

MALDIVES





Els turistes són allotjats en
uns determinats atol·lons
(Illa de Little Bandos.
Atol·ló de Malé Nord)

(Foto: Montserrat Lacruz)



(Foto: Montserrat Lacruz)

L'interior de les illes és
dominat per una espessa
però selectiva vegetació
(Illa de Thulusdhoo.
Atol·ló de Malé Nord)

MALDIVES O EL REGNE DE LES MIL ILLES

Anotacions preliminars

La República de les Maldives es troba al mig de l'oceà Índic, uns 600 km a l'oest de Sri Lanka. Maldives, que en divehi (llengua local) significa regne de les mil illes, és constituïda per una doble i molt llarga filera d'atol·lons que s'estén al llarg de 1 000 km en direcció nord-sud, i uns 150 km en direcció est-oest, conformant una de les afloracions d'atol·lons més importants del món.

Les primeres descripcions sobre els atol·lons arribaren a Europa gràcies al francès F. Pyrad, el qual va viure en aquestes illes entre els anys 1601 i 1611. Ell va dur al continent europeu la paraula atol·ló. Aquest nom prové d'aquestes terres, i fa referència a la disposició de les illes en grups en forma de corona circular. Cadascuna de les corones circulars constituïa un soldanat, un *atolu*, amb el seu *atoluverri* com a sobirà (SCHUHMACHER, H., pàg. 79)¹.

L'arxipèlag de les Maldives, a l'igual que el de les Laquedives (situat més al nord i depenent de l'Índia), és una formació purament coral·lina. Aquests grups insulars descansen sobre la cresta submarina de les Maldives, que comença a l'alçada de les Laquedives, a 300-400 km a l'oest de la península Índia i s'estén 2 300 km cap al sud, fins a l'arxipèlag de Chagos (Índic central). Aquesta cresta és considerada com una part de la massa continental que es va desprendre i submergir i, juntament amb els cons volcànics submarins, constitueixen la base dels esculls plataforma i dels atol·lons. El sòl marí que envolta les Maldives descendeix ràpidament fins als 3 000 i 4 000 metres. Aquesta profunditat separa les Maldives no solament del continent asiàtic sinó també de l'illa de Sri Lanka, situada igualment sobre el sòcol de la plataforma índica.

La República de les Maldives és composta per vint atol·lons naturals, i comprèn un total de 1 200 illes aproximadament, disperses dins d'una extensió de 90 000 km². Si tenim en compte que les Maldives és l'estat més petit d'Àsia, amb únicament 298 km² en terres, arribarem a la conclusió que es tracta d'illes molt petites. Per fer-se una idea de l'extrema petidesa d'aquestes illes, cal dir que una de les més grans, la de Malé (capital del país), solament compta amb 2,6 km² d'extensió. De les 1 200 illes, 202 són habitades per maldivians, i unes 70 són illes-hotel dedicades al turisme.

Al sud de les Maldives (figura 1) es localitzen els atol·lons de desenvolupament més regular, com per exemple el d'Addu. Per contra, al nord de l'arxipèlag maldivià no hi ha grups en forma d'anell tancat, sinó que les illes presenten la forma de petits anells individuals. Els habitants de les Maldives els anomenen *faru* (SCHUHMACHER, H. pàg. 31). L'atol·ló més gran del país, el de Gaafu (Huvadhoo o Suvadiva), és, al mateix temps, el més gran del món. Es troba situat a l'extrem sud de l'arxipèlag, prop de l'equador, i té una superfície total (amb la llacuna interior inclosa) de 2 240 km², amb una longitud de 70 km i una amplada de 53 km.

La climatologia maldiviana és caracteritzada per la influència dels monsons. La temperatura mitjana anual és de 27°C, i la de l'aigua, d'uns 24-26°C. Aquí el que veritablement marca les diferències són les pluges, amb unes precipitacions anuals que oscil·len entre els 1 800 i 2 000 mm. Les pluges determinen les dues principals èpoques climatològiques de l'any; l'època seca (monsó del NE), anomenada Iruva, que s'estén durant els mesos de desembre (dia 10) a abril (dia 7), i l'època plujosa (monsó del SW), anomenada Hulungu, que comprèn els mesos d'abril (dia 8) a desembre (dia 9). Aquest elevat règim de pluges fa que la major part de les illes disposi d'aigua subterrània en quantitats suficients, ja que si bé no existeixen cursos d'aigua permanents, degut a la permeabilitat del sòl coral·lí de les illes, l'aigua es diposita en les capes baixes del subsòl. La vegetació hi és abundant, encara que molt selectiva. A les Maldives la vegetació que resisteix la salinitat de l'aigua té més facilitats de sobreviure. El pandaro, la palmera cocotera i l'arbre del pa són les espècies arbustives més desenvolupades. La melca, el nyam i la mandioca són els productes fonamentals de l'agricultura.

Parlar de la fauna maldiviana implica una forçosa referència a la vida submarina. El fons marí d'aquestes illes és, segons els experts, un dels més bells i atractius del món. Bona part del turisme que rep el país hi arriba amb l'esperança de poder observar els centenars d'espècies coral·lines i els milers de peixos que viuen en els esculls i canals marins d'aquestes aigües.

Una mica d'història

La història de les Maldives² se'n presenta radicalment diferent de la d'altres arxipèlags índics. L'homogeneïtat social del país és producte de la simbiosi entre la cultura islàmica i la singalesa. Moltes de les illes índiques restaren des-

Nota

1. SCHUHMACHER, H. *Arrecifes coralinos*, Ed. Omega, Barcelona 1978.

Localitat		Població				
		1974			1985	
		Ambdós sexes	Homes	Dones	Ambdós sexes	Homes Dones
República		128212	68021	60191	180088	93482 86606
Malé		16246*	8605	7641	45874	25897 19977
Atol·lons		111966	59416	52550	134214	67585 66629
(1) North Thiladhunmathi	(HAA ALIFU)	8775	4634	4141	9899	4759 5140
(2) South Thiladhunmathi	(HAA DHALU)	9709	5149	4560	10850	5055 5795
(3) North Miladhunmadulu	(SHAVIYANI)	6147	3274	2873	7509	3622 3887
(4) South Miladhunmadulu	(NOONU)	6252	3349	2903	6864	3258 3606
(5) North Maalhosmadulu	(RAA)	8136	4342	3794	9416	4681 4735
(6) South Maalhosmadulu	(BAA)	5488	2957	2531	6960	3573 3387
(7) Faadhippolhu	(LHAVIYANI)	6000	3261	2739	5939	2901 3038
(8) Malé Atoll*	(KAAFU)	3796	2072	1724	5619	3160 2459
(9) Ari Atoll	(ALIFU)	5769	3115	2654	7351	3662 3689
(10) Felidhu Atoll	(VAUVU)	950	533	417	1352	742 610
(11) Mulakatholhu	(MEEMU)	3162	1690	1472	3490	1725 1765
(12) North Milandhe Atoll	(FAAFU)	1773	945	828	2148	1014 1134
(13) South Milandhe Atoll	(DHAAFU)	3185	1715	1470	3568	1759 1809
(14) Kolhumadulu	(THAA)	6589	3434	3155	6949	3371 3578
(15) Hadhdhunmathi	(LAAMU)	5547	3001	2546	7201	3565 3636
(16) North Huvadhu Atoll	(GAAFU ALIFU)	4897	2530	2367	6054	3024 3030
(17) South Huvadhu Atoll	(GAAFU DHAAL)	8150	4149	4001	8905	4229 4676
(18) Foammulah	(GNYAVIYANI)	4117	2184	1933	4983	2309 2674
(19) Addu Atoll	(SENU)	13524	7082	6442	14923	7013 7910

* Hulule inclosa, i és exclosa a l'atol·ló de Malé.

