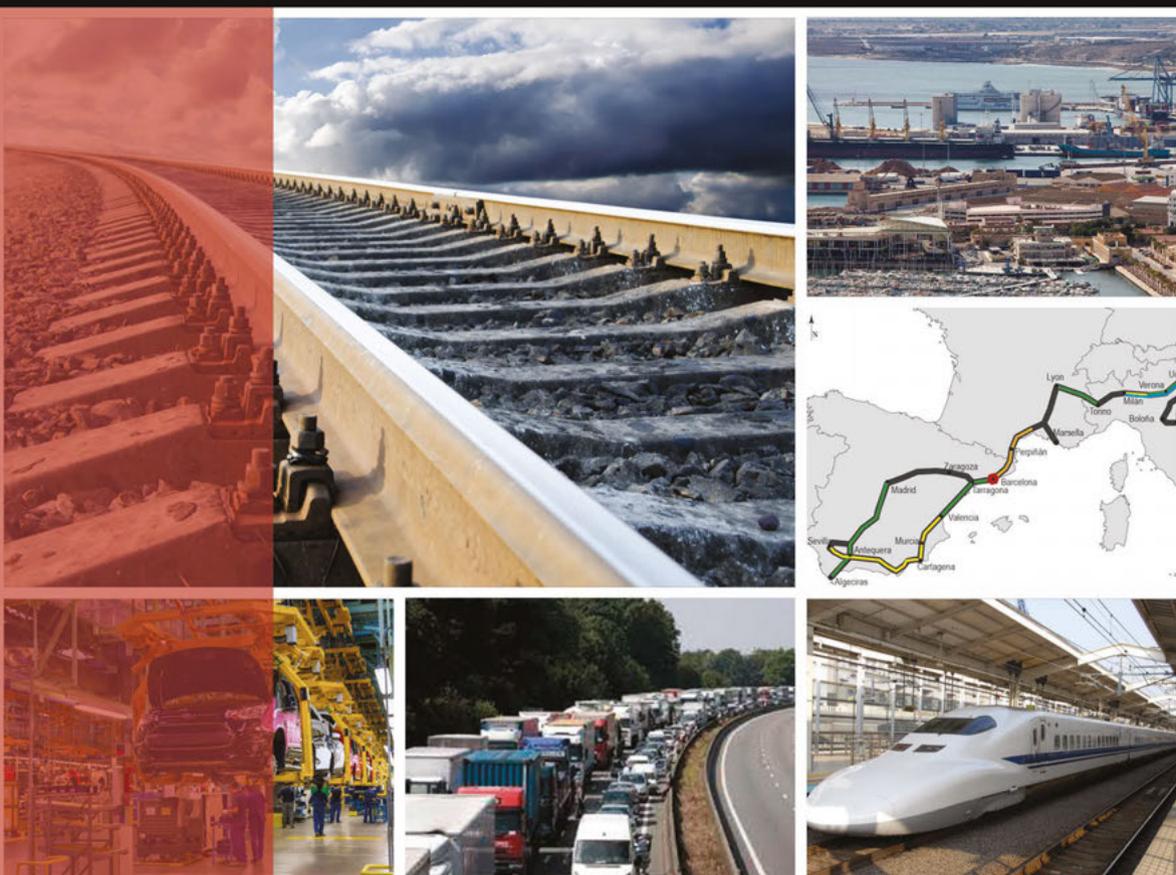


Eloïse Libourel

El Corredor Mediterráneo

Desencuentro político y territorial



El Corredor Mediterráneo

Desencuentro político y
territorial

Eloïse Libourel

Colección: Desarrollo Territorial, 16
Director de la colección: Joan Romero
Cátedra de Geografía Humana. Universitat de València

Consejo editorial:

Nacima Baron	École d'Urbanisme de Paris
Dolores Brandis	Universidad Complutense de Madrid
Gemma Cànoves	Universidad Autónoma de Barcelona
Inmaculada Caravaca	Universidad de Sevilla
Josefina Cruz Villalón	Universidad de Sevilla
Carmen Delgado	Universidad de Cantabria
Josefina Gómez Mendoza	Universidad Autónoma de Madrid
Francesco Indovina	Istituto Universitario di Architettura di Venezia
Oriol Nel·lo	Universidad Autónoma de Barcelona
Andrés Pedreño	Universidad de Alicante
Rafael Mata	Universidad Autónoma de Madrid
Carme Miralles	Universidad Autónoma de Barcelona
Ricardo Méndez	CSIC
Joaquim Oliveira	Director de Política Regional y Urbana de la OCDE
José Alberto Rio Fernandes	Universidade do Porto
Andrés Rodríguez-Posse	London School of Economics
Julia Salom	Universitat de València Estudi General
Joao Seixas	Universidade Nova de Lisboa

© Del texto: Eloïse Libourel, 2016

Publicacions de la Universitat de València
puv.uv.es
publicacions@uv.es

Corrección: Comunico, C.B.
Maquetación: JPM Ediciones
Diseño de la cubierta: Luis Gómez
Tratamiento gráfico: Celso Hernández de la Figuera

ISBN: 978-84-9134-016-4 (papel)
ISBN: 978-84-9134-990-7 (PDF)
DOI: <http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-990-7>

Edición digital



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-
NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.

Contenidos

INTRODUCCIÓN	11
El Corredor Mediterráneo: problemas de definiciones	12
El Corredor Mediterráneo en el marco científico	14
¿Omnipresencia o indiferencia?	17
El Corredor Mediterráneo, un objeto problemático	18
CAPÍTULO 1. HISTORIA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO	23
EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y SUS REIVINDICACIONES	
ANTIGUAS	24
Génesis del Corredor Mediterráneo	24
La exportación de cítricos y las primeras reivindicaciones	24
París-Casablanca: surgimiento de la justificación	
por el turismo	26
Estructuración en torno a los primeros congresos y a Ignasi	
Villalonga	26
El Corredor Mediterráneo: historia de un desencuentro entre	
estructuras territoriales y red de transportes	29
El eje mediterráneo, ¿históricamente estructurante?	29
Existir en la red ferroviaria	32
AVATARES RECIENTES DE UN PROYECTO FERROVIARIO A	
LARGO PLAZO: TREINTA AÑOS DE PLANIFICACIÓN	34
El Corredor Mediterráneo en los planes de infraestructuras	
españoles	34
Una relativa continuidad desde los años noventa	34
¿Alta velocidad o velocidad alta? Estrella, eje y prioridad	
a los viajeros	39
¿Un corredor de mercancías?	42

El Corredor Mediterráneo en las RTE-T: permanencias y cambios	43
Los proyectos de «Corredor Mediterráneo» en las RTE-T	43
El eslabón español: ¿qué importancia en Europa?	46
CAPÍTULO 2. TRES CONCEPCIONES DEL CORREDOR	
MEDITERRÁNEO EN EL MARCO INSTITUCIONAL	49
EL PAPEL AMBIGUO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO EN LA	
PLANIFICACIÓN NACIONAL	50
Objetivos y retos del Pitvi	50
El Pitvi: ¿una ruptura con los documentos anteriores?	50
Los principales objetivos del Pitvi y sus consecuencias	
para el Corredor Mediterráneo	51
El Corredor Mediterráneo en el Pitvi	53
La inscripción del Corredor Mediterráneo en el Pitvi y en el	
juego institucional	53
El Corredor Mediterráneo: presencia-ausencia en el Pitvi	55
¿Qué posibilidades para el Corredor Mediterráneo?	57
¿Alta velocidad perdiendo velocidad?	57
¿Y el transporte ferroviario de mercancías?	58
Separación de flujos, tráfico mixto y tercer carril	60
EL CORREDOR MEDITERRÁNEO EN LA PLANIFICACIÓN	
EUROPEA DE 2013	63
Un Corredor «Mediterráneo» multimodal y transeuropeo	63
Cambios de lógica en la planificación europea	63
Un corredor entre unidad y fragmentación	65
Dos ramales españoles del Corredor Mediterráneo	67
La problemática implementación del Corredor Mediterráneo	
en el marco europeo	68
El proceso de definición de los corredores: lógicas	
administrativas y retos políticos	68
El Corredor Mediterráneo y la implementación de la	
red central	69
FERRMED: UNA VISIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO	72
Propuestas concretas para el Corredor Mediterráneo	72
Del eje a la red: Ferrmed y la evolución de la política europea	72
Los estándares de Ferrmed a la prueba de una proposición	
concreta	74
La acción de Ferrmed a favor del Corredor Mediterráneo	76

CAPÍTULO 3. INTERÉS DE LOS ACTORES Y POLITIZACIÓN DEL DISCURSO SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO	79
PLURALIDAD DE ACTORES, PLURALIDAD DE DISCURSOS	80
Irreducible pluralidad de los actores del Corredor Mediterráneo ...	80
Identificar a los actores del Corredor Mediterráneo	80
Propuesta de tipología de los actores del Corredor Mediterráneo	82
Diversidad de discursos y soportes	83
El Corredor Mediterráneo en la encrucijada de cuatro principales argumentaciones	84
El argumento de la ordenación del territorio: darle un anclaje al Corredor Mediterráneo	84
El argumento económico: fundamento de la reivindicación del Corredor Mediterráneo	85
El argumento técnico: entre constatación y neutralidad	86
El argumento político: nervio de la guerra	87
LA RACIONALIDAD DE LOS ACTORES INDIVIDUALES:	
LÓGICAS ECONÓMICAS Y RETOS TÉCNICOS	88
Construcción de racionalidades en torno al Corredor Mediterráneo ...	88
Una racionalidad portuaria: el caso del Puerto de Alicante	89
Racionalidades industriales: la automotora Seat y el cluster de la cerámica, dos lógicas distintas	91
Una racionalidad del sector agrícola: las hortalizas andaluzas ...	94
Una racionalidad turística: el caso de Benidorm	95
Una racionalidad urbana: el caso de Valencia	97
En la encrucijada de las distintas racionalidades: objetivos comunes y posiciones específicas	98
LA POLITIZACIÓN DE LOS DISCURSOS POR LOS ACTORES COLECTIVOS	101
Los actores colectivos: llevar el Corredor Mediterráneo a la escena pública	101
Agrupaciones más o menos representativas	101
Construcción de discursos políticos por los actores colectivos	102
De la politización del discurso al objeto político	105
Los actores del Corredor Mediterráneo y sus múltiples afiliaciones	105
Debates políticos	106
El Corredor Mediterráneo como horizonte de expectativa política ...	107

LA MEDIATIZACIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO, REFLEJO DEL JUEGO DE LOS ACTORES	107
Los medios, el Corredor y la vida política	108
El papel de la prensa en el debate sobre el Corredor Mediterráneo	110
La prensa y la actualidad de los actores económicos	110
La prensa como tribuna política	112
La prensa, ¿lugar de un debate sobre el Corredor Mediterráneo?	112
CAPÍTULO 4. EUROPEIZACIÓN DE LA REIVINDICACIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO	115
GRUPOS DE PRESIÓN Y EUROPEIZACIÓN DEL DEBATE SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO	116
De Ferrmed a EU Core Net Cities: grupos de presión de dimensión europea	116
Los grupos de presión y su modo de acción	116
<i>Lobbies</i> para el Corredor Mediterráneo	117
El <i>lobbying</i> manos a la obra	119
Las conferencias como mecanismo de acción privilegiado	120
Ferrmed y sus conferencias: una demostración de fuerza ...	120
EU Core Net Cities: conciliar intereses locales	122
La iniciativa conjunta Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities: el Corredor Mediterráneo, objeto en común	127
Hacia una despolitización del Corredor Mediterráneo	129
De los retos políticos a la escenificación de un consenso	129
Los <i>lobbies</i> y la despolitización de los discursos	130
LA EUROPEIZACIÓN DEL DISCURSO PARA SERVIR A PROYECTOS MÚLTIPLES	131
La reivindicación del Corredor Mediterráneo como paradigma europeo	131
Los transportes en Europa y el interés de los <i>think-tanks</i> ...	131
Ferrmed como paradigma	132
La europeización de las reivindicaciones como instrumento de acción	133
Una argumentación de la centralidad	133
Una argumentación de la periferia	135
Una argumentación por la integración de los países vecinos	137

