at Columbia University’s Graduate School of Business in New York.

In addition to the aforementioned report, this publication also contains the programme of the ‘Technology and Finances’ conference held on 8 April 2022, which echoed the three main areas dealt with in this report. The book also includes the intriguing keynote speech delivered at that conference by Fabio Panetta, a member of the Executive Board of the European Central Bank. Panetta focuses on outlining what he believes the implications of introducing a central bank digital currency (CBDC) may be. On the one hand, CBDCs diminish the role that traditional banks play as financial intermediaries and overseers of the risks taken on by the private sector.

On the other hand, the existence of a safe currency like digital euros could provoke banking panics at times of crisis, as commercial banks would then be perceived by their customers as much less insecure. Finally, a digital euro has undeniable consequences (both positive and negative) on the mechanisms of transmitting monetary policy.

As mentioned above, the report properly analyses the impact of digital technology on finances, along with the costs and benefits of this technology and the need for regulatory intervention. The first part examines the disruption in the payment system caused by these new technologies. It particularly analyses how the role of traditional deposits as a means of payment has been affected and how CBDCs have emerged as a potential replacement. The analysis echoes the arguments expressed by Fabio Panetta, but on the benefits side, emphasis is placed on the fact that CBDCs help protect the payment system and facilitate the financial inclusion of sparsely banked regions. Regarding the costs, the report mentions the risks associated with cyberattacks and the lack of privacy, in addition to the aforementioned greater propensity for banking panics during financial crises and the lower volume of loans from commercial banks. This last effect is a consequence of the rise in interest rates on deposits which banks are forced to offer in order to attract deposits from customers who would otherwise be attracted by digital currencies. Obviously, this rise in the remuneration of bank deposits would lead to a stricter selection of loans and therefore a drop in the amount lent.

Finally, the report introduces an important consideration in this section. CBDCs issued by economic powers like the United States could end up becoming internationally dominant and could therefore endanger the effectiveness of the monetary policies of smaller countries that are open to international trade. As such, the report advocates international agreements as a way to stave off this danger.

The second part of the report discusses how the availability and massive use of data affects the banking system. The use of big data helps companies improve their management and productivity, and they can therefore design and offer products and services that better match consumers' preferences. Fintech organisations are, in fact, companies that process vast amounts of information much more effectively than traditional banks, enabling them to offer loans much more quickly and efficiently. This is particularly appealing for small business owners and other population sectors that are partly excluded from the credit market.

Obviously, the availability of massive databases opens the door to price discrimination and the manipulation of potential customers to the benefit of financial intermediaries. If they can better identify customers' preferences, these operators can make much more personalised recommendations; therefore, data protection and use must be effectively regulated in order to prevent these practices. Another factor that should be borne in mind is that as a financial company grows, it generates more transactions and therefore more data, whose use, in turn, translates into more growth. The outcome of this spiral is that Big Tech platforms may end up monopolising the market, destroying the competition and therefore lowering aggregate wellbeing. The

authors of the report conclude this part with more technical considerations on how to calculate the 'value' of data as intangible assets of financial companies that have to be accurately valued.

One last aspect analysed in the report refers to the spread of financial market transactions via electronic platforms based on algorithms. This electronification of financial markets has had several effects, such as greater market fragmentation, given that each asset could have its own market; a significant rise in very high-frequency transactions thanks to the intensive use of algorithms; and a profound change in the business model of stock markets, as electronification has lowered fees and stepped up the competition between stock markets. Obviously, these changes also bring with them clear risks, such as the algorithms' potential vulnerability to cyberattacks, which could prompt a profound destabilisation in the financial markets and informational asymmetry between the owners of the platforms (who generate and have access to vast troves of data that they can process) and their users.

As is evident, this book analyses issues that are extraordinarily important in understanding the consequences of technology on the banking system and financial markets. The report is primarily targeted at an audience of regulators, scholars and private enterprises. Given the rigour and precision of the arguments it sets forth, it would inevitably be much more difficult for an audience without expertise in financial terminology and practice to read.

Future editions of these reports on the future of banking led by Professor Xavier Vives can be expected. Recent events like the difficulties faced by some regional banks in the United States, which have had to be rescued or have been absorbed by larger banks, highlight the relationship between monetary policy and the banking system. Indeed, the successive increases in interest rates dictated by the Federal Reserve have led to a strong devaluation in the treasury bonds that were part of these banks' assets, and this has unleashed banking panics. This interaction between anti-inflationary policies and the stability of banking may be the subject of a future report, just as the entry of artificial intelligence into the financial world will surely be.