Font: Ministry of Planning and Development.

Taula 1. Divisió político-administrativa i distribució de la població

habitades (o almenys no habitades permanentment)³, fins en èpoques força properes a nosaltres. Contràriament, des de fa més de 2 000 anys, les Maldives han estat ininterrompudament habitades per aquesta comunitat. També cal tenir present, com a fet diferencial, que els contactes culturals i humans dels maldívians amb el món exterior s'han concentrat al llarg del temps, quasi exclusivament, amb les comunitats asiàtiques.

Els habitants del país, unes 200 000 persones, deuen el seu origen ètnic, fonamentalment indoeuropeu, i la seva llengua, el divehi, als seus avantpassats singalesos. La llengua és una mescla d'àrab-urdu-singalès-malai i tàmil, men-

tre que l'escriptura, el taana, s'expressa en uns caràcters àrabs molt particulars. Els àrabs també van aportar altres elements culturals molt importants com és el cas de la religió. L'any 1153 el marroquí Abu al-Barakat convertí a l'islam el rei maldívià, que va prendre el nom de Muhammed Ul-Adil⁴ i creà el soldanat islàmic que va perdurar, gairebé sense interrupció, fins a l'any 1968.

La influència europea a les Maldives ha estat molt minsa si es compara amb l'exercida en altres indrets de l'oceà Índic. Els portuguesos ocuparen la capital Malé (1558) però, degut a la resistència nativa, abandonaren les illes (1573), després de sofrir una espectacular derrota militar. Durant

Notes

2. Per introduir-se a la història cal consultar: HASSAN AHMED MANIKU. *Republic of Maldives*. Information Division, Malé 1980. Per aprofundir, consultar: BELLS, H.C.P. *The Maldivian Islands. History, Archaeology and Epigraphy*, Ceylon Government Press, Colombo 1940, reeditat pel National Centre for Linguistic and Historical Research. Malé 1985.

3. A.A.VV. *Relaciones históricas a través del océano Índico*. Serbal-UNESCO, Barcelona 1980.

4. BATTUTA, I. *A través del Islam*, Ed. Nacional, Madrid 1981, pàgs. 662-682.

uns segles, aquesta combativitat local va fer oblidar a les grans potències colonials d'aleshores el petit soldanat, fins que l'arxipèlag passà a convertir-se, l'any 1877, en protectorat britànic.

Amb l'Índia com a colònia principal, poca importància van concedir els britànics a les illes Maldives. Però tot va canviar l'any 1947 amb la independència de la gran colònia. Els anglesos tornaren a posar els ulls en el rosari insular islàmic fins trobar l'indret ideal on poder controlar, amb els seus radars, les rutes marítimes índiques. L'estratègica illa de Gan (a l'atol·ló d'Addu), a l'extrem sud del país, es convertí en una importantíssima base militar en el centre de l'Índic. La base, instal·lada en contra de la voluntat dels maldivians, va ser la causa del paulatí deteriorament de les relacions bilaterals britànico-maldivianes. Gran Bretanya, en un intent de salvar la situació, va concedir la independència al soldanat (1965), però no va ser fins l'any 1976 quan marxà del país el darrer soldat britànic, i restà desmantellada la base militar.

Des del referèndum del 1968, les Maldives es una República presidida per Maumoon Abdul Gayoon que substituï el president Nasir (1978). Des d'aleshores, Gayoon ha hagut de fer front a tres intents de cop d'estat (1980, 1983 i 1988). Aquests intents de desestabilització són promoguts des de l'exterior per mercenaris a càrrec de l'ex-president Nasir. La República de les Maldives és membre de l'ONU i forma part de la major part de les seves agències (UNESCO, UNICEF, FAO, UNCTAD, UNITAR, etc), del COMMONWEALTH, de la Conferència dels Països No Alineats, i de diversos organismes de caràcter regional.

La població

Evolució, distribució i característiques

La població actual de les Maldives es troba a freq de les 200 000 persones. L'any 1987, la població era de 195 000 maldivians. Cal destacar que la població, en termes absoluts, ha anat creixent de forma alarmant al llarg de les darreres dècades: l'any 1960, 90 000 h; el 1974, 128 000 h; el 1977, 142 000 h; el 1980, 150 000 h; el 1985, 180 000 h. Les previsions demogràfiques per a l'any 2010 assenyalen que les Maldives disposarà d'un conjunt poblacional de 300 000 persones.

Quantitativament, les Maldives és l'estat asiàtic amb menys població, però, després de Singapur i Bangladesh, ha esdevingut l'estat més densament poblat d'Àsia amb 654 h/km².

Les Maldives és un país islàmic (sunnita), on la poligàmia és plenament acceptada. Fins en anys recents no era gens ni mica estrany que el nucli familiar fos constituït per un home, dues o tres dones i deu o catorze fills per part de l'home. Avui, però, davant les pressions i insistència sobre el control de natalitat existent, els homes no acostu-

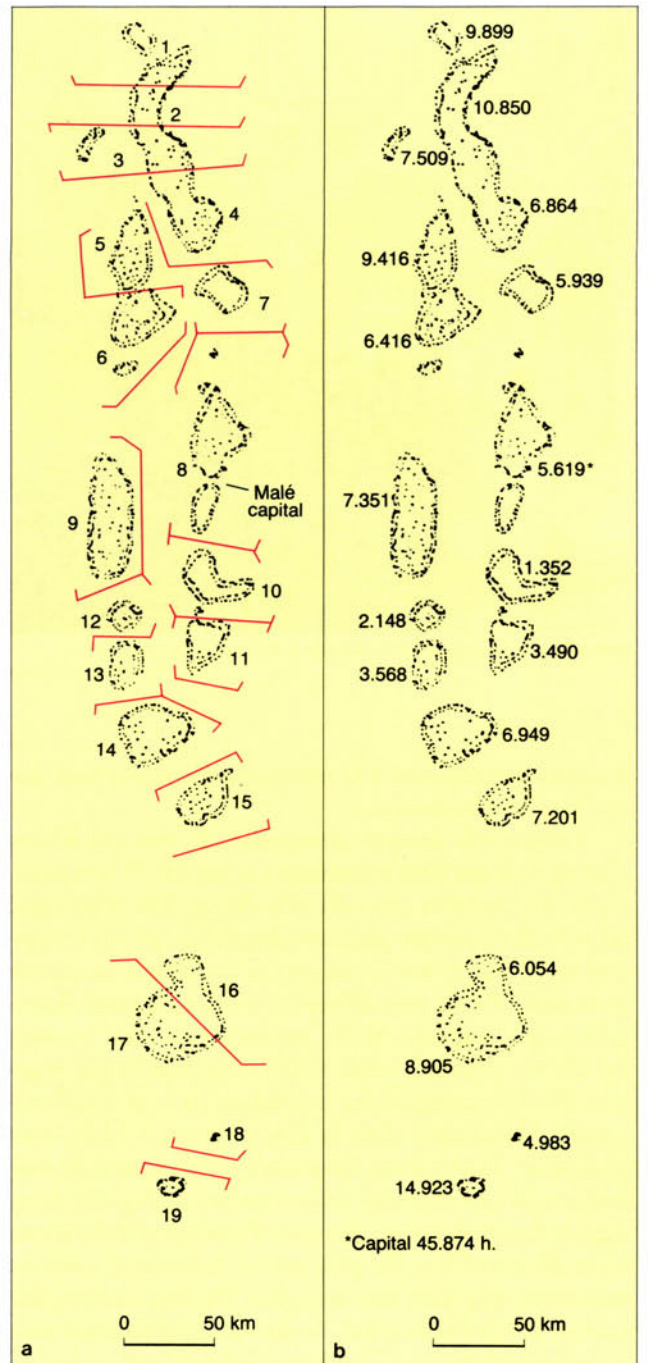


Fig. 1: a) Divisió político-administrativa i b) Distribució de la població

men a tenir més de dues dones i de dos a quatre fills. La població maldiviana és molt jove, per tal com la mitjana d'edat es concentra en els 16 anys, mentre que l'esperança de vida se situa prop dels 66 anys.