CAPÍTULO 5. FORMAS DE TERRITORIALIZACIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO	139
EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LA ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO EUROPEO	140
El Corredor Mediterráneo al servicio de la territorialización europea	140
El Corredor Mediterráneo, herramienta para Europa	141
El Corredor de los actores institucionales y el Corredor de los actores económicos: de lo local a lo global	143
¿Tiene el Corredor Mediterráneo un territorio?	145
Variabilidad de los trazados, estabilidad de los puntos de anclaje	145
Territorializaciones distintas según el discurso e idea de los actores	147
EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LA ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO ESPAÑOL	148
La vertebración del territorio nacional por las redes de transporte	149
Unidad nacional e integración europea por la fuerza de la red	149
La «vertebración» del territorio, una idea clave en la planificación de transportes en España	150
La gobernanza territorial en el reto del Corredor Mediterráneo ...	153
De un sistema de gobierno a un proceso de gobernanza ...	153
Un Corredor al margen de las lógicas tradicionales del planeamiento	154
Alta velocidad y mercancías: dos fases del corredor con procesos de territorialización distintos	155
CAPÍTULO 6. EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y SUS FORMAS LOCALES DE TERRITORIALIZACIÓN	157
LAS CIUDADES, PUNTO DE ANCLAJE DE UN CORREDOR PARA VIAJEROS	158
Las estaciones de alta velocidad y el Corredor Mediterráneo	158
Estaciones de AVE, ¿una especificidad mediterránea de la alta velocidad?	158
Dos metrópolis en el espejo de sus estaciones: Barcelona Sagrera y Valencia Parque Central	161
Estaciones para existir en la red: el AVE, ¿modo de transporte o proyecto urbano?	164
El Corredor en la ciudad: territorialización política y económica por las estaciones	167

Politización de las estaciones	167
Las estaciones en el contexto económico	168
UN CORREDOR DE MERCANCÍAS EN PUNTITOS	170
La conexión portuaria, elemento primordial del Corredor Mediterráneo	170
Los puertos mediterráneos españoles y su hinterland	171
Los puertos secundarios: malas conexiones y opciones estratégicas	172
Los grandes puertos y la cuestión de los <i>hubs</i>	173
Las plataformas logísticas, ¿manifestaciones del Corredor Mediterráneo?	174
Presencia creciente del sector de la logística	174
¿Plataformas que anticipan el Corredor Mediterráneo?	176
CONCLUSIONES	181
Estatuto y funciones de un proyecto de ordenación territorial	182
Los procesos de planificación en el prisma del Corredor Mediterráneo	184
Por una aproximación geográfica a los corredores de transporte	185
BIBLIOGRAFÍA	189
ANEXOS	205

Introducción

Soñar el sueño imposible, luchar contra el enemigo invencible, correr donde valientes no se atrevieron, alcanzar la estrella inalcanzable.

(Miguel de Cervantes, *Don Quijote*)

A la hora de escribir este libro se anuncia la constitución del Fòrum Valencià pel Corredor Mediterrani, cuya meta es reunir a los distintos actores de la Comunidad Valenciana que actúan a favor del Corredor Mediterráneo, para posicionarse como una fuerza de reivindicación local y regional frente al Gobierno central español y a la Comisión Europea (*Levante-EMV*, 2016). El Foro reúne a la Generalitat y a actores del sector público, como las universidades y sindicatos, pero también a actores privados, como las asociaciones empresariales y grandes empresas que ya participaban en el debate sobre el proyecto de Corredor. Con este nuevo grupo de presión, Valencia refuerza su posición central en el eje mediterráneo y afirma la prioridad económica de una infraestructura ferroviaria litoral, tras la promesa, en enero de 2015, al inicio de un año de elecciones crucial para España, del Gobierno de Mariano Rajoy (PP) de llevar el AVE a ocho capitales de provincias más, lo que representa unos mil kilómetros de vías adicionales, conforme con las promesas de los sucesivos gobiernos. La comunicación gubernamental pone de relieve el tren de alta velocidad para viajeros y no el transporte de mercancías. El mapa de los nuevos tramos muestra la voluntad de equilibrar la red hacia el oeste y el norte de España, con excepción de los tramos a Castellón, Murcia y Granada (Alonso, 2014). La línea prevista de Badajoz a Plasencia (Extremadura) confirma el objetivo de llegar en alta velocidad a todas las provincias. Entre las prioridades, el Corredor Mediterráneo tiende a desaparecer como eje, aunque sigue presente como territorio, pues casi todas las provincias de la costa quedan en el mapa de la alta velocidad, excepto Almería. Esta presencia/ausencia en los planes de infraestructuras, que se traduce en un conjunto de operaciones en determinados puntos que llevan a la fragmentación del eje, es un hilo conductor de la larga historia del Corredor Mediterráneo, que desde la década de 1920 ha conocido alternativas fases de gracias y desgracias en la planificación nacional de infraestructuras. El

Corredor también es un asunto político de gran importancia, basado en el enfrentamiento de visiones contrarias del territorio. El debate sobre el planeamiento del eje mediterráneo ahora se plantea en la escena europea, lo cual le confiere una legitimidad fuera de su contexto original, una ampliación de su posible financiación y asimismo nuevos retos para el planeamiento y la gobernanza.

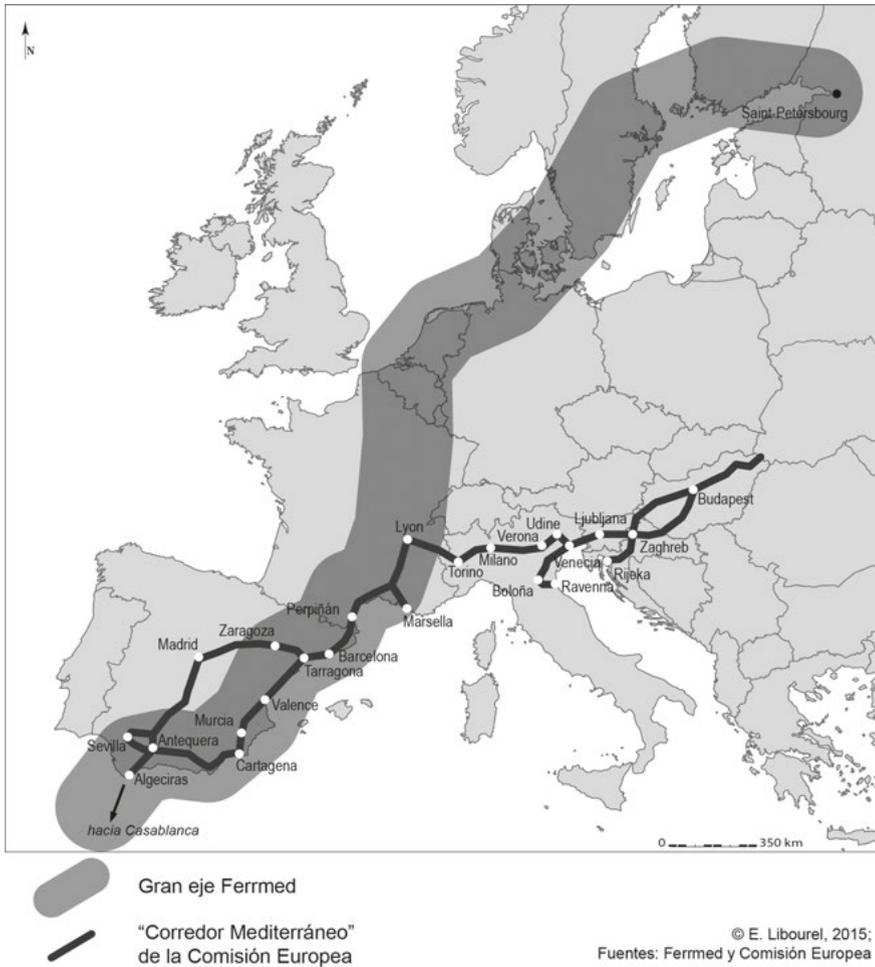
El Corredor Mediterráneo: problemas de definiciones

La apelación *Corredor Mediterráneo* se refiere a un objeto geográfico que corresponde a distintos trazados y proyectos a escala española y europea: es a la vez un proyecto español relativamente antiguo para vincular las regiones litorales y uno de los nueve ejes multimodales definidos por la Comisión Europea en 2013 (Commission européenne, 2013) para constituir la trama básica de la red central de transportes. En la visión europea, el Corredor Mediterráneo se extiende desde el sur de España (país que atraviesa con un doble trazado por la costa y por el interior) hasta la frontera de Ucrania. Además, el Corredor Mediterráneo también se refiere a la propuesta de gran eje ferroviario trans-Europeo de Ferrmed (Ferrmed, 2009), *lobby* cuya visión hace de la costa mediterránea española el trozo fundamental de un eje de mercancías desde Casablanca (Marruecos) hasta San Petersburgo (Rusia) (mapa 1).

Los distintos trazados que se consideran para el Corredor Mediterráneo y los espacios geográficos en los que se enmarca solo coinciden en la parte española. Además, el proyecto radica en España, donde se encuentran los principales territorios interesados y los actores que lo reivindican. Considerando que el Corredor Mediterráneo se sitúa histórica y geográficamente en el ámbito económico y político nacional, concentraremos el análisis en la parte española, pues los tramos previstos al sur de Gibraltar y al norte de los Pirineos son más recientes, menos estables a lo largo del tiempo y no dan lugar a similares procesos de apropiación territorial o reivindicaciones políticas.

El Corredor Mediterráneo español, aunque sea un proyecto de planeamiento perenne, no puede reducirse a una definición única. Presenta facetas múltiples y cambiantes según el contexto político y económico a distintas escalas. Una primera aproximación puede basarse en tres criterios fundamentales. Primero, se trata de un proyecto de infraestructura ferroviaria cuya finalidad (mercancías, viajeros o tráfico mixto) es variable, localizada a lo largo de la costa mediterránea española y de extensión variable, según la época, desde la frontera francesa hasta Valencia, Alicante, Murcia, Almería o Algeciras. Esta primera definición plantea el problema de los límites espaciales y del contenido del objeto que ofrecen diversas interpretaciones posibles, sucesiva o simultáneamente. Segundo, se trata de un objeto situado en el tiempo y el espacio, cuyo origen se remonta a la década de 1920 en la región de Valencia. Durante casi un siglo, el proyecto conoció sucesivas fases de planeamiento marcadas por documentos de planificación y eventos políticos. Su centro de gravedad se fue desplazando hacia el norte, es decir, hacia Cataluña, al mismo tiempo que iba ensanchando su espacio de referencia a Europa. Tercero, el

MAPA 1
Trazados del Corredor Mediterráneo a escala europea



Corredor Mediterráneo es un proyecto con una dimensión política fundamental en un contexto de tensiones entre los distintos niveles administrativos.

