

CUESTIONES DE
ACTUALIDAD
DESDE LA
ÓPTICA DE
EXPERTOS
UNIVERSITARIOS

TEMA

Terres de ningú

Encara hi ha alguns espais geogràfics únics en el nostre planeta que no són reclamats com a territoris de cap estat, però hi ha particulars que reclamen com a pròpies aquestes terres de ningú.

Terra Nullius, quan un territori no té sobirà

♦ Bernat Sacares Salas *



A vui en dia, tota la superfície del planeta està controlada per entitats o governs dels diferents estats. Així i tot, aquesta afirmació no és completament correcta, ja que queden espais de terra que no són reclamats per cap estat. Aquestes ubicacions són conegudes amb el terme llatí de 'Terra Nullius', que es

traduiria com a terra de ningú. Durant molt de temps, ha tingut aquesta consideració l'illa de l'Os a l'arxipèlag de Svalbard que, tot i que el seu descobriment fou a finals del segle XVI, no va ser reclamat fins al segle XX per Noruega. Actualment però, hi ha dos casos que cap entitat reclama.

El primer cas s'ubica a la frontera entre Egipte i Sudan, l'àrea de Bir Tawil, d'uns 2000 km². Aquest petit territori és únicament una franja desèrtica sense cap població



existent o recursos objecte d'exploració. La seva peculiar situació rodejada pels dos països, provoca que sigui un territori oblidat i que cap entitat territorial reclama. Les úniques organitzacions interessades en el territori han estat grups independents que volien crear un nou estat com ho va intentar l'estunidenc Jeremiah Heaton que va proclamar aquest espai com el Reg-

ne de Sudan del Nord, encara que només va quedar com una anècdota.

El segon cas de 'Terra Nullius' succeeix a l'Antàrtida. Aquest continent, tot i que no pertany a cap país, gran part del seu territori és reclamat per estats com Noruega, Austràlia, Argentina o Xile entre d'altres. Tot i això, existeix una franja coneguda com la Terra de Marie Byrd que no és reclamada per cap país per ser la part més llunyana del continent a la resta del Món. Igual que el cas anterior només grups de particulars han intentat reclamar-ho com Travis MacHenry que va crear la micronació de Westarctica, encara que sense grans èxits.

Aquests dos espais únics i que cap país els reclama, han fet que alguns particulars hagin intentat adquirir-los.

* Historiador

TEMA

Recerques i compromís amb la terra

Sebastià Serra Busquets ha coordinat el darrer número de la revista 'Plecs d'Història Local', que s'ha publicat recentment com a suplement de la revista 'L'Avenç' i que tracta el tema de la defensa dels espais naturals arreu dels Països Catalans.

La defensa dels espais naturals als Plecs d'Història Local

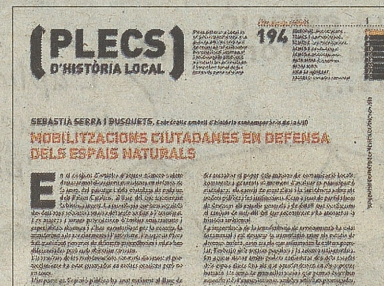
♦ Paula Nigorra Vaquer *



Plecs d'Història Local' és una revista trimestral editada per la Coordinadora de Centres d'Estudis de Parla Catalana i per l'Institut Ramon Muntaner que es distribueix com a suplement de la revista 'L'Avenç'. Té com a objectiu publicar

articles originals de recerca i reflexió sobre història local i comarcal, divulgar-ne la producció editorial i les activitats en les terres de parla catalana.

El número 194 (juliol/agost de 2024) tracta les mobilitzacions ciutadanes en defensa dels espais naturals com a tema central i ha estat coordinat per Sebastià Serra Busquets, catedràtic emèrit d'Història Contemporània de la UIB. Dins el



recorregut per les mobilitzacions que s'han produït arreu dels Països Catalans, Judit Gil-Farrero hi ha analitzat l'àmbit català amb el cas concret de les campanyes de protecció de la zona volcànica de la Garrotxa i els aiguamolls de l'Empordà. A continuació, Gabriel Mayol Arbona s'ha centrat en les mobilitzacions més emblemàtiques dutes a terme a les Illes Balears, com ara les de sa Dragónera, es Trenc, Cabrera, es Grau, Macarella, Cala d'Hort o les salines d'Eivissa. Per la seva banda, Martí Serra Rie-

rà ha treballat el cas del País Valencià a través de tres exemples: el Saler, el Montgó i la Marjal d'Almenara. Finalment, s'ha incorporat també els principals espais naturals de la Catalunya Nord de la mà de Joan Becat.

Paral·lelament, la revista inclou una secció de patrimoni que, en aquest cas, s'ha destinat a mostrar la importància de la gestió del patrimoni natural i cultural del territori un cop dutes a terme les accions col·lectives de protecció amb l'exemple concret dels centres d'interpretació de la serra de Tramuntana.

En definitiva, una publicació que posa en relleu l'existència, a diferents indrets, de processos proteccionistes anàlegs que estan directament relacionats amb l'expansió econòmica dels anys seixanta del segle XX.

* Doctoranda en Història (UIB)

TEMA

Vells problemes

La gestió dels serveis públics de transport, especialment dels ferroviaris haurien de ser administrats amb racionalitat i eficiència, pensant en el bé comú. Les administracions haurien de vetllar perquè els existents funcionin i d'ampliar la xarxa de tren. També a Mallorca.

Responsabilitat del servei públic

♦ Josep M. Figueres *



Les inversions públiques s'han de regir per un criteri d'utilitat, sigui financer o social. Quan un bé és col·lectiu i l'Estat el regula i gestiona, cal pensar que sigui una finalitat de servei, racional i pensant en la col·lectivitat. Si fallen aquests ob-

jectius el desastre és assegurat. Els controls -parlamentaris, periodístics, judicials- són els mecanismes que la societat articula per a resoldre la incompetència. De no fer-ho sorgeix el conflicte com succeeix en els transports estatals a Catalunya.

Quan es produeix una situació constant en el temps cal posar-hi remei. Si els directius de les empreses públiques, antic monopoli de RENFE implicades, no tenen cons-



ciència social, responsabilitat moral, voluntat de servei i només mantenen l'estatu quo amb l'envel·liment i la manca de servei, l'acció pública esdevé una irresponsabilitat i una situació injusta. I cal posar-hi remei perquè els problemes són de tota classe per a la ciutadania atès que els transports avui afecten els àmbits educatiu, mèdic, laboral, oci... Malauradament, en aquest cas els poders públics centrals en lloc de ser una ajuda són

un destorb, són part del problema atès que no hi ha inversió ni millora i el deteriorament és en creixement.

L'exemple antagònic del transport públic el tenim en els Ferrocarrils de la Generalitat. Són un cercle virtuós. Creix la freqüència, el material es renova, augmenten usuaris, els beneficis augmenten i són model d'eficiència. Al contrari que Rodalies: cauen els beneficis, no hi ha inversió, les incidències creixen, és el regne del caos.

Els resultats són eloqüents: l'empresa és residual i hom espera la substitució de la política per la racionalitat econòmica. A la capital de l'Estat vies duplicades, amb dues vies cadascuna mentre el corredor mediterrani s'adorm i les línies de rodalia són el model de la ineficàcia. Ara s'apunta que vingui l'empresa SNCF per resoldre-ho!

* Universitat Autònoma de Barcelona

COORDINACIÓ

Sebastià Serra i Busquets

♦ Antoni Vives Reus

♦ Rafel Puigserver Pou (CEDOC-UIB)