Existeix un lleuger desequilibri entre la població masculina i la femenina. Els homes representen el 52%, i les dones el 48% de la població total. La diferència més notable es localitza a Malé-capital. Allà, els homes conformen el 56% de la població. Per contra, la població femenina és



Foto 3: Barri comercial de la capital, Malé (Illa de Malé. Atol·ló de Malé Nord)
(Foto: Montserrat Lacruz)

lleugerament superior a la masculina a la major part dels atol·lons administratius.

Tornant a la densitat demogràfica del país, cal dir que aquesta té el seu punt culminant a la capital de la república, on es concentra prop del 25% del total de la població del país. Malé compta amb una densitat de població superior als 17 700 h/km², cosa que la converteix en una de les capitals d'estat més denses del món. La pressió demogràfica que suporta Malé, conseqüència dels escassos 2,6 km² de superfície i dels 45 000 habitants, fa que el govern intenti descongestionar poblacionalment la capital mitjançant l'habilitació d'altres illes properes a Malé, com Willingili i Thulusdhoo, subjectes a plans generals de reestructuració i estimulació socio-econòmica. Aquesta estratègia de desenvolupar nous centres d'atracció es realitza també en altres atol·lons del país, per tal de frenar el constant moviment migratori vers la capital. De tota manera, deixant de banda l'illa-capital, és interessant d'observar com la distribució de la població per atol·lons administratius guarda una gran simetria. Els contingents de població més nombrosos es concentren principalment als atol·lons més extrems (nord i sud), mentre que els centrals disposen, quantitativament, de potencials humans més reduïts. Cal dir que únicament unes deu illes superen els 4 000 habitants. Majoritàriament, les petites illes coral·lines, compten amb comunitats inferiors a les 2 000 persones. Els atol·lons administratius del nord de país es destaquen per ser els que tenen més nombre d'illes habitades: North Thiladhunmathi, 16; South Thiladhunmathi, 17; North Miladhunmadulu, 15; South Miladhunmadulu, 14; North Maalhosmadulu, 16; i, l'atol·ló central d'Ari, 18. Per contra, l'atol·ló adminis-



Foto 4: A les Maldives el consum de llenya és força elevat (Malé-ciutat. Illa de Malé. Atol·ló de Malé Nord)
(Foto: Montserrat Lacruz)

tratiu amb menys quantitat d'illes habitades és Foammulah (Gnyaviyani). Aquest sobresurt per ser l'únic de formació uniinsular: l'illa que s'assenta en aquest mínuscul atol·ló és Fuamulak, amb 6 189 persones⁵ (figura 1).

Totes les illes habitades del país disposen d'escola i d'un petit dispensari. Els poblats s'assenten a pocs metres de la costa, banyats per les aigües tranquil·les de la llacuna interna de l'atol·ló. La disposició dels habitatges guarda una estreta harmonia, i és fàcil de detectar-hi una bona ordenació. La rectinilitat en les construccions, sobretot dels carrers, i la netedat que en general assoleixen aquests pobles i llogarrets, són els primers detalls que hom pot observar amb facilitat. Tots els habitatges i construccions secundàries són realitzats amb trossos de corall blanc prèviament tallats i polits. Els carrers no són pas asfaltats, el sòl de sorra coral·lina, molt més permeable, permet la ràpida filtració de l'aigua de pluja i, a més, no radia la calor que genera l'asfalt. Es deia que la netedat era fàcilment visible; les cases, els seus patis interiors o exteriors, i els carrers en són un exemple, però el que sorprèn més és la netedat de les platges. Els habitants de l'illa escombren diàriament les algues de la platja. Les algues, igual que l'escorça del coco, un cop assecades són utilitzades com a material de combustió a les cuines.

Si tenim en compte que el 99% de l'espai maldivià és conformat per aigua, no ens serà difícil d'entendre que la mar forma part inseparable de la vida quotidiana d'aques-

Nota

5. MALLART, LL. *Introducció als estats més petits del Món*. Ed. Bosch. Barcelona 1985, pàg. 76.



Dona de l'illa de Hura
fumant escorça de palmera
(Atol·lo de Malé Nord)

(Foto: Montserrat Lacruz)



Foto 6: Una dhoonis, barca de pesca tradicional, arribant a l'illa de Thulusdhoo (Atol·ló de Malé Nord)

(Foto: Montserrat Lacruz)

tes persones. La mar és com una prolongació de la terra, i d'ella es treu bona part del necessari per a viure. Tot i així, a les illes habitades, situades prop de les illes-hotel, és perceptible que la vida econòmica d'aquestes petites comunitats maldivianes ha experimentat un canvi pel que fa al seu dinamisme social i orientació en l'activitat econòmica. Gairebé totes les famílies que habiten en alguna d'aquestes illes disposen de petites botigues *fiharas* amb diferents *souvenirs* i objectes d'obligat consum turístic. Aquestes persones viuen més a l'espera de l'arribada de les barques motores dels hotels, atapeïdes de turistes, que no de la quantitat de peix capturat a la fi de la jornada.

La població maldiviana és molt respectuosa amb el proïsme. Malgrat la influència transformadora del turisme en algunes illes, no sembla pas, ara per ara, que aquest tret del caràcter maldivià tingui tendència a desaparèixer. Caminant per qualsevol illa habitada per gent del país és fàcil d'adonar-se del que diem. N'és un exemple perfecte el següent: La palmera cocotera és l'arbre per excel·lència, i el seu fruit, el coco, l'element inseparable de la cultura del país. La major part dels cocoters de les illes habitades duen escrit en el seu tronc un número que correspon a una per-

sona de l'illa. Tothom posseeix un nombre indeterminat de cocoters i el fruit pertany, òbviament, al propietari del cocoter. Tot canvia, però, si el coco cau a terra, ja que és senyal inequívoc del desinterès, per part de l'amo, per no molestar-se a pujar al cocoter i recollir el fruit abans que aquest caigui. Un cop a terra, el coco esdevé propietat de la persona que el recull o, simplement, d'aquella altra que faci un cercle al voltant del fruit caigut com a senyal que el coco ja pertany a algú. A excepció de la persona que ha fet un cercle, ningú no gosarà d'agafar un coco que tingui al seu voltant aquest senyal, i no se n'apoderarà, simplement, per respecte.