El término *Corredor Mediterráneo* se usa mucho en España, ha sido recuperado por la Comisión Europea y es aceptado por todos los actores implicados a todos los niveles del proyecto, y sin embargo conlleva un problema de terminología, pues los actores lo usan con distintos sentidos. Al abarcar diferentes realidades y visiones, se refiere a otros términos, como los de *arco*, *eje* o *fachada*..., a los que sustituye para mayor comodidad, pero de los cuales se hace eco al construir su sentido. La noción hace referencia a un amplio conjunto que puede abarcar un objeto

cual el Corredor Mediterráneo, pero que no se limita a este sentido. Es posible dar una definición *a minima* de la noción de corredor de transporte como espacio de ancho variable, de orientación longitudinal, ordenado en torno a infraestructuras de transporte que dan acceso al territorio. Se usará a continuación el término neutral de *eje* para hablar del espacio lineal a lo largo de la costa mediterránea con las propias características económicas, demográficas, etc. Sin embargo, los términos *arco*, *fachada* o *range*, que también se usan con respecto al Corredor Mediterráneo, se refieren a conceptos más precisos en el campo de la ordenación del territorio y a veces a un determinado momento de las políticas europeas de planificación. Como primera aproximación, el Corredor Mediterráneo se puede calificar de «idea territorial», lo cual permite tener en cuenta su complejidad y su relación con el territorio. Nuestro trabajo se focalizará en un objeto geográfico cuya característica esencial es que aún no existe: está inscrito en los documentos de planificación españoles y europeos, está en el centro de un debate político nacional y tiene impactos territoriales a través de determinados equipamientos locales, pero aún no se ha realizado como infraestructura de transporte, lo cual permite la variabilidad de los proyectos y definiciones.

Corredor Mediterráneo es una denominación común para los actores institucionales, políticos y económicos en España, así como para la sociedad civil. Sin embargo, en otras partes de Europa su uso parece reducirse a un pequeño grupo de especialistas de los transportes en la parte sur de Europa o de cuestiones de ordenación del territorio. En efecto, *Corredor Mediterráneo* se refiere en España, aunque para una realidad mal limitada e imprecisa, a un objeto familiar para todos los interlocutores, incluyendo los que no forman parte de los especialistas o protagonistas del proyecto. Al contrario, es interesante notar hasta qué punto el Corredor Mediterráneo carece de identidad en el resto de Europa, y especialmente en Francia, incluso para investigadores especializados en los temas de transportes o para actores ferroviarios. Parece que haya una diferencia mayor en la percepción del Corredor Mediterráneo como objeto en España y en Francia. Se puede plantear la hipótesis de que ello es debido a su carácter político en el marco nacional: el Corredor Mediterráneo está en el centro de conflictos políticos y territoriales en España.

El Corredor Mediterráneo en el marco científico

El Corredor Mediterráneo se ha estudiado relativamente poco con respecto a su carácter antiguo y generalmente se ha estudiado desde una perspectiva única (mercancías, puertos, alta velocidad...). Casi todos los estudios científicos son españoles y la mayoría realizados por investigadores de las regiones mediterráneas.

Distintos campos científicos dedican análisis al Corredor Mediterráneo con enfoques que realzan diferentes caras del mismo tema. La mayoría de las publicaciones son redactadas por economistas y abordan el Corredor a través de su impacto en la economía general o a través de un determinado sector económico. La cuestión de su impacto y relevancia socioeconómica también alimenta investigaciones, en particular sobre los flujos actuales o potenciales a lo largo del eje

mediterráneo (Bel i Queralt, 2010a; Muñoz Martínez, Barreiro Pereira y López de Sabando, 2014; Segarra *et al.*, 2013). Se trata, por una parte, de interrogarnos sobre la relevancia de las inversiones en el Corredor Mediterráneo teniendo en cuenta el tráfico potencial y los retos de la economía globalizada, y por otra parte, de comparar la evaluación de coste-beneficio del Corredor con la de otras grandes infraestructuras, como líneas de alta velocidad, para las cuales se han hecho importantes inversiones en España (Albaladejo y Bel i Queralt, 2011). Otros trabajos de investigación se focalizan en un determinado sector, como la agricultura (Morales Gil, 1997; Pérez Mesa y García Barranco, 2015; Vidal Olivares, 1992) o la industria (Milla Bordera, 2013; Serrano, 2014), que son los dos principales focos de reivindicación del Corredor Mediterráneo. Sin embargo, estos estudios no se concentran en el Corredor Mediterráneo, sino que estudian temas más amplios, como las exportaciones a Europa, el transporte de mercancías, la logística o la competencia intermodal (Aguayo González *et al.*, 2007; Cámara Boluda, 2012; Estrada, 2011, 2014).

Los análisis económicos y geográficos del Corredor Mediterráneo no se pueden disociar de un análisis político, pues se interesan por las opciones políticas en cuanto a la construcción de infraestructuras en España y el papel del Corredor en dichas opciones. Estos análisis también son obra de investigadores involucrados en la vida política, como Germà Bel (Bel i Queralt, 2010a, 2011a, 2012) en Cataluña o Josep Boira en Valencia (Boira i Maiques, 2013a; Boira i Maiques y Prytherch, 2015) –ambos autores también escriben en la prensa–. El análisis político también se interesa por las relaciones con Europa, por el Corredor Mediterráneo como apertura hacia el mercado continental (Boira i Maiques, 2002, 2010; Muñoz Martínez, 2012), y sus implicaciones en la política regional (Díez Verdejo y Pinazo Hermandis, 2005; Giménez i Capdevila, 2012).

La cuestión de la integración regional también aparece en la literatura bajo la perspectiva espacial de la constitución en torno al Corredor Mediterráneo de un conjunto litoral coherente de características comunes (Montesinos, 2014; Serrano Martínez, 2012), sobre todo desde el punto de vista de los intereses económicos y comerciales y, asimismo, de la construcción de conjuntos territoriales macrorregionales que puedan favorecer una mejor integración en la Unión Europea y en los mercados globales. El vínculo entre territorio e infraestructura también aparece a escala nacional en la literatura que subraya la posición del Corredor Mediterráneo en el esquema general (Olmos, 2011), a escala regional para poner de relieve la constitución de un territorio mediterráneo (Boira i Maiques, 2010; Català i Oltra, 2013), o a escala local con estudios de impacto de los equipos de transporte (Milla Bordera, 2013; Romera Franco, 2011; Serrano, 2014).

Además de una literatura científica relativamente concentrada en torno a algunos autores claves, existe una importante producción de literatura administrativa (informes, estudios, documentos..., publicados en distintos niveles). En España, los documentos de planificación nacional en su gran mayoría se interesan por el conjunto de la red y, por lo tanto, rara vez le otorgan un peso importante al Corredor Mediterráneo, que tan solo aparece como una de las propuestas. Sin embargo, el Ministerio de Fomento publica notas e informes sobre

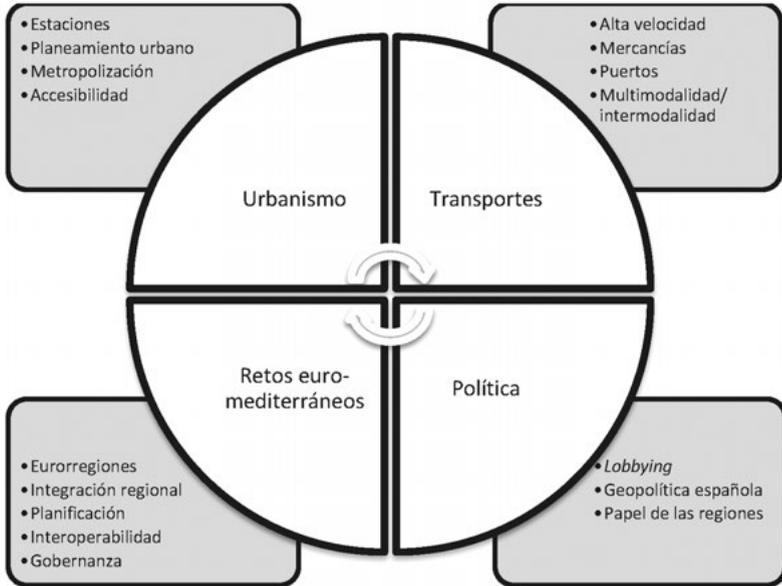
el Corredor en determinados momentos del debate político. Los gobiernos regionales a menudo tienen la iniciativa del debate, pero publican pocos informes al respecto, excepto la Generalitat de Cataluña (Generalitat de Catalunya, 2011, 2013a, 2013b, 2015). El sector privado –asociaciones empresariales y *think-tanks* como el Instituto Ignasi Villalonga de Economía y Empresa (IIVEE)– publica informes económicos con frecuencia, encargados a investigadores como Josep Boira, en el caso del IIVEE, o César Camisón, en el caso de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE).

A escala europea, el Corredor Mediterráneo no existe como tal en los proyectos de la Unión Europea hasta que entra en 2013 en los nueve corredores multimodales de la red central (Commission européenne, 2013). La DG-Move (Dirección General de Movilidad y Transportes) publica a propósito de cada corredor un informe que presenta la metodología para su implementación y una bibliografía básica sobre el tema (Commission européenne, 2014), concentrándose en cuestiones de ingeniería y ordenación del territorio como los cuellos de botella. Hasta ahora, solo existe un estudio sobre el conjunto del trazado del Corredor por seis países (Guédel, 2014): tiene en cuenta las oportunidades económicas y modela el potencial de tráfico de la infraestructura con una perspectiva de crecimiento anual del 1,5%. En su informe, la DG-Move subraya que los estudios hechos en España –que a menudo no se publican– sobre todo se concentran en prever la demanda para alta velocidad y en estudiar las infraestructuras dedicadas a mercancías existentes o previstas, con especial atención a la conexión con los puertos y a los cuellos de botella. Finalmente, a nivel europeo, el *lobby* Ferrmed, especializado en la promoción del Corredor Mediterráneo, también publica con regularidad estudios sobre el tema, como su informe fundamental de 2009 (Ferrmed, 2009) o estudios muy específicos sobre aspectos técnicos del corredor, desde la infraestructura hasta el material rodante (Alstom *et al.*, 2009; Cenit, 2012; Ferrmed, 2012a, 2012b; Ferrmed y Cenit, en prensa; Ferrmed y EU Core Net Cities, 2015; KTH-Railway Group et TÜB, 2010). El objetivo de dichos estudios, que a veces se realizan en cooperación con organizaciones empresariales y organismos de investigación, es convencer a la Comisión Europea y al Gobierno español de que es necesario ir avanzando con el proyecto de Corredor Mediterráneo, usando argumentos técnicos. Sin embargo, al contrario de otros proyectos transeuropeos, como el corredor de Rotterdam a Génova (Austria-Tech, 2009; Niskanen, 2005), no existe ningún grupo de investigación especializado en el Corredor Mediterráneo.

En este contexto, caracterizado por una importante dimensión nacional de las investigaciones sobre el Corredor Mediterráneo y por el predominio de los enfoques económicos, queda por explorar en gran parte la aproximación geográfica del proyecto. Aunque haya pocas publicaciones al respecto, también se puede analizar el Corredor a través de las cuestiones de transporte, de urbanismo, de cooperación euromediterránea y de retos políticos (figura 1).

Adoptaremos el punto de vista de la geografía, con una aproximación basada en las cuestiones territoriales, casi ausentes hasta ahora de la literatura científica y más aún de la literatura administrativa. Integración regional.

FIGURA 1
El Corredor Mediterráneo en la encrucijada de distintas temáticas de investigación



¿Omnipresencia o indiferencia?

El Corredor Mediterráneo está en la encrucijada de retos e intereses múltiples, lo cual lo hace aparecer frágil, equívoco y maleable. El investigador puede sorprenderse ante la diversidad de definiciones y usos de la apelación de Corredor Mediterráneo por los distintos actores, y asimismo ante su uso en la literatura científica.