Organització de l'espai maldivià

Divisió administrativa i estructura política

Les Maldives és un dels onze microstats del món de caràcter multiinsular. En els microstats que giren entorn d'aquesta particularitat, el control sobre el conjunt del territori requereix un gran esforç governamental i proporciona un dèficit intern considerable. L'enllaç entre les reduïdes comunitats que es desenvolupen a centenars o a milers



Foto 7: Vista parcial del litoral de l'illa de Gulhi (Atol·ló de Malé Sud)
(Foto: Montserrat Lacruz)



Foto 8: Carrer secundari i vista parcial del cementiri de Hura (Illa de Hura. Atol·ló de Malé Nord)
(Foto: Montserrat Lacruz)

de quilòmetres del centre neuràlgic de l'estat esdevé una de les tasques prioritàries en aquests països (MALLART, 1984)⁶.

Com es pot controlar un territori tan summament petit i al mateix temps d'una extensió tan dispersa i gran? Aquesta és l'obligada pregunta que hom es fa si té l'oportunitat de consultar un mapa força detallat de les Maldives. La gran dispersió insular pot contribuir a debilitar la influència de l'estat en algunes zones i afavorir, conseqüentment, inestabilitats polítiques o socials. Cal recordar, com a exemple, el cas de la República de Suvaiva, atol·ló que forma part de l'arxipèlag Maldivià però que al llarg d'un any (1959/60) es va independitzar de la resta. El lector ha de tenir present, però, que els maldivians constitueixen una ètnia força compacta. A les Maldives hom no hi detecta altres castes o sectes, d'ordre ètnic o de caire religiós, que minin la gran homogeneïtat cultural existent. Així doncs, els possibles problemes interns, com l'esmentat de Suvaiva,

no es produeixen per la influència de les característiques del medi geogràfic (dispersió, aïllament, etc.), ni dels factors socio-culturals (religiosos, lingüístics, ètnics, etc.), sinó que més aviat s'esdevenen com a conseqüència d'una política econòmica i/o social mal planificada, causant desequilibris i desatenció en certes àrees del país, contribuint així al descontentament generalitzat de la població afectada vers el govern i les seves institucions.

L'esforç governamental maldivià per dur a terme una política interna tan global i equilibrada com sigui possible és força visible en els plans generals de desenvolupament econòmic. Aquesta preocupació queda reflectida també en el mapa administratiu del país.

Com ja s'ha descrit al començament d'aquest article, les Maldives consta de vint atol·lons naturals, uns més grans i altres més petits. La divisió político-administrativa, però, no respon a aquest fet. Els atol·lons administratius s'acomoden a la realitat demogràfica i a les necessitats socials. Així és possible que un atol·ló natural estigui dividit en dos o tres atol·lons administratius i a l'inrevés, és a dir, dos o tres atol·lons naturals poden integrar-se en un sol atol·ló administratiu. D'aquesta manera és possible de cobrir amb

Nota

6. MALLART, L.L. *Situació i classificació dels Microstats*, Conselleria d'Educació i Cultura. Andorra-Govern 1984.



Escola de Formació
Professional
(Illa de Thulusdhoo.
Atol·lo de Malé Nord)



(Foto: Montserrat Lacruz)

més eficaça les necessitats locals prioritàries d'unes àrees geogràfiques que, per les seves característiques, acostumen a ser massa grans per a dur a terme una política socio-econòmica compensada a tot el país.

La República de les Maldives compta amb dinou atol·lons administratius i l'illa-capital (Malé). Tots els atol·lons administratius tenen la mateixa estructura política. Però abans de descriure-la cal fer una breu descripció aclaridora dels dos tipus d'illes que es desenvolupen al país i que ofereixen dos dinatismes humans diferents. Deixant de banda les més de 1 000 illes deshabitades de l'arxipèlag (la qual cosa no significa improductives o inutilitzades), es poden distingir dues classes d'illes. Una és la que agrupa les 202 illes habitades del país: són aquelles on viu població autòctona. L'altra, és la constituïda per les illes-hotel (70 aproximadament): són illes habilitades per al subsector turístic, en les quals resideixen únicament i exclusivament els turistes i on no es troba cap tipus d'assentament maldivià. Fet aquest important aclariment (dins l'apartat dedicat al turisme s'explica amb més detall el funcionament de les illes-hotel), podem dir que les cèl·lules político-administratives més petites del país resideixen justament en totes i cadascuna de les 202 illes habitades. Totes aquestes illes tenen la màxima autoritat local en el cap d'illa (*Khateeb*), elegit cada dos anys per la població, i s'encarrega de solucionar les qüestions que afecten directament la comunitat insular. Tots els atol·lons administratius tenen una illa-capital d'atol·ló, i en ella resideix el cap d'atol·ló, màxima autoritat en cada atol·ló, elegit pel President del país. La major part dels problemes locals (llegiu illes habitades), són tractats en les sessions periòdiques que reuneix, a l'illa-capital d'atol·ló, tots els caps d'illa. Els caps d'atol·ló depenen directament del Ministeri d'Administració dels Atol·lons, que té la seu a Malé, illa-capital de la República. Periòdicament, també, tots els caps d'atol·ló es reuneixen al Ministeri per tractar els afers que els afecten en conjunt i els relacionats amb els seus respectius atol·lons.

El Ministeri d'Administració dels Atol·lons és un dels onze ministeris existents. Els seus ministres han estat elegits pel President de la República, el qual és elegit per l'Assemblea Nacional o *Majlis*.

El *Majlis* és constituït per 48 membres. Cadascun dels atol·lons és representat en l'Assemblea Nacional per dos membres. L'illa-capital, Malé, compta també amb dos representants. Els vuit parlamentaris restants són elegits directament pel President de la República. A les Maldives no existeixen partits polítics: la república és de caire presidencialista i la ideologia tendeix a ser socialista. La Constitució de les Maldives data del 1932 i ha anat evolucionant a través de periòdiques revisions.

Exemples sobre el control de l'espai territorial

No és aquest l'article oportú per escriure sobre les estratègies i dinàmiques territorials que caracteritzen, si més



no, els microstats, però sí que cal apuntar que la tendència generalitzada en els microstats vers el territori en el fet que aquest és un element imprescindible, lògicament, per al desenvolupament intern del país. No ho és, tanmateix, pel que fa a la projecció exterior i, per tant, hom no li ret un *culte* tan exagerat com s'esdevé en altres estats. Generalment, la major part dels estats, utilitzen, a més, el territori com a element de força, de dissuasió vers els veïns, de grandesa, ja que han assegurat i asseguruen la seva consolidació nacional, desenvolupament i dimensió internacional a través de concepcions fonamentades en l'estratègia territorialista-militarista. Els microstats, i també alguns altres de característiques semblants, opten o han d'optar per projectar la seva presència en l'escena internacional a través d'una estratègia fonamentalment comercial⁷.



Foto 10: Vista parcial del nord de la capital (Illa de Malé. Atol·ló de Malé Nord)

El control, la planificació i la gestió sobre el territori nacional en un microstat sembla, a primer cop d'ull, que ha de ser molt més còmode que en altres estats. Però cal fugir del tòpic que les *coses* petites són més simples⁷. Cal tenir present que la petitesa del territori fa al país molt vulnerable; és com una caixa de ressonància molt sensible que es fa sentir constantment enfront de qualsevol fenomen que afecti el seu limitat espai vivencial.

Notes

7. Un llibre que ens pot ajudar a comprendre millor les tendències econòmiques actuals dins les relacions internacionals és: ROSECRANCE, R. *La expansión del Estado comercial*. Alianza Editorial. Madrid 1987.

8. MALLART, L. *Microstats: un camí pel seu coneixement*. Quaderns Microstatals, núm. 1. Andorra la Vella 1988.

Pel que fa al cas concret de les Maldives recordem que els únicament 298 km² en terres de què disposa al país es troben fraccionats en més de 1 600 elements territorials i dispersos en un espai de 90 000 km². Amb aquesta peculiar morfologia hom pot sospitar que un país d'aquestes característiques ha de tenir-ho força complicat a l'hora de mantenir l'equilibri econòmic, l'harmonia social, l'homogeneïtat cultural o el control sobre l'espai nacional. Sabem, però, que la característica del medi geogràfic no ha estat ni és un impediment per als maldivians, i que la compacta ètnia maldiviana i el consistent sentiment col·lectiu de comunitat és compartit per una majoria aclapadora. On radica avui aquest èxit? Després de visitar el país, de parlar amb alguns dels seus dirigents, amb mestres i pescadors, amb empresaris i treballadors, intel·lectuals i estudiants,

creiem que la resposta és senzilla. Deixant de banda aspectes històrics fonamentals, actualment la gent, en termes generals, està força satisfeta de l'esforç i de l'actitud governamental. La població del país *nota* l'actuació del govern i l'aplicació dels diferents plans socio-econòmics malgrat els seus limitats recursos. El govern és conscient de les necessitats bàsiques del país, i la concepció espacial del territori juga un paper fonamental al moment de dur a la pràctica els plans de desenvolupament governamentals. En un país de morfologia complexa, el desenvolupament i la potenciació del transport i les comunicacions representen un paper de primer ordre. Assimilar la dimensió espacial i les característiques del país dona lloc a comprendre per què, per exemple, l'hora oficial del país (+ 5 MG), únicament és respectada a l'illa-capital (Malé), i a l'illa-aeroport (Hulule), mentre que la resta del país va una hora endavant de l'hora oficial. Aquesta simple estratègia proporciona més comoditat (llegiu temps) en els desplaçaments que tenen com a fi de trajecte les dues localitats esmentades.

Un altre aspecte que cal tenir en compte són les comunicacions internes, imprescindibles, d'altra banda, per dinamitzar el desenvolupament social i econòmic del país. Certament que les Maldives duen a terme, dins les seves possibilitats, un esforç considerable en el camp de les comunicacions i els transports. S'ha de tenir present que fins a les acaballes de la dècada dels anys setanta, les embarcacions maldivianes es caracteritzaven per la manca total de mecanització i, en canvi, avui, disposen de motor en un 95% dels casos. Hom pot quedar sorprès també que avui el país pugui connectar aèriament i amb relativa eficàcia i agilitat les perifèries geogràfiques amb els centres neuràlgics maldivians. A l'aeroport internacional de Hulule (inaugurat l'any 1982), s'hi han d'afegir els aeròdroms de Gan (extrem sud del país), el de propera inauguració situat a l'atol·ló de Hadhdhunmathi (Laamu), i l'aeròdrom de North Miladhunmadulu (Shaviyani), el qual comunica el nord del país i la capital en menys de dues hores de vol. S'ha de tenir en compte també que el trajecte marítim entre Malé i Gan (atol·ló d'Addu), a l'extrem sud, acostuma a efectuar-se en cinc o set dies, ja que la ruta marina enllaça diversos atol·lons. Però amb el petit avió de 17-20 places, que cobreix la línia aèria entre aquests dos centres econòmics, els més importants del país, resten distàncies únicament per dues hores i mitja de trajecte (*figura 2*).

Si les comunicacions i transports interns són imprescindibles per combatre els desequilibris, els externs són vitals per al desenvolupament general del país. La llunyania dels països que abasten les Maldives, amb importacions essencials, pot ser un indicador de la vulnerabilitat de l'arxipèlag. De tota manera aquesta vulnerabilitat era molt més patent quan les Maldives només comerciaven amb els estats més veïns. Avui, l'obertura a nous mercats, a nous estats, fa que els subministraments cap a les Maldives no estiguin supeditats a problemes de tercers estats.

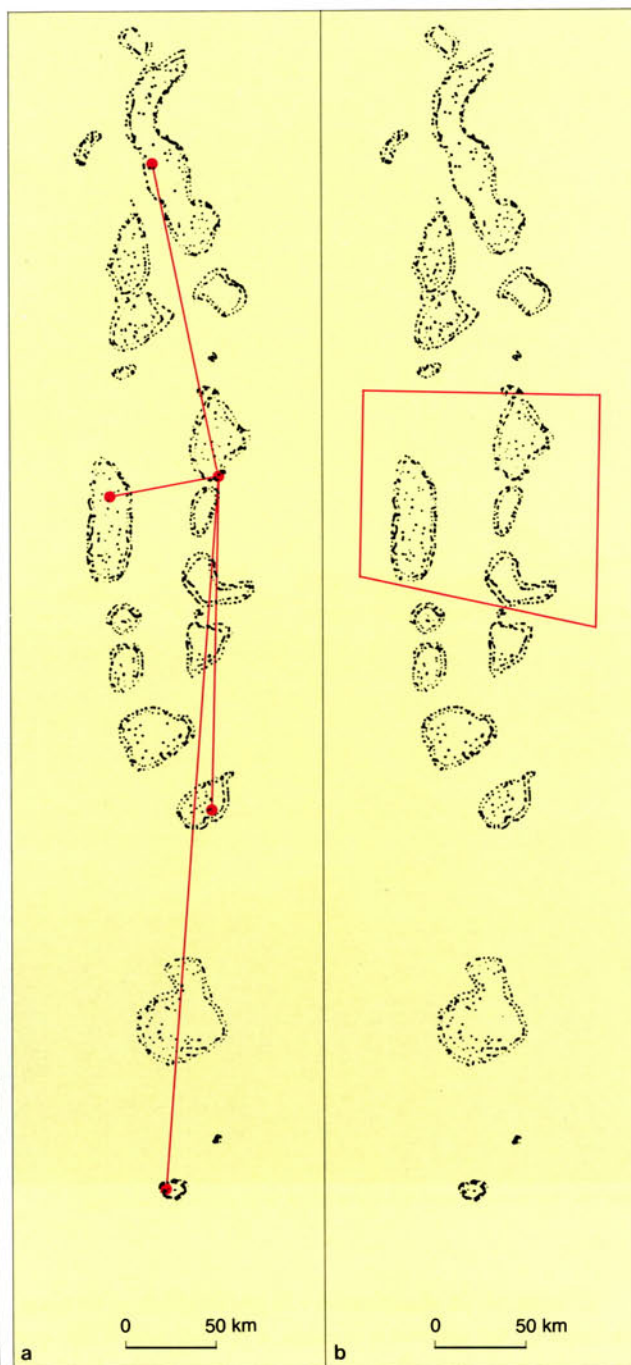


Fig. 2: a) Localització de l'aeroport i dels aeròdroms i b) Localització turística principal

L'exportació de peix fresc primer, i congelat, després, va ser el que va impulsar la creació de les Maldives de la seva pròpia companyia de vaixells, la Maldives Shipping Ltd. (MSL), l'any 1966. Aquesta companyia es va formar a partir de l'antiga Maldives National Trading Corporation Ceylon Ltd., que havia estat establerta l'any 1948 i operava amb vaixells entre l'Índia, Birmània, Sri Lanka (antiga Ceilan) i Maldives. Començant amb vaixells de 2 500 tones, la MSL,