La sustancial presencia mediática del Corredor Mediterráneo, proliferando el tema sin traducirse en apariencia en una infraestructura, es un primer elemento importante. De hecho, el Corredor Mediterráneo está muy presente en el debate político y económico, y actores de todo tipo y a todos los niveles lo usan como atributo territorial o reivindicación política. Mas el Corredor Mediterráneo sigue desde hace más de un siglo en el estado de proyecto de infraestructura cuya realización está programada aunque siempre postergada. En este contexto, ¿cabe considerar el Corredor Mediterráneo como un objeto únicamente discursivo, señal de otra cosa por averiguar, que no sería principalmente un proyecto de infraestructura ferroviaria?

La segunda clave es la pasión que el Corredor Mediterráneo parece desencadenar en España y que se revela por medio de la audiencia mediática que se le otorga. A nivel nacional, son los actores regionales y locales quienes muestran un

interés superior por el tema, porque ven en el carácter transeuropeo del proyecto la garantía de su legitimidad y la certidumbre de su realización. Hasta este punto, parece que el Corredor Mediterráneo sea un problema únicamente español y solo remita a cuestiones de planeamiento y de geopolítica nacional. El desajuste entre el excesivo interés por el Corredor Mediterráneo a escala regional y nacional, y su poca representación a escala europea cuestionan el estatuto de los proyectos transeuropeos como objetos reales de planificación o como elementos para legitimar proyectos anclados en realidades locales.

En último término, paradójicamente, el Corredor Mediterráneo también puede suscitar cierta indiferencia, sobre todo en Francia. Considérese el Corredor como proyecto transeuropeo (y por lo tanto que interesa a Francia como a los demás países atravesados por él) o como un proyecto español cuya vocación es asegurar la interconexión con la red francesa, este país ocupa un papel esencial en el dispositivo. El carácter «invisible» del Corredor Mediterráneo al norte de los Pirineos revela la ignorancia casi total en que se mantiene el tema, excepto entre los pocos actores del ámbito ferroviario implicados en los proyectos transfronterizos. Solo los actores de regiones fronterizas, particularmente del Languedoc-Rosellón, implicados en el proyecto de línea de alta velocidad Montpellier-Perpiñán, tienen una visión prospectiva de la interconexión con España, aunque los problemas de dicha línea también se consideren casi exclusivamente en el marco nacional. Para casi todos los demás actores el Corredor Mediterráneo es un problema exclusivamente español, asociado a un debate político nacional y visto únicamente desde el punto de vista de la interoperabilidad de la red, es decir, de la adaptación de las líneas ibéricas a los estándares europeos.

Esta paradoja (Francia es el eslabón central del Corredor Mediterráneo pero parece no interesarse en su realización) hace del Corredor Mediterráneo un objeto variopinto que integra dimensiones variadas que a veces se complementan y a veces se yuxtaponen sin comunicarse. También cabe tener en cuenta el Corredor en su dimensión multiescalar, como objeto que cruza los retos propios de cada nivel institucional y cada territorio.

El Corredor Mediterráneo, un objeto problemático

Este estudio se sitúa en la encrucijada de varios campos epistemológicos, territoriales e institucionales. Distintos elementos participan en la definición del Corredor Mediterráneo aunque no siempre sean específicos de este proyecto. La geopolítica española, las tensiones entre las comunidades autónomas y el Estado central, y asimismo entre las propias regiones, van moldeando el Corredor Mediterráneo como objeto político. La planificación de las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) a partir de los años noventa (Commission européenne, 1990) introduce una capa adicional de complejidad en la gobernanza del proyecto. Además, el Corredor Mediterráneo se fundamenta, desde el punto de vista de las regiones que atraviesa, en cuestiones económicas que no dejan de estar en la actualidad del contexto de crisis, lo cual implica encontrar soluciones para reactivar el crecimiento económico, disminuir el paro y favorecer la reindustrialización. Finalmente, el

Corredor Mediterráneo está en el centro de retos territoriales a todas las escalas, como el proceso de metropolización de las principales ciudades de la costa, que buscan una imagen positiva para mejorar su atraktividad para las actividades turísticas y el sector terciario.

Como proyecto de ordenación territorial, el Corredor Mediterráneo se integra en un contexto multiescalas que compendia retos locales, regionales, nacionales y euro-mediterráneos. Las lógicas políticas, económicas y de planeamiento que lo sostienen se pueden leer a cuatro niveles perceptibles en los discursos que a él se refieren: *Corredor Mediterráneo* es a la vez un término común para describir un proyecto ferroviario y un eje litoral, un término técnico que incluye elementos de ingeniería, un término político que pone el proyecto en el escenario nacional y un término científico usado por los investigadores para describir un objeto polimorfo (tabla 1).

TABLA 1
Cuatro niveles del discurso sobre el Corredor Mediterráneo

<i>Nivel de lenguaje</i>	<i>Actores</i>	<i>Temas asociados al Corredor</i>
<i>Lenguaje corriente</i>	Sociedad	Proyecto ferroviario Zona de la costa Conjunto de infraestructuras y equipos en el litoral mediterráneo
<i>Lenguaje técnico</i>	Actores del transporte Actores institucionales Ingenieros <i>Lobbies</i>	Interoperabilidad Vías y material rodante Soluciones técnicas (tercer carril...) Seguridad ferroviaria Evaluación de impacto
<i>Lenguaje político</i>	Actores políticos Actores institucionales Asociaciones empresariales	Enfrentamiento Madrid/litoral Construcción de una red nacional Cuestión territorial Planificación
<i>Lenguaje científico</i>	Investigadores Universitarios <i>Lobbies</i>	Evaluación socioeconómica Historia del Corredor Análisis de discursos

A escala infranacional, el Corredor representa a la vez una oportunidad para el planeamiento urbano, un instrumento para el desarrollo regional y un objeto político. Su carácter político es el que cristaliza la relación de fuerzas de los niveles regionales y nacionales. Además, el Corredor Mediterráneo, como proyecto de planeamiento transeuropeo, está en la encrucijada entre la planificación española, que determina la ordenación del territorio por las redes de transporte, y la planificación europea, que define los objetivos de interconexión e interoperabilidad a escala continental. Por último, el Corredor Mediterráneo también se inscribe a escala mundial –aunque con menos vigencia– en los flujos económicos y de mercancías (los puertos tienen un papel de interfaces entre el territorio del Corredor Mediterráneo y su *foreland* global).

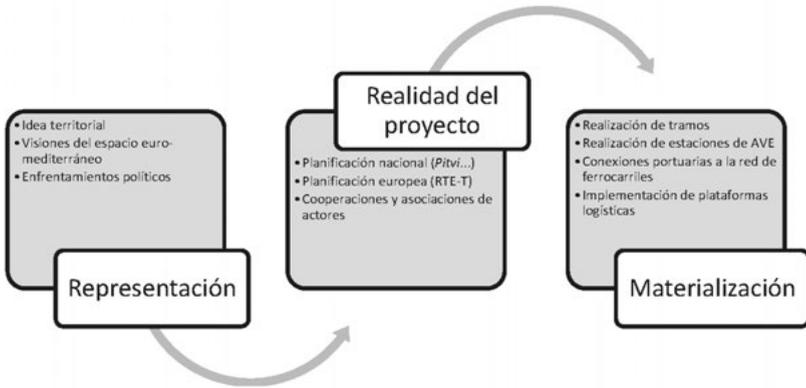
El carácter multiescalas de la inscripción del Corredor Mediterráneo en el territorio plantea tres cuestiones principales para la investigación. Las dos primeras se sitúan en la interfaz entre análisis teórico e interés operacional: se trata por una parte de identificar todos los niveles relevantes de lectura del Corredor Mediterráneo y el conjunto de los actores involucrados en el proyecto, y por otra parte de definir cuáles son los territorios y niveles institucionales relevantes para la realización de los numerosos equipos del Corredor Mediterráneo. La tercera cuestión es teórica: se trata de desarrollar un análisis que permita compendiar las dimensiones propias del proyecto, por una parte, y de los actores, por otra parte, y asimismo las hipotéticas deformaciones con respecto al equilibrio teórico.

La relativa indefinición del Corredor Mediterráneo y el hecho de que el objeto se pueda tener en cuenta en campos muy distintos son una coacción científica contundente, por lo que se plantea cómo abordar dicho objeto con una visión de geógrafo. En seguida se plantea el problema central de la definición del propio objeto de investigación: el Corredor Mediterráneo está omnipresente pero carece de definición clara o unívoca, como si dicha indefinición fuese su razón de ser en el marco complejo de gobernanza. El Corredor Mediterráneo, al ser omnipresente, integra el verdadero objeto de debate que es el de la política española.

Dos preguntas centrales guiarán la investigación. En la medida en que el Corredor Mediterráneo es un proyecto singular en el conjunto de los proyectos de planeamiento e infraestructuras en España y en la medida en que se hace necesaria una lectura multiescalas, ¿cómo interactúa en los procesos de ordenamiento y gobernanza en España? El problema es entender cómo un objeto que al inicio es un proyecto de infraestructuras basado en un proceso institucional clásico de toma de decisiones viene a ser un factor potente de recomposición del juego de los actores y de reinterpretación de los paradigmas del planeamiento a todas las escalas. Entre la dimensión técnica de la implementación de una infraestructura de transportes y la dimensión más apasionada del debate político, el hecho de que el Corredor Mediterráneo no se haya realizado todavía le va otorgando una influencia creciente en el terreno político.

Correlativamente se plantea la pregunta siguiente: ¿qué formas de territorialización puede engendrar un proyecto de infraestructuras de dimensión continental en el espacio del eje mediterráneo español? Se trata de analizar la dialéctica que se establece entre los distintos niveles institucionales así como entre las distintas escalas territoriales (europea, nacional, regional y local) en las que el Corredor Mediterráneo puede tener un efecto al conllevar representaciones territoriales, al participar en la recomposición de la gobernanza o al originar la creación de nuevos equipos. La inscripción del proyecto da lugar a distintas formas de territorialización materiales o inmateriales, desde la construcción de equipos ferroviarios hasta la modificación de la gobernanza en un determinado territorio en torno al proyecto de Corredor. En efecto, parece que el Corredor Mediterráneo pertenezca simultáneamente a tres dimensiones que teóricamente deberían ser sucesivas: es a la vez una representación, un proyecto actual y un proceso de progresiva materialización (figura 2).

FIGURA 2
Las tres dimensiones del Corredor Mediterráneo



Estas dos preguntas centrales llevan hacia la de los actores, institucionales o no, involucrados a todos los niveles, y asimismo a la de su relación de fuerzas. La múltiple inscripción territorial del Corredor Mediterráneo también indaga su carácter fragmentado y la posible definición de un «territorio de Corredor» en sí. ¿Cómo entonces se pueden ponderar las representaciones territoriales del Corredor Mediterráneo, por una parte, y, por otra, un proyecto de ordenación del que determinados tramos se van implementando sin que el corredor se materialice?

El Corredor Mediterráneo es un objeto a la vez múltiple y único, entre permanencias y evoluciones: es un proyecto bien identificado aunque de diversas interpretaciones, pero también de relativa estabilidad desde más o menos un siglo a pesar de sus incesantes modificaciones y constantes enmiendas. Por otra parte, el proyecto solo se puede entender teniendo en cuenta las racionalidades peculiares de los actores involucrados, cada uno persiguiendo objetivos propios. La divergencia y el diálogo entre los distintos intereses son los que permiten definir el proyecto de corredor. Basándose en esos dos planteamientos, la tesis propone analizar el Corredor Mediterráneo apoyándose en tres hipótesis principales que constituyen tres aspectos fundamentales del Corredor.

La primera hipótesis es que el Corredor Mediterráneo puede analizarse como un proyecto de infraestructuras definido por sucesivos documentos de planificación que contribuyen –aunque sea de manera movедiza a lo largo del tiempo– a consolidarlo como objeto compartido entre un conjunto heterogéneo de actores. Por lo tanto, la realización de la infraestructura importa menos que la existencia del proyecto y su impacto en el territorio.