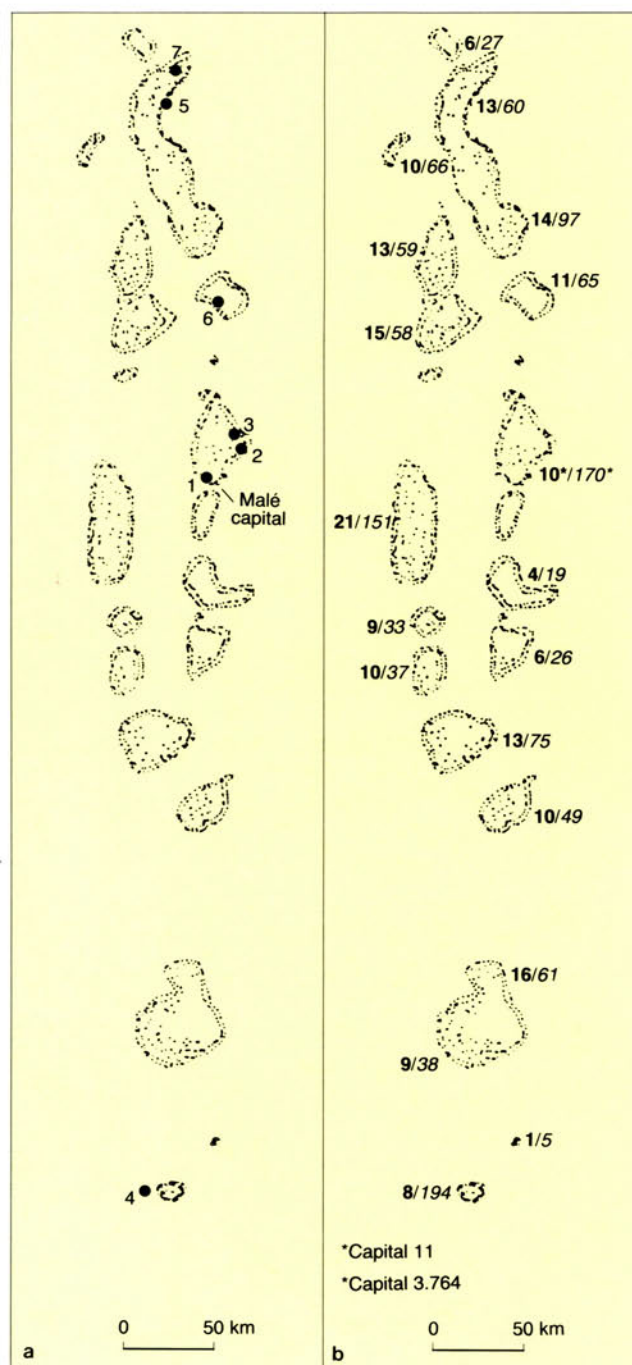


Fig. 3: a) Illes sota plans d'estimulació econòmica i b) Nombre (negreta) i capacitat (cursiva) dels generadors (kw)

Localitat	Capacitat dels generadors (en kilowatts)	Nombre de generadors
República	5 064	213
Malé	3 764	11
Atols	1 300	202
North Thiladhunmathi	27	6
South Thiladhunmathi	60	13
North Miladhunmadulu	66	10
South Miladhunmadulu	97	14
North Maalhosmadulu	59	13
South Maalhosmadulu	58	15
Faadhippolhu	65	11
Malé Atoll	170	10
Ari Atoll	151	21
Felidhu Atoll	19	4
Mulakatholhu	26	6
North Milandhe Atoll	—	—
South Milandhe Atoll	47	13
Kolhumadulu	75	13
Hadhunmathi	49	10
North Huvadhu Atoll	61	16
South Huvadhu Atoll	38	9
Foamulah	—	—
Addu Atoll	—	—

Font: Maldives Electricity Board

taula 2. Nombre i capacitat dels generadors, per localitats (1986)

vaixells, era d'assegurar el servei de transports de mercaderies amb destí i des de les Maldives, la flota ha augmentat tant els darrers anys que actualment les importacions i exportacions de les Maldives només representen una petita part del total de les operacions de la MSL. La flota compta avui amb 35 vaixells, d'un pes mort de 265 000 tones.

Pel que fa concretament al port de Malé, s'ha de dir que ofereix molt poques facilitats al tràfic marítim oceànic. Els esculls coral·lins constitueixen un gran perill per a la navegació; no hi ha dics grans, i les aigües no són pas gaire fondes. La major part de les mercaderies que arriben a Malé per via marítima han de ser prèviament transportades en vaixells més lleugers i de menor calat.

L'aeroport internacional de Hulule, situat a uns deu minuts en barca de la capital, és instal·lat en una illa prolongada artificialment i consta d'una sola pista d'atterratge. L'aeroport de Hulule rep gran quantitat de vols regulars i xàrters.

És evident que si hom vol aplicar amb eficàcia els plans econòmics i socials, cal que tingui un coneixement exhaustiu de les distintes realitats, necessitats i problemàtiques particulars que imperen a l'arxipèlag. Un exemple il·lustratiu sobre el control de l'espai maldivià el podem analitzar a través d'una de les activitats que ha de desenvolupar el Ministeri d'Administració dels Atol·lons. Aquests ministeri, entre d'altres funcions, té la missió de disposar de la màxi-

va augmentar ràpidament el seu tonatge. Tant l'administració com les operacions, estaven centrades, en un principi, a Colombo, però cap a mitjan anys 70, la base d'operacions s'instal·là a Singapur, i l'administració, a Bombai. Des de l'any 1979, la major part de l'administració i operacions de la MSL es realitzen a Malé, mentre que el manteniment de la flota ha continuat essent responsabilitat de la sucursal de Singapur. Encara que el propòsit inicial, en adquirir

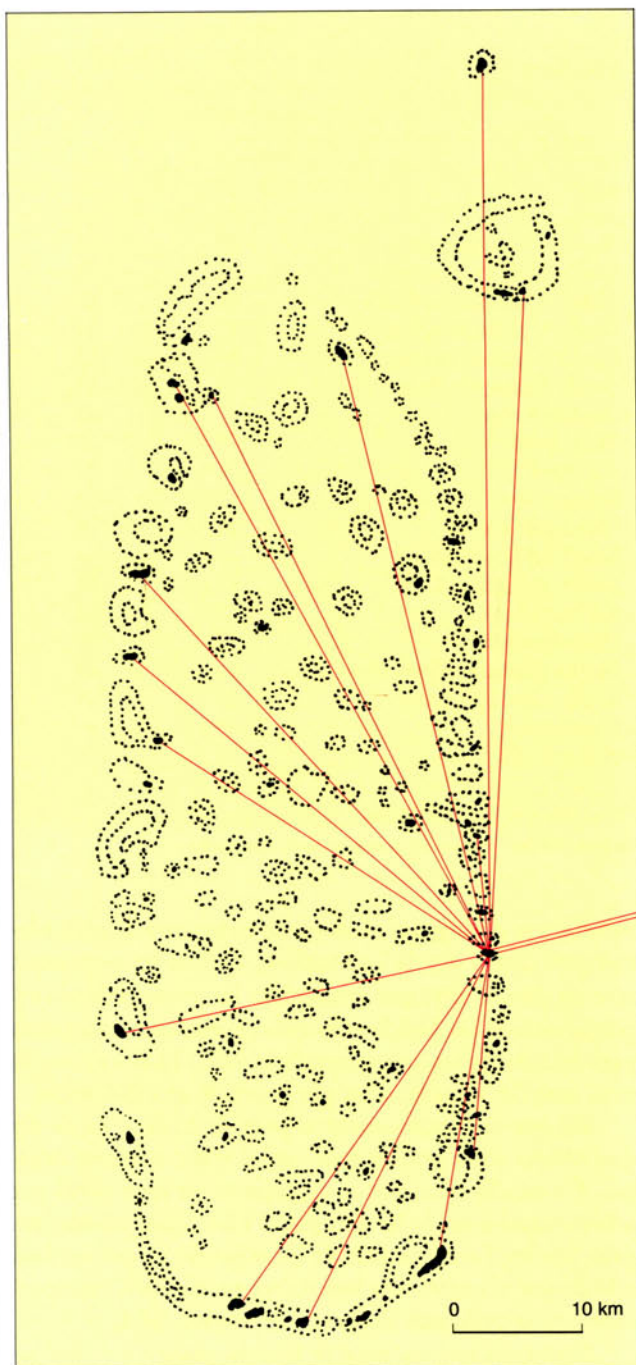


Fig. 4: Comunicació de les illes habitades amb la capital d'atol·ló

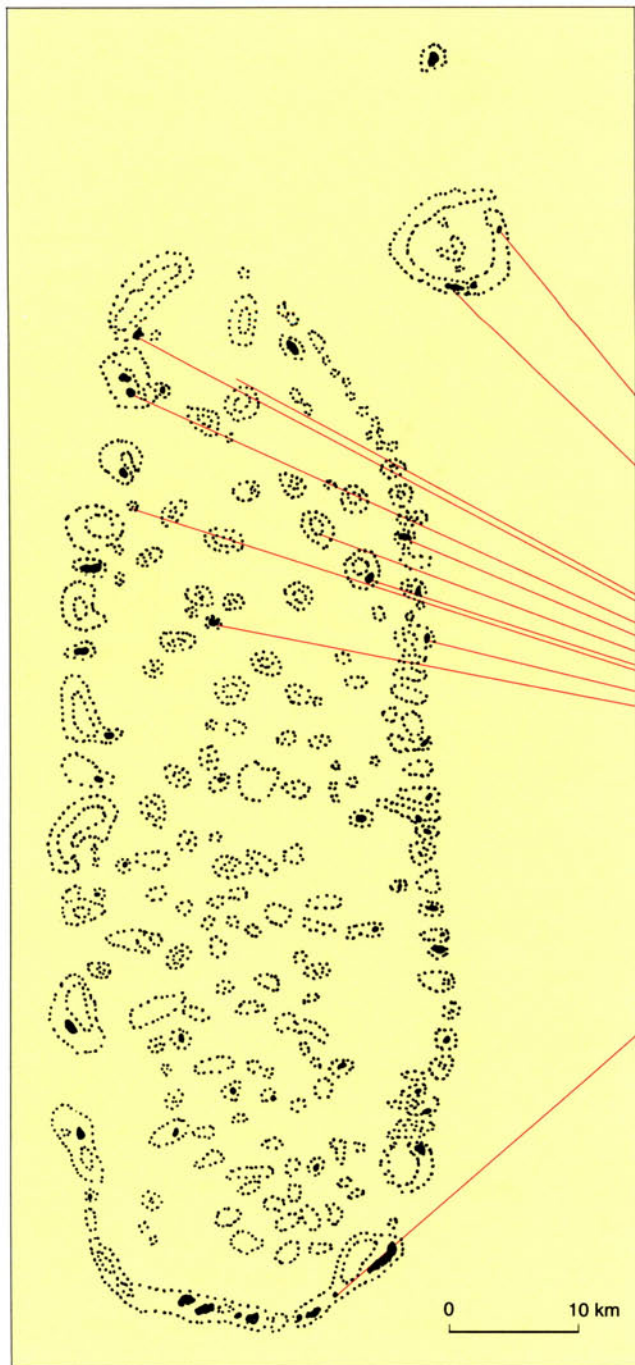


Fig. 5: Comunicació de les illes-hotel amb la seva agència de viatges a Malé

ma i més precisa informació possible d'allò que succeeix al país en tot moment. El mètode que utilitza està estrictament relacionat amb la bona xarxa telefònica existent al país. La mecànica és senzilla (observi's l'exemple de l'atol·ló d'Ari), i s'executa a partir de l'estructura administrativa. Dos cops al dia, entre les 9 i 12 hores del matí i les 8 i 10 del vespre, totes les illes habitades del país es comuniquen telefònicament amb la seva respectiva illa-capital d'atol·ló (fi-

gura 4) per informar de les diverses novetats sorgides al llarg d'aquest espai de temps. Un cop l'illa-capital d'atol·ló disposa de la informació de totes les illes habitades que es troben sota la seva jurisdicció, comunica al Ministeri d'Administració dels Atol·lons, a Malé-capital, les novetats. Les illes-hotel també estan sotmeses a aquesta exigència però, en no dependre directament d'aquest ministeri, el mecanisme que segueix és diferent. Aquestes illes comuniquen

Dades d'interès

Situació: a 10 milles al nord de l'aeroport de Hulule.

A 90 minuts en barca.

Superfície: 750 metres de longitud per 178 metres d'amplada.

Capacitat actual: 144 places.

Inauguració: any 1978.

Agència a la qual pertany: Cyprea Ltd. Malé.

Exemple d'illa-hotel

mapa de l'illa Kanifinolhu-tourist resort

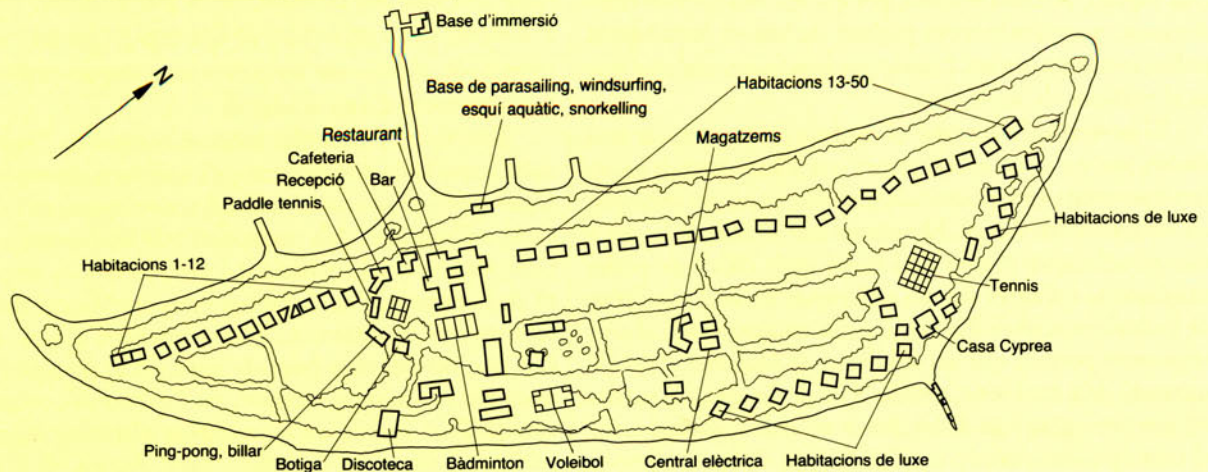


Fig. 6: Exemple d'illa hotel. Mapa

directament amb les agències de viatges de les quals depenen (totes són situades a Malé-capital), i és l'agència l'encarregada de facilitar posteriorment a l'esmentat ministeri, notícia dels esdeveniments més rellevants (figura 5).