La segunda hipótesis es que el proyecto de infraestructura ferroviaria en el eje mediterráneo no es el elemento central, sino que el Corredor Mediterráneo se ha convertido en un tema importante merced a su inscripción en el debate

político español. El Corredor tiene un papel distinto del de los demás proyectos de infraestructuras al estar en el centro de un debate que implica a un amplio espectro de actores públicos y privados a todos los niveles institucionales y territoriales. Parece que lo esencial en el debate sea la dimensión simbólica del proyecto como objeto político.

La tercera hipótesis –que es la base del análisis geográfico que se propone hacer– es que el Corredor Mediterráneo está en el centro de procesos de territorialización que a todas las escalas modelan el espacio y la gobernanza independientemente de la propia infraestructura. Sería pues un factor de recomposición de los perímetros relevantes, a distintos niveles, para aplicar los planes de infraestructuras, y en definitiva un elemento de cristalización frente a la profunda desunión del territorio español.

Desde el punto de vista metodológico, se plantea el problema de abordar como geógrafo un objeto aún sin realizar pero que no deja de ser polémico en el ámbito político y económico. Cabe poner la dimensión espacial en el centro del análisis, en un momento en el que el estatuto del Corredor Mediterráneo como proyecto movedido y discutido sigue siendo problemático porque se encarna a la vez en proyectos locales numerosos y heterogéneos y en discursos múltiples. El punto central de este trabajo es el análisis de estas dos encarnaciones, una territorial y otra discursiva.

El método está basado en entrevistas semiestructuradas, que constituyen la principal fuente de informaciones de primera mano. Se han realizado con aproximativamente cincuenta actores públicos o privados, económicos, políticos, académicos..., con una duración media de más de 2 horas y proporcionan cantidad de datos sobre los conocimientos básicos (incluso en el campo de la ingeniería de transportes), los intereses de los actores, los conocimientos científicos, la política y la economía en general... Se procede a un inventario del contenido de las entrevistas y a su análisis a través de un filtro basado en el análisis de datos provenientes de otras fuentes. Los otros métodos utilizados en su mayoría están relacionados con el trabajo de campo (conferencias, inauguraciones, visitas...). Una estancia de tres meses en el Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local de la Universidad de Valencia y varias estancias más cortas en España y en Bruselas fueron necesarias para acceder a los archivos (en particular ferroviarios) y para hacer una encuesta a estudiantes de universidades españolas, lo cual precisaba una presencia prolongada y numerosos viajes entre las distintas ciudades. Las encuestas de campo fueron completadas con un trabajo de documentación y análisis de datos socioeconómicos (por ejemplo, en cuanto a flujos de mercancías) necesarios para dibujar el marco del tema de estudio. Asimismo, la investigación está basada en un conjunto de fuentes diversificadas de literatura científica, de documentos institucionales, de publicaciones en papel o en internet de las asociaciones empresariales y grupos de presión, y en un importante conjunto de artículos de prensa y de blogs.

1 Historia del Corredor Mediterráneo

–Alors, je vous écoute. Qu’est-ce qu’on met à la place de «conséquences graves»? Je vous écoute.
–On pourrait dire «graves conséquences». C’est moins fort que «conséquences graves».
–Ils sont comment dans la direction Europe?
–Très inventifs aussi.

(Abel Lanzac, *Quai d’Orsay*, Tome 2)

La idea de Corredor Mediterráneo inscrita en los documentos de planificación de las Redes Trans-Europeas de Transporte y en los planes de infraestructuras españoles desde los años noventa está basada en casi un siglo de reivindicaciones, de pensamiento territorial y de proyectos que más o menos se han llevado a cabo, entre peticiones de principios y realización de fragmentos de infraestructuras. Las primeras alusiones a la posibilidad de un Corredor Mediterráneo se remontan a los proyectos de unos empresarios valencianos en las décadas de 1920 y 1930, de tal modo que los actuales proyectos –europeos, nacionales o regionales, públicos o privados– reposan en un verdadero palimpsesto de referencias infraestructurales, territoriales, culturales e históricas.

Existen antagonismos políticos y reivindicaciones territoriales en las escalas local, regional y nacional, una fuerte implicación de actores privados que actúan según su arraigo local y según la inscripción de sus actividades en el contexto globalizado, y una integración en el contexto europeo de planificación, que conducen a considerar las escalas imbricadas en las que se presenta el Corredor. Además, las lógicas cronológicas de los empresarios, de los actores políticos o de la planificación europea no siempre encajan. Por eso es necesario colocar los actuales proyectos en su contexto histórico y determinar el impacto de los debates pasados en los actuales trazados. Esta aproximación permite entender la evolución del concepto de Corredor Mediterráneo, la creciente complejidad del objeto y la construcción de visiones del Corredor según los objetivos y reivindicaciones propios de cada momento.

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y SUS REIVINDICACIONES ANTIGUAS

Génesis del Corredor Mediterráneo

Las primeras reivindicaciones a favor de un eje de transporte ferroviario que enlace las regiones productoras mediterráneas de España con los principales mercados europeos surgen en la década de 1920, en el sector agrícola.

La exportación de cítricos y las primeras reivindicaciones

Las regiones mediterráneas producen frutas y verduras, y el sector agroalimentario es tradicionalmente muy potente. España es el principal abastecedor de hortalizas (producidas en su mayor parte en las regiones mediterráneas) para los mercados de Europa occidental. En la década de 1920 es el único sector que impulsa el comercio exterior del país: «A diferencia de la tendencia hacia la autarquía del conjunto de la economía española durante el primer tercio del siglo xx, los decenios iniciales de la centuria suponen en el País Valenciano un período en el que se consolidan sus vinculaciones con el mercado exterior, como resultado del espectacular aumento de las exportaciones» (Palafox Gamir, 1983: 339).

Después de la Primera Guerra Mundial, las exportaciones de cítricos crecen de manera importante: entre 1920 y 1930, han sido multiplicadas por cuatro, pasando de 257,9 a 1.084,6 miles de toneladas (Hérin, 1968; Palafox Gamir, 1983). En el mismo periodo, Gran Bretaña, que era el primer cliente, representa una parte cada vez menos importante de las exportaciones, que se dirigen de manera creciente hacia Francia y Alemania. Al final de los años veinte, la cuota del ferrocarril en las exportaciones de naranjas se acercaba al 30% (era del 6% a principios de siglo), lo cual se puede relacionar con el mercado y el hecho de que los clientes son en su mayoría continentales. Este crecimiento se hizo perjudicando el transporte marítimo, que hasta este momento era el dominante.

Frente a un sector agrícola dominado por unos pocos compradores extranjeros que controlan las posibilidades de financiación y crédito y por algunos armadores que transportan los cítricos a menudo en condiciones mediocres, surgen varias propuestas de reorganización del sector, particularmente cuando dos episodios de frío amenazan la producción del invierno 1925-1926. Entre dichas propuestas se pueden citar las de José Bellver Mustieles en 1927 y la de Francisco Doménech Beltrán y Juan B. Doménech Doménech en 1928, que analiza Vicente Abad García (Abad García, 1981). Ambas propuestas subrayan la necesaria reforma del sector y recomiendan –en cuanto a transportes– que se establezca un monopolio para una nueva compañía de navegación, controlada por el Estado según la primera propuesta o por los propios productores de naranjas según la segunda: frente al problema del coste y calidad del transporte marítimo, no se propone cambiar de modo de transporte. Las dos propuestas son rechazadas por las asambleas de productores de naranjas que tienen lugar en Valencia y Castellón en 1928 porque los product-

res quieren conservar el modelo existente. La mayoría de los profesionales siguen fieles a un principio liberal e individualista reacio al cambio. La década de 1930 es la del individualismo «más cerril e intransigente», según Ignasi Villalonga, jurista y político valenciano (Villalonga, 1934: 113).

Sin embargo, frente al crecimiento de las exportaciones hacia los países continentales y a las carencias del transporte marítimo, una fracción de los productores de cítricos se declaran a favor del transporte por ferrocarril. En 1924 se crea en Valencia la FEN (Federación de Exportadores de Naranjas) en torno al carismático Norberto Ferrer, propietario en Carcaixent, a 45 km al sur de Valencia, de una de las principales plantaciones de naranjos que aún existe hoy en día (Bellveser, 1982; Daràs i Mahiques, 2015). Vicente Abad García, investigador en la Universidad de Valencia, explica que la FEN pide, desde los años veinte, mejores condiciones de transporte por ferrocarril para los cítricos (Abad García, 1984), que alcanza parcialmente con un descenso de los precios del transporte de mercancías. No obstante, su principal reivindicación, que es la implementación de un tercer carril para la circulación de los trenes de ancho europeo,¹ no se realiza. Casi un siglo más tarde, esta es sin embargo la propuesta que se está realizando.

Los exportadores de naranjas que estuvieron entre los primeros en pedir un Corredor Mediterráneo conforme al estándar europeo desde los años veinte vuelven a afirmar sus reivindicaciones en los momentos clave del debate. Cuando en 1996 se inscribe el Corredor Mediterráneo en las RTE-T, España sigue siendo el primer productor mundial de cítricos: «España es el país líder en la exportación de frutas frescas debido a su posición dominante en cítricos, incluyendo naranjas, mandarinas y limones. De hecho, España controla alrededor de la mitad del volumen del comercio mundial de mandarinas» (Cook, 1997: 187). Las frutas se exportan en su mayor parte hacia Europa, especialmente Alemania, Francia y Países Bajos. La Comunidad Valenciana por sí sola produce las dos terceras partes de los cítricos españoles y, con excepción de Canarias, las comunidades autónomas mediterráneas producen casi la totalidad de los cítricos (Soria, 1996). En los años 1970-1980 el transporte por ferrocarril de mercancías en general y de hortalizas en particular conoció una caída drástica porque la carretera parecía más idónea para entregar las mercancías a su destinatario final con costes más bajos (García Martínez *et al.*, 2010). Sin embargo, en los últimos cincuenta años el volumen transportado por ferrocarril en España queda estable.

El contexto actual de crisis, combinado con la subida del precio del combustible hasta 2015, con la posibilidad de una «ecotasa» europea, y con crecientes exigencias medioambientales, invita a reconsiderar las ventajas del transporte ferroviario. En 2011 el presidente de la Asociación de Exportadores de Frutas de Castellón (Asociex), Jorge García, lamenta ante la prensa que las infraestructuras

1. El ancho estándar en Europa y en la mayoría de los países es de 1.435 mm y corresponde a la normativa de la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles). En España el «ancho ibérico» que tiene la mayor parte de la red es de 1.668 mm, lo cual plantea problemas de conexión en la frontera.

ferroviarias ya no sean operativas y considera que un Corredor Mediterráneo de mercancías sería clave para el sector agroalimentario, sobre todo si permite mejorar la intermodalidad entre ferrocarril y carretera (Olivares Ruipérez, 2011).

París-Casablanca: surgimiento de la justificación por el turismo

En la misma época surge la idea de que el ferrocarril podría ser un potente medio para desarrollar el turismo español, especialmente canalizando los flujos de franceses entre Marruecos y la metrópoli. A esta idea se suma la conciencia del potencial turístico de la costa mediterránea española, aunque en esa época se sitúe al margen del principal eje ferroviario que atraviesa la Península.