El tipus d'informació que es registra al ministeri afecta preferentment l'escala local, és a dir, la cèl·lula administrativa més petita: l'illa habitada. La informació recollida està relacionada, generalment, amb aspectes quotidians, problemes de subministrament, sanitat, i meteorològics, entre d'altres. Aquest volum d'informació hauria de ser suficient per a tenir un important coneixement, a escala local (illa habitada), i regional (atol·ló administratiu), dels desequilibris existents i poder aplicar amb èxit plans per intentar solucionar-los.

La comunicació entre Malé i els atol·lons s'efectua mitjançant una xarxa de transmissors HF. També es poden fer trucades des de Malé a les illes-capital d'atol·ló, i a l'inrevés, a través del Departament de Correus i Telecomunicacions. En cada atol·ló, la comunicació interna, així com entre les barques, es fa amb *walkie-talkie*. Un sistema de VHF radiotelefònic uneix la major part de les illes turístiques amb Malé. Les comunicacions externes es fan via satèl·lit i són captades per una estació de terra equipada amb quatre canals i capaç de transmetre i rebre tèlex, telègrafs, facsímils i dades de tràfic (aèri i marítim), i disposa de canals amb veu per a trucades internacionals. L'estació satèl·lit funciona mitjançant cable i ones sota un arranjament establert amb el govern.

La vida econòmica de les Maldives gira entorn de dues activitats fonamentals: pesca i turisme. El desenvolupament d'ambdós subsectors, depèn d'un conjunt d'estratègies que tenen com a objectiu frenar les desigualtats socio-econòmiques existents a l'arxipèlag i proporcionar un nou equilibri social mitjançant la millora de la qualitat de vida dels seus habitants.

L'esforç realitzat per a la modernització de les *dhonis* (les barques de pesca tradicionals), ha produït un augment considerable quant al volum de peix capturat. L'increment de noves localitats (illes) amb possibilitats de tractar el peix (assecadors i congeladors industrials), ha conduït a l'aparició de nous focus amb vitalitat econòmica lluny de la capital. Els plans de desenvolupament es destaquen per les inversions destinades a un conjunt d'illes, —algunes de les quals força distanciades dels principals centres econòmics del país (Malé i Gan)—, destinades a convertir-les en nous centres d'atracció econòmica en dotar-les d'equipaments i d'infraestructura (socials, industrials, comunicacions, etc.). Aquestes illes, nous subcentres econòmics, han de contribuir indirectament a frenar l'emigració vers la capital de la república. Tres de les set illes que formen part d'aquest projecte d'estimulació econòmica, són situades a l'atol·ló de Malé Nord, prop de la capital, ja que s'espera que la major part de la futura població immigrada d'aquestes illes vingui principalment de Malé-capital. Les illes d'estimulació econòmica són (per la seva localització consulteu el mapa temàtic corresponent): Willingili (1), Thulusdhoo (2),

Meerufenfushi (3), Gan (4), Hanimadhoou (5), Maafilaafushi (6) i Isdhoo (7) (figura 3).

Pel que fa al subsector turístic cal tenir en compte que la major part de les illes-hotel es concentren en els atol·lons centrals (figura 2). La major part de les 70 illes-hotel es troben als atol·lons de Malé (Nord-Sud), Ari i Felidhu, la qual cosa explica, en certa manera, per què els atol·lons extrems disposen, quantitativament parlant, de majors contingents poblacionals autòctons. L'estratègia governamental, pel que fa al turisme, és molt clara.

El govern vol controlar el turisme i, sobretot, els seus efectes per no caure en els errors que s'han produït en altres microstats amb potencials turístics, com, per exemple, els microstats caribencs. El turisme està *recollit* en les seves *illes paradisíques* (figura 6), i tenen molt difícil de poder desplaçar-se a d'altres illes no turístiques sense el vist i plau de l'administració de l'hotel, o sense comptar amb el corresponent permís, que cal sol·licitar al Ministeri d'Administració dels Atol·lons, a Malé. S'ha de dir que cap turista no pot pernoctar fora de les illes-hotel o de la capital sense el corresponent permís, o si no disposa d'alguna persona de l'illa que se'n faci càrrec o se'n responsabilitzi. Els turistes, però, s'accontenten de passejar algun dia per la capital, realitzar el viatge organitzat pel propi hotel a alguna illa habitada propera a l'hotel, i sobretot a banyar-se i disfrutar de les delicioses platges maldivianes sense buscar-se problemes.

L'estat no es fa responsable de les necessitats bàsiques dels turistes. Més ben dit, per a l'estat els turistes no han de ser una càrrega. Per tant, la responsabilitat recau fona-

mentalment en les pròpies agències de viatges. Aquestes han de procurar la infraestructura, l'alimentació i d'altres aspectes relacionats amb el món del turista. Les illes-hotel han de comptar amb els seus propis mitjans: generadors d'electricitat, dessaladores de l'aigua de mar per al consum, salvaguarda de l'equilibri ecològic de l'illa (l'aigua subterrània de l'illa, per exemple, no la pot utilitzar) i dipòsit d'aliments per a un mínim de dos mesos (per als casos extrems) són algunes de les condicions imprescindibles del funcionament d'una illa-hotel.

Tots aquests exemples sobre el control de l'espai maldivià a través de diversos camps i utilitzant diferents estratègies tenen el seu naixement, desenvolupament i eficàcia en el millorament dels transports i de les comunicacions. Crec, doncs, que la cohesió del país, en el més ample sentit de la paraula, s'ha de buscar en la credibilitat dels maldivians vers els estaments governamentals d'avui. Aquest èxit rau, des del meu punt de vista, en el control i gestió que s'efectua sobre el territori, en l'interès per corregir els desequilibris socials, en la necessitat d'atendre les problemàtiques i dificultats de caràcter local. Aquest esforç és inútil sense un bon coneixement del país, sense disposar d'una mínima infraestructura informativa i documental, sense comptar amb mecanismes que facilitin la comunicació i el transport.

Data de recepció de l'original: 02.89

Lluís Mallart i Casamajor

Coordinador del Servei d'Informació
i Recerca Microstatal de la Conselleria
d'Educació i Cultura. Principat d'Andorra

Per saber-ne més:

The Maldivian Islands, History, Archaeology and Epigraphy. Bells, HCP (1940). National Centre for Linguistic and Historical Research, Malé 1985.
Maldives. Bevan, S. Other People Pub. Aruca Beach, Austràlia 1987.
Map of Maldives. Information Division, Malé 1979.
Statistical Year Book of Maldives. Ministry of Planning and Development, Malé 1987.
Maldives, a Nation of Islands. Department of Tourism. Malé 1983.
Maldives: The Diver's Paradise. MAS Magazine, Malé 1987.
The Economy of Maldives. The World Bank 1980.

On adreçar-se

• Ministry of Atolls Administration
Faashana Bldg. Malé 20-25

- Ministry of Planning and Development
Ghaazee Bldg. Ameer Ahmed Magu. Malé 20-05
- Maldives National Ship Management Ltd.
Orchid Magu. Malé
- Air Maldives
Marine Drive, KUM Bldg. Malé
- Maldives Transport and Contracting
POB 2063. Malé
- Department of Information
Huravee Bldg. Malé 20-05
- National Centre for Linguistic and Historical Research
Ghaazee Bldg. Ameer Ahmed Magu. Malé 20-05
- Servei d'Informació i Recerca Microstatal
Conselleria d'Educació i Cultura, Andorra la Vella.
- Principat d'Andorra
- Secció de Petits Països i Territoris, CIDOB
Elisabets 12. 08001 Barcelona