El Patronato Nacional de Turismo (PNT) se crea en 1928 bajo la dictadura de Primo de Rivera con el objetivo de desarrollar el turismo en España. Para solucionar el problema del viaje entre París y Marruecos por ferrocarril, que carece de conexiones garantizadas en Madrid y Algeciras entre las distintas partes del viaje, el PNT crea en 1932 un tren directo de Casablanca a París vía Córdoba, Madrid y Ávila, es decir, vía un itinerario por el centro de la Península. En el trayecto de ida se prohíben las paradas, pero se entregan folletos turísticos junto con el billete de regreso –válido varios días– y se permite parar en las ciudades atravesadas. Se promocionan las ciudades de Granada, Córdoba, Toledo y Sevilla, que hacen referencia al imaginario orientalista de los viajeros del siglo XIX. La Oficina de Turismo Español (OTE) de París empieza desde entonces a promocionar itinerarios más diversificados para valorizar la ruta de Francia a Marruecos. El itinerario por Irún y Madrid tiene una alternativa por Canfranc y Zaragoza y otra por Port-Bou, Valencia y Almería, primera evocación de un recorrido por el eje mediterráneo (Boumeeggouti y Valero, 2006; Valero, 2009), aunque esté reservado a los viajeros en coche porque la costa carece de una red coherente de ferrocarril desde la frontera francesa hasta Algeciras.

Si en los años treinta todavía no existe la reivindicación de un eje ferroviario de viajeros en la costa, la promoción de un eje turístico que pase por dichas ciudades sigue en vigor: hoy en día los actores del turismo piden un Corredor Mediterráneo de alta velocidad con parada en los municipios turísticos para difundir el turismo en todo el eje. Más que un modo de transporte lo que surge en los años treinta es la conciencia de un Corredor Mediterráneo turístico.

Estructuración en torno a los primeros congresos y a Ignasi Villalonga

En los años treinta, los empresarios de la región de Valencia se estructuran en torno a un objetivo común: desarrollar la economía valenciana reforzando su apertura hacia los mercados europeos. En este contexto se creó en 1929 el Centro de Estudios Económicos Valencianos (CEEV), que organiza la Conferencia Económica del País Valenciano de mayo a diciembre de 1934 en varias ciudades de la región, con la meta de poner el conocimiento al servicio del desarrollo económico regional: «Se trataba de crear, en la línea del pensamiento del momento, un “criterio” económico valenciano que pudiese ser defendido unánimemente por los diferentes partidos po-

líticos valencianos, en un contexto cambiante en el que los esfuerzos de unificación europea y de apertura a los flujos económicos mundiales se entrecruzan»² (Boira i Maiques, 2011a: 8). En el inicio del congreso, Ignasi Villalonga –que tiene vínculos con el valencianismo político– defiende el proyecto de infraestructuras ferroviarias para vincular la región de Valencia con Barcelona y Europa sin pasar por Madrid. Se trata esencialmente de un Corredor Mediterráneo de mercancías, para favorecer la economía valenciana y reforzar su peso en España.

Otros intelectuales de los años treinta también se comprometen a favor del Corredor Mediterráneo en nombre del acercamiento entre Cataluña y Valencia y de la apertura de sus economías hacia Francia y Europa. Romà Perpinyà i Grau, economista valenciano, forma parte del CEEV y participa en la conferencia económica de 1934. Publica en la revista *Economia i Finances* el texto de su intervención en la Unión Catalana justificando el interés de dicho acercamiento entre las dos regiones catalanohablantes. Se refiere a la crisis económica mundial y explica que la economía valenciana, basada en exportaciones agrícolas y en pequeñas industrias familiares, depende estrechamente del contexto internacional: «Aquí están las necesidades o los requisitos de prosperidad de la economía valenciana: prosperidad europea, libertad comercial, y bajos costes españoles»³ (Perpinyà i Grau, 1931: 374).

Romà Perpinyà también pone en tela de juicio la orientación comercial exclusiva hacia el mercado interior español, que a su parecer es responsable de un desequilibrio en los flujos del puerto de Barcelona, esencialmente importador cuando debería ser exportador al ser potentes las industrias catalanas. Partiendo de la constatación de que los puertos catalanes y valencianos representan el 50% del comercio exterior de la Península, el autor subraya el interés del eje mediterráneo (en particular de la alianza entre Cataluña y Valencia) para la economía ibérica. De esta manera, pone las relaciones entre las principales ciudades españolas y entre las distintas regiones en el centro de su argumentación. A la oposición entre Barcelona y Madrid (sometiéndose supuestamente la primera a la segunda) se añade la cuestión de la relación entre Cataluña y Valencia, dos regiones que se dan la espalda pero cuyos intereses no dejan de ser convergentes. Del análisis de las estructuras económicas de ambas regiones Romà Perpinyà deduce una necesaria ampliación de la cooperación en el marco de una economía abierta sobre Europa. Para él, allí se sitúan los argumentos más contundentes a favor de un corredor ferroviario doblado con un eje de cabotaje:

Mas déjenme observar dos medios de colaboración específicamente catalano-valencianos. Por tierra y por mar. Cataluña como Bélgica está en una situación

2. «Es tractava de crear, en la línia del pensament del moment, un “criteri” econòmic valencià que poguera ser defensat unànimement pels diferents partits polítics valencians, dins d’un context canviant en què els esforços d’unificació europea i d’obertura als corrents econòmics mundials s’entrecruaven».

3. «Heus ací les necessitats o requisits de prosperitat de l’economia valenciana: prosperitat europea; llibertat comercial, i baixos costos espanyols».

magnífica de regió de trànsit; pero para eso le falta un requisito. Salvar la frontera ràpidament i amb les menys despeses possibles. Cal, doncs, que s'estableixi una decidida col·laboració per tal de que sigui aviat un fet la via d'ample internacional des de les regions riques valencianes fins a la mateixa frontera catalana dels Pirineus.

Per mar, cal que considerem a la costa valenciàno-catalana no com un mar, sinó com un riu. Cal que intensifiquem el comerç marítim entre Catalunya i València. Si això fem, València absorbirà molts més productes catalans i Catalunya comprarà més a València. I al llarg de la costa s'establirà una de les regions més pròsperes d'Europa, com s'han establert al llarg dels rius europeus els grans hinterland de les grans ciutats europees⁴ (Perpinyà i Grau, 1931: 376).

Este razonamiento basado en el común interés de Cataluña y Valencia en la construcción del Corredor Mediterráneo subraya que las dos regiones son los motores del proyecto desde los años treinta. La energía con la que Romà Perpinyà defiende este interés común está relacionada con la voluntad de superar las tensiones de identidad y política en nombre de una mejor integración en la economía europea. El tema del *hinterland* europeo, en efecto, es una parte esencial de su argumentación porque la salida hacia el continente se presenta como un supletorio al mercado interior español, que, aunque sea esencial, según el autor limita el crecimiento de los puertos mediterráneos. Además, es interesante notar la referencia a la organización del comercio europeo a lo largo de grandes rutas fluviales presentada como una expectativa y un modelo de desarrollo económico. El transporte ferroviario, combinado con el cabotaje marítimo, sería para el Mediterráneo español un verdadero corredor, en el sentido de un manejo de infraestructuras de comunicación (Priemus y Zonneveld, 2003) que le permitiría acercarse material (salvando el paso de la frontera) y simbólicamente al centro económico de Europa, intensificando también los intercambios entre Cataluña y Valencia. El último argumento se suma al de la creación de una «megarregión» (Florida y Ayres, 2008) que muchos actores ponen de relieve en una perspectiva de desarrollo basada en los procesos de metropolización. Hoy en día, el Instituto Ignasi Villalonga de Economía y Empresa (IIVEE) –asociación sin ánimo de lucro que reúne a empresas, instituciones y expertos– es heredero de esta corriente de

4. «Però deixeu-me remarquí dues menes de col·laboracions especialment catalano-valencianes. Per terra i per mar. Catalunya com Bèlgica, està en actuació magnífica de regió de transit; per això la falta, però, un requisit. Salvar la frontera ràpidament i amb les menys despeses possibles. Cal, doncs, que s'estableixi una decidida col·laboració per tal de que sigui aviat un fet la via d'ample internacional des de les regions riques valencianes fins a la mateixa frontera catalana dels Pirineus.

Per mar, cal que considerem a la costa valenciàno-catalana no com un mar, sinó com un riu. Cal que intensifiquem el comerç marítim entre Catalunya i València. Si això fem, València absorbirà molts més productes catalans i Catalunya comprarà més a València. I al llarg de la costa s'establirà una de les regions més pròsperes d'Europa, com s'han establert al llarg dels rius europeus els grans hinterland de les grans ciutats europees».

los años treinta. Establecido en Valencia y con perspectiva regionalista, el Instituto sigue publicando informes (Català i Oltra, 2013; Institut Ignasi Villalonga, 2010; Turro, 2010a) y participando de manera activa en el debate y en las reivindicaciones a favor del Corredor Mediterráneo con el objetivo de promover la cooperación entre las regiones del noroeste del Mediterráneo.

Los proyectos de infraestructuras de la primera mitad del siglo xx en el eje Mediterráneo son la base de las actuales reivindicaciones de los *lobbies*. Cabe notar que si las nuevas perspectivas tecnológicas y la integración europea han ensanchado sus ambiciones, las reivindicaciones siguen siendo idénticas. La continuidad de la visión del Corredor Mediterráneo como columna vertebral saca a la luz los antagonismos territoriales españoles y traduce la búsqueda continua de una posición en la red de transportes que sea el reflejo de la importancia demográfica y económica de las regiones mediterráneas.

El Corredor Mediterráneo: historia de un desencuentro entre estructuras territoriales y red de transportes

El eje mediterráneo, ¿históricamente estructurante?

Las reivindicaciones históricas del Corredor Mediterráneo se fundamentan esencialmente en el argumento de la coherencia económica del eje litoral, basado en el dinamismo de los sectores productivos (industrial y agrícola) españoles, en la intensidad de los intercambios entre las regiones de la costa y en su peso demográfico.

Al final de los años cincuenta una misión del Banco Mundial pone de relieve el interés del eje mediterráneo en España y publica sus conclusiones en un informe de 1963 sobre el desarrollo económico del país (World Bank, 1963) que identifica el eje mediterráneo como uno de los territorios claves para el desarrollo, y subraya que carece de las adecuadas infraestructuras de transporte. Dicho informe se publica en un periodo de poca actividad a favor del Corredor, pero se inscribe en un contexto histórico particular: en los años cincuenta se va abriendo la dictadura franquista, España se adhiere a las principales organizaciones internacionales y acaba con la política de autarquía económica. Al mismo tiempo, los autonomismos de las regiones mediterráneas se van reforzando. En este doble contexto los autores del informe del Banco Mundial proponen un proyecto de autopista a lo largo de la costa mediterránea que sería el eje de comunicación mayor en la península Ibérica:

La única construcción importante susceptible de ser necesaria en un futuro próximo es la autopista de la Costa Oriental, una carretera moderna de acceso limitado con un nuevo trazado, con variantes e interconexiones en las principales áreas urbanas a lo largo de la costa mediterránea desde la frontera francesa hasta Murcia, es decir una distancia de 730 km más o menos. Este proyecto ambicioso está en fase de estudios en España y sostenemos la profundización de sus estudios y planificación. El argumento *prima facie* a favor de la construcción de semejante carretera es fuerte. Atravesaría los espacios de mayor densidad y de más rápido crecimiento del tráfico en toda España. Pasaría por

espacios industriales y agrícolas importantes y prestaría servicio a algunas de las regiones más turísticas del país (World Bank, 1963: 218).⁵

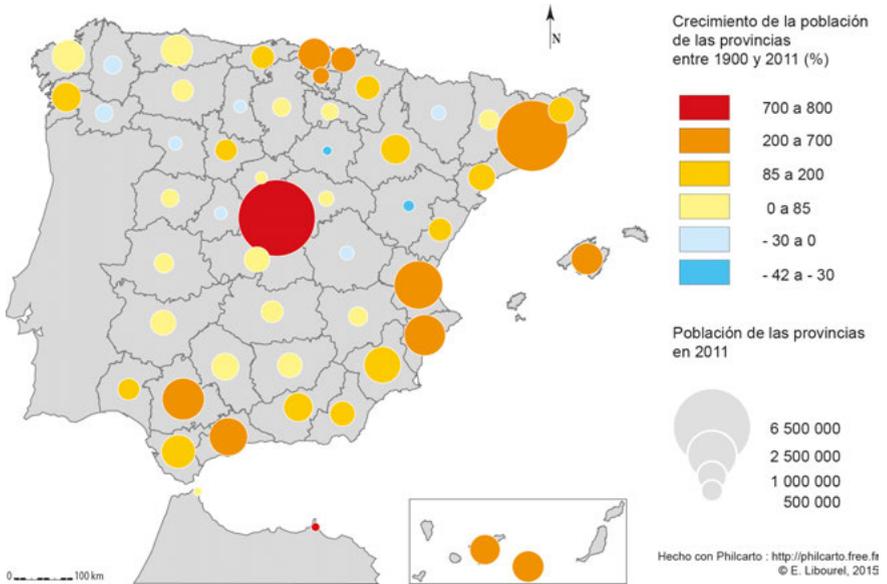
El proyecto se inscribe en un periodo de fuerte crecimiento del transporte por carretera y es coherente con la apertura de la economía española, que necesita mejorar los enlaces con Francia. De hecho, se inauguran en los años setenta los primeros tramos de la Autopista del Mediterráneo, acorde con una política de vertebración de un eje económicamente importante. Se trata del primer eje de gran envergadura que no pasa por Madrid. Además, el informe subraya las necesarias inversiones en las infraestructuras portuarias y en la mejora de las redes ferroviarias existentes.

La designación de un eje mediterráneo como eje prioritario está estrechamente relacionada con la observación de datos geográficos que el Banco Mundial subrayaba, así como la mayoría de los protagonistas del Corredor Mediterráneo hasta ahora. En efecto, las tendencias del siglo xx ponen este eje entre los más dinámicos de España. En términos demográficos, con excepción de Madrid, las provincias mediterráneas son las más pobladas y tienen las mayores tasas de crecimiento, a menudo superiores al 100% desde 1900, lo cual las pone en la situación más dinámica, junto con el País Vasco (mapa 2).

En términos económicos, las regiones mediterráneas también son muy dinámicas en el sector agrícola, industrial y turístico. El sector agrícola, de hecho, se ha desarrollado históricamente en las regiones mediterráneas, particularmente con la cultura de los cítricos (Abad García, 1984; Héryn, 1968). Desde que la cuestión del transporte de naranjas inició la reivindicación del Corredor Mediterráneo, el sector agrícola evolucionó y el Mediterráneo español se ha vuelto el principal proveedor de hortalizas para una gran parte de Europa, gracias a las sucesivas campañas de mejora e irrigación de las huertas (Courtot, 1986). Sin embargo, el sector agrícola ya no es el motor principal de las reivindicaciones a favor del Corredor Mediterráneo, pues ha sido suplantado por el sector industrial. La industrialización de España en el siglo xix se apoyó en las tradiciones manufactureras y comerciales del País Vasco, por una parte, y de la región de Barcelona, por otra. Estos dos puntos dominantes del siglo xix dibujan el eje Cantábrico-Mediterráneo (Tamames y Rueda Serón, 2000; Tortella Casares, 1994). Por otra parte, la industrialización de las ciudades portuarias sigue progresando en torno a estructuras pequeñas que forman la trama densa en la que se apoyan los principales sectores, como el textil,

5. «The only major piece of new construction which is likely to be necessary in the near future is the East Coast *autopista*, a modern limited access road on a new right of way, with by-passes of, and interconnections with, the major urban areas along the Mediterranean coast from the French border to Murcia, a distance of about 730 km. This ambitious project is under consideration in Spain, and we endorse the further study and planning of it. The *prima facie* case for building such a road is strong. It would traverse areas of the highest traffic density in Spain and of the most rapid traffic growth. It passes through important industrial and agricultural areas and serves some of the major tourist regions of the country».

MAPA 2
Población de las provincias españolas en 2011
y evolución desde 1900



el juguete o el zapato, organizados en *clusters* (Houssel, 1983; Le Bot et Perrin, 2011). A lo largo del siglo xx, la orientación hacia la siderurgia y la química les otorga a los puertos un papel fundamental y refuerza el peso del eje mediterráneo en la economía española. Los actores industriales, y en primer lugar los de la química y la industria automotora, y las asociaciones de empresas que representan las pequeñas estructuras y los *clusters*, son los que se hicieron cargo de la reivindicación del Corredor Mediterráneo. Por último, el sector del turismo, que había patrocinado los experimentos ferroviarios de los años treinta, conoció un auge en los años sesenta con un crecimiento anual de más del 10% alimentado sobre todo por turistas de Francia, Alemania y Reino Unido. La apertura económica y la implementación de un modelo fundamentado en los municipios turísticos mediterráneos permitieron que España atrajese a muchos turistas, primero gracias a la autopista litoral y luego con el desarrollo de los aeropuertos. Este modelo está cuestionado, mas sigue representando una actividad bastante importante cuyos actores participan ahora en la reivindicación de un corredor ferroviario mediterráneo.

El conjunto de factores y evoluciones que caracterizan la economía de las regiones mediterráneas en el siglo xx explica su interés creciente por un eje ferroviario que las enlace con Europa, que es su mercado histórico. El que parece constituir un eje funcionalmente relevante y un corredor de desarrollo mayor en España, de hecho, está mal conectado con el resto de Europa y sufre de sus malas conexiones internas.

Existir en la red ferroviaria

Con la autopista litoral, el eje mediterráneo representa el 90% de los flujos de mercancías del país (Monzón, Ortega y López, 2010), pero casi exclusivamente por carretera. La tasa del ferrocarril en el transporte de mercancías tiende a disminuir a pesar de que las primeras líneas fueron construidas en Cataluña en la década de 1850 (Comín Comín, 1998; Lentisco, 2005). Si observamos las sucesivas fases de extensión de la red ferroviaria española, es notorio que hasta la década de 1860 su estructura es en su mayoría radial, organizada en forma de estrella alrededor de Madrid, con excepción de cortos tramos que vinculan Barcelona con las ciudades de la región en un radio de 50 km y de un tramo entre Valencia y Játiva. Solo en la última parte del siglo XIX se realiza una verdadera trama reticulada (mapa 3). La constitución de una red nacional al fusionar en 1941 las redes de las distintas compañías en Renfe (Muñoz Rubio, 1995), operadora nacional de la red, se hizo de manera muy centralizada siguiendo el modelo francés de estrella ferroviaria. Así, Madrid está ahora en un extremo de casi todas las líneas de mercancías y viajeros y sus dos estaciones, que tan solo se comunican desde hace poco tiempo, aún no ofrecen un túnel pasante para los trenes de alta velocidad.⁶ El esquema radial de las líneas convencionales fue reproducido para la implementación del AVE a partir de 1992. Ahora el reto mayor del Corredor Mediterráneo para la ordenación del territorio nacional es complementar la red centrada en Madrid.

La cuestión del Corredor Mediterráneo remite a la de la inserción en una red que, aunque era completa a finales del siglo XIX, dejó de lado los servicios regionales en beneficio de una creciente centralización a lo largo del siglo XX. El informe del Banco Mundial pone de relieve la necesidad de mejorar las infraestructuras ferroviarias en dos etapas: primero, un plan quinquenal debe permitir la renovación de las principales radiales y de la línea litoral mediterránea desde la frontera francesa hasta Alicante; luego se recomienda mejorar las líneas andaluzas y mediterráneas, en particular al sur de Alicante (World Bank, 1963: 199-208). A pesar de ello, durante la segunda mitad del siglo XX no se mejora mucho la red litoral y ciertos tramos que existían en los años cuarenta incluso ya no están en servicio (mapa 4), como por ejemplo entre Murcia y Andalucía. Además, la mayoría de las líneas convencionales son de vía única e incluso la línea de la frontera francesa a Alicante, aunque tenga mucho tráfico de viajeros y mercancías, sigue con un importante cuello de botella entre Tarragona y Vandellós, es decir en su parte central, donde unos cuarenta kilómetros de vía única causan problemas de congestión (Ballester, 2013). Por último, es interesante notar que en cada comunidad autónoma hay una

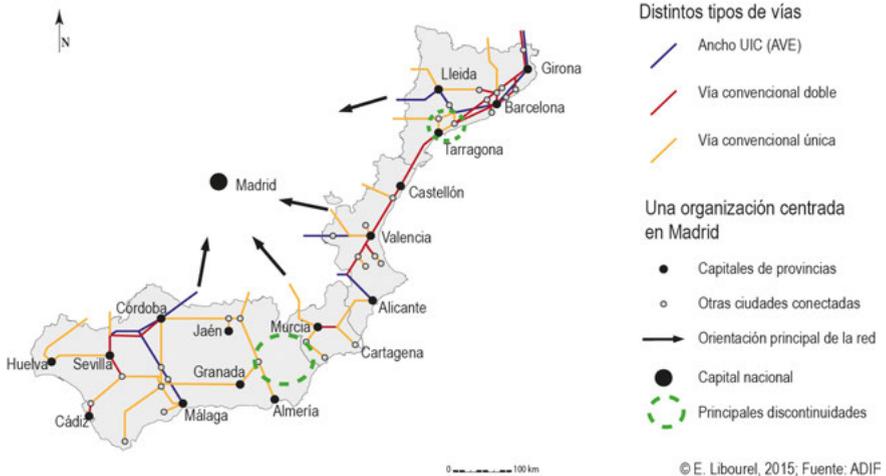
6. El primer túnel entre las estaciones de Atocha (al sur) y Chamartín (al norte) debía construirse en 1923 al mismo tiempo que la estación de Chamartín. A causa de la Guerra Civil las obras fueron postergadas hasta 1967. El túnel, ahora insuficiente, se desdobló entre 2004 y 2008 pero aún no pueden pasar los trenes de alta velocidad. Un tercer túnel que cumple con los estándares de la UIC debía ser inaugurado en 2013, pero los recortes presupuestarios y los retrasos de las obras han vuelto a postergar la apertura a 2018.

orientación nítida hacia Madrid de la red convencional y de la red de AVE, para la cual la capital regional a menudo es el extremo exclusivo.

MAPA 3
Construcción de la red convencional ferroviaria en España



MAPA 4
Estado actual de la red ferroviaria mediterránea



La orientación radial de la red que se ha privilegiado en el momento de la planificación de los ferrocarriles españoles en los siglos XIX y XX confirma la idea de que el Corredor Mediterráneo puede aparecer como un cuestionamiento del papel de la

capital en la organización del territorio nacional. La percepción del Corredor como posible instrumento de afirmación regional en el Mediterráneo contra Madrid es subrayada por investigadores (Bel i Queralt, 2010b; Boira i Maiques, 2010), pero también por los principales protagonistas del proyecto, como los *lobbies*, que interpretan dicha situación como la razón por la cual el Corredor Mediterráneo está siempre previsto pero postergado.

AVATARES RECIENTES DE UN PROYECTO FERROVIARIO A LARGO PLAZO: TREINTA AÑOS DE PLANIFICACIÓN

En los años noventa el proyecto de Corredor Mediterráneo se encarna en los documentos de ordenación del territorio nacional y europeo. El tema del transporte ferroviario vuelve a surgir a través de la interconexión de la red española con las redes europeas. Además, la perspectiva de financiación por la Unión Europea de una parte de los proyectos en el marco de los fondos estructurales y de cohesión también permitió que se estableciesen nuevas prioridades. Desde este momento, aunque la definición exacta de los proyectos sea variable y el trazado más o menos extenso (tablas 1 y 2) el Corredor Mediterráneo está incluido entre las prioridades nacionales y europeas.

El Corredor Mediterráneo en los planes de infraestructuras españolas

Una relativa continuidad desde los años noventa

El Corredor Mediterráneo aparece en los documentos de planificación de los sucesivos gobiernos españoles a partir del Plan General de Ferrocarriles de 1979 (Renfe y Ministerio de Fomento, 1979), actualizado en el Plan de Transporte Ferroviario de 1987 (Ministerio de Fomento, 1987). Desde entonces, todos los planes de infraestructuras, que a partir del Plan Director de Infraestructuras de 1993 (Ministerio de Fomento, 1993) ya no se dedican específicamente al ferrocarril, mencionan proyectos en el eje mediterráneo. El Corredor Mediterráneo no se identifica bajo esta apelación y no siempre se asimila a un proyecto único, mas está presente a través de diversas acciones programadas para mejorar las conexiones ferroviarias litorales. Dichas acciones son variables por su tipo (desde mejoras de tramos existentes hasta grandes proyectos de eje con varias vías) y por su importancia en el documento (tabla 2). En efecto, entre los años 1979 y 2005 el Corredor rara vez se identifica como tal en los documentos: está presente por primera vez en el PIT 2000-2007 (Ministerio de Fomento, 2000) bajo el nombre «eje mediterráneo», que se refiere a la extensión litoral de la red radial; luego hay que esperar al PEIT 2005-2020 (Ministerio de Fomento, 2005) para que el Corredor Mediterráneo se presente como un proyecto con coherencia propia. Sin embargo, todos los documentos tienen en cuenta el eje mediterráneo y planifican acciones

TABLA 2
El Corredor Mediterráneo en los planes de infraestructuras españoles (1979-2005)

<i>Plan</i>	<i>Gobierno</i>	<i>Ministro de Transportes</i>	<i>Estatuto del documento y prioridades</i>	<i>Proyectos relativos al Corredor Mediterráneo</i>
<i>PGF</i> <i>1980-91</i> <i>(1979)</i>	Adolfo Suárez (UCD, 1976-1981)	Salvador Sánchez-Terán (La Rioja)	Plan que considera el conjunto de la red. 160 km/h para trayectos superiores a 350 km. Mejora de la calidad de servicio y eficiencia de la red. Desarrollo e integración regional. Aumento del reparto modal del transporte de mercancías por ferrocarril.	«Red arterial» de la frontera francesa a La Encina. Trazado litoral continuo. Doble vía en el tramo Valencia- Tarragona. Nuevas infraestructuras para conectar Alicante y Murcia.
<i>PTF</i> <i>(1987)</i>	Felipe González (PSOE, 1982-1996)	Abel Caballero (Galicia)	Modernización y homogeneización de la «red básica». Prioridad para los servicios interurbanos de viajeros. Prioridad para el transporte masivo de mercancías. Puntos de anclaje: Madrid y Barcelona.	Proyecto de línea de viajeros Valencia- frontera francesa. 200-250 km/h (velocidad máxima en la red) entre Játiva y Barcelona. Anillo a 200 km/h Madrid-Barcelona- Valencia.
<i>PDI</i> <i>1993-2007</i> <i>(1993)</i>	Felipe González (PSOE, 1982-1996)	Josep Borrell (Cataluña)	Modernización de las principales líneas a más de 200 km/h. LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa. Modernización de la red convencional.	LAV Madrid-Barcelona + estudio Madrid- Valencia. Barcelona-Murcia en «velocidad alta» (añadido en 1994). Barcelona como nodo entre los proyectos.

TABLA 2
El Corredor Mediterráneo en los planes de infraestructuras españoles (1979-2005) (Cont.)

<i>Plan</i>	<i>Gobierno</i>	<i>Ministro de Transportes</i>	<i>Estatuto del documento y prioridades</i>	<i>Proyectos relativos al Corredor Mediterráneo</i>
<i>PIT</i> 2000-2007 (2000)	José María Aznar (pp, 1996-2004)	Rafael Arias (Madrid)	Proyecto interno del Ministerio, presentado a las comunidades autónomas, pero no publicado. Propone una extensión del Corredor Mediterráneo con respecto al PDI. El eje mediterráneo no aparece como «corredor».	Línea frontera francesa-Almería. Posibilidad de conexión Almería-Granada para completar el eje. Ninguna precisión sobre velocidades y afectación de vías. «eje mediterráneo» = prolongación de la línea radial hacia Almería.
<i>PEIT</i> 2005-2020 (2005)	José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE, 2004-2011)	Magdalena Álvarez (Andalucía)	Corredor Mediterráneo evocado a través de otros temas (intermodalidad, franqueamiento de fronteras...). Prioridad a la conexión con Francia y a la interoperabilidad. Corredor Mediterráneo identificado en su plena longitud, sin estudios de viabilidad.	Frntera francesa-Valencia (+ extensión a Cartagena) como corredor importante de mercancías. Corredor frontera francesa-Algeciras identificado para viajeros y mercancías (tráfico mixto).

de renovación o creación de vías, lo cual lo transforma en un elemento clave del mapa de la red nacional de transportes.

La evolución de la posición del Corredor Mediterráneo en los sucesivos planes de infraestructuras es indicio de la importancia de este eje en la red ferroviaria nacional y de los retos políticos que plantea: es el eje que más cambios conoce en los proyectos. En el PGF 1980-91 de 1979 se representa el Corredor Mediterráneo en toda su longitud pero carece de continuidad y en cada tramo se plantean operaciones diferentes: la línea de Tarragona a Valencia debe adaptarse con doble vía pero el desdoblamiento de la infraestructura no se plantea más hacia el norte, lo cual origina el actual cuello de botella de unos cuarenta kilómetros entre Tarragona y Vandellós. El plan diferencia la red «arterial», término que se hace eco de la metáfora organicista a menudo empleada en España y Europa a propósito de infraestructuras de transporte, que se considera más importante que la red principal. El Corredor Mediterráneo, desde la frontera francesa hasta La Encina en el sur de Valencia, pertenece a la primera categoría. A partir del PTF de 1987 se plantea la cuestión de la realización de una red ferroviaria de alta velocidad: además de la línea Madrid-Sevilla y del proyecto de enlace con el norte del país, se encuentra en dicho plan el eje litoral de Barcelona a Valencia como línea a más de 200 km/h, asociado con las líneas Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia para formar un anillo entre la capital y la costa. El eje que conecta las dos principales ciudades litorales es uno de los únicos ejes interurbanos transversales planeados con el eje Cantábrico-Mediterráneo. Los siguientes planes de infraestructuras –el PDI 1993-1997 y su declinación con el PIT 2000-2007– revisan el tema de la alta velocidad: en la primera versión del PDI el eje Barcelona-Valencia ya no aparece como eje de alta velocidad y, frente a la contestación de las regiones mediterráneas, se vuelve a añadir en 1994 como eje de «velocidad alta», es decir, como eje convencional mejorado, pero no como línea de AVE. Solo los mapas del PIT publicado unos años más tarde le devuelven al Corredor Mediterráneo su papel en la red de alta velocidad en construcción. Por último, el principal cambio introducido por el PEIT, publicado después de la revisión de las RTE-T de 2004 que sacaba el Corredor Mediterráneo de los proyectos prioritarios europeos, es la consideración de la cuestión del transporte de mercancías, mientras que los planes previos se concentraban en mejorar las infraestructuras litorales para los viajeros. Este vaivén de la importancia del Corredor Mediterráneo muestra las dudas de los sucesivos gobiernos en cuanto a su afectación y asimismo las presiones que ejercen las comunidades autónomas litorales.

El análisis preciso de los planes de infraestructuras muestra que continuamente hay actuaciones previstas en el eje mediterráneo, pero que cambian a lo largo del tiempo, lo cual hace muy hipotético un corredor continuo y funcional. Al mismo tiempo, los proyectos relativos al Corredor Mediterráneo están cada vez más dispersos en las distintas partes de los planes de infraestructuras. El corredor aparece en los objetivos de los sucesivos gobiernos en cuanto a transporte ferroviario de viajeros y mercancías, pero la presentación de dichos objetivos va cambiando en los planes según el contexto. El Plan de Infraestructuras de

Transporte 2000-2007 proponía en su introducción la modernización de España y su conexión con Europa: «Desde esta perspectiva, la política del Ministerio de Fomento tiene como objetivo fundamental la culminación de proyectos básicos en materia de infraestructuras que nos permita avanzar en la modernización de España, desde la solidaridad, de tal manera que logremos acabar con el déficit de infraestructuras existente con respecto a Europa» (Ministerio de Fomento, 2000). Unos años más tarde, el PEIT de 2005 sostiene la idea de que las conexiones transfronterizas deben estudiarse específicamente para facilitar las relaciones culturales y económicas entre España y Europa. La inserción del transporte de mercancías en el mercado internacional consta principalmente de la mejora de las conexiones por ferrocarril y de las autopistas del mar, con el objetivo siguiente: «Estructuración del conjunto del sistema logístico y de transporte de mercancías en torno a una red de nodos regionales, plenamente integrados en el territorio y que constituyen los centros de articulación logística de sus hinterlands. Esos nodos se articulan a través de una serie de corredores multimodales de transporte de mercancías, que añade a los corredores tradicionales (radiales, eje Mediterráneo y Corredor del Ebro) algunos ejes alternativos transversales» (Ministerio de Fomento, 2005: 60). El PEIT es el documento en el que surge, en el capítulo dedicado al transporte de mercancías, la idea de corredores multimodales, originada en los objetivos de las RTE-T establecidas en 2004-2005 por la Comisión Europea (Commission européenne, 2005). Entonces surge una visión territorial organizada en red alrededor de unos grandes ejes que son los corredores españoles. Es interesante notar que en dicho documento el eje mediterráneo se presenta como uno de los «corredores tradicionales», al igual que las grandes radiales, aunque todavía esté en el estado de proyecto. La expresión traduce la historia ya larga del Corredor Mediterráneo en los planes nacionales y europeos, pero también adelanta que se considere como una conquista y ya no como un proyecto prioritario. Este argumento voluntarista también traduce la voluntad de anclar el Corredor Mediterráneo como proyecto central en España en el momento en el que las RTE-T lo han excluido de la lista de prioridades en beneficio único de la conexión con Madrid.

El Corredor Mediterráneo sigue siendo un tema esencial en las ruedas de prensa y comunicaciones del Ministerio de Fomento y en las publicaciones institucionales (de Álamo, 1997; Ordóñez, 1995). Basada en crecientes exigencias medioambientales y en la existencia de importantes intercambios, la necesidad de mejorar el eje ferroviario mediterráneo parece admitida por todos los gobiernos españoles, sin distinción de color político, como se puede comprobar en los sucesivos planes de infraestructuras. El eje también representa una posibilidad de financiación europea al formar parte de las RTE-T definidas en 1996 (Parlement européen, 1996). Sin embargo, más allá de la continuidad del Corredor Mediterráneo en los documentos de planificación, la cuestión del contenido del corredor sigue cambiando, en el doble ámbito del transporte de viajeros, por una parte (especialmente con la estructuración de una red de alta velocidad), y del transporte de mercancías con su conexión a Europa por otra (que corresponde a las primeras reivindicaciones históricas).

¿Alta velocidad o velocidad alta? Estrella, eje y prioridad a los viajeros

El proyecto de Corredor Mediterráneo a menudo se confunde con un proyecto de línea de alta velocidad entre las principales ciudades de la costa y la frontera francesa, conectada con la red de TGV,⁷ como proponen los documentos de planificación desde 1987. Sin embargo, la alta velocidad solo es una cara del proyecto y sus criterios han variado a lo largo del tiempo: tráfico de viajeros únicamente o transporte mixto de viajeros y mercancías, por una parte, construcción de una línea con estándares europeos o mejora de la infraestructura ibérica existente, por otra parte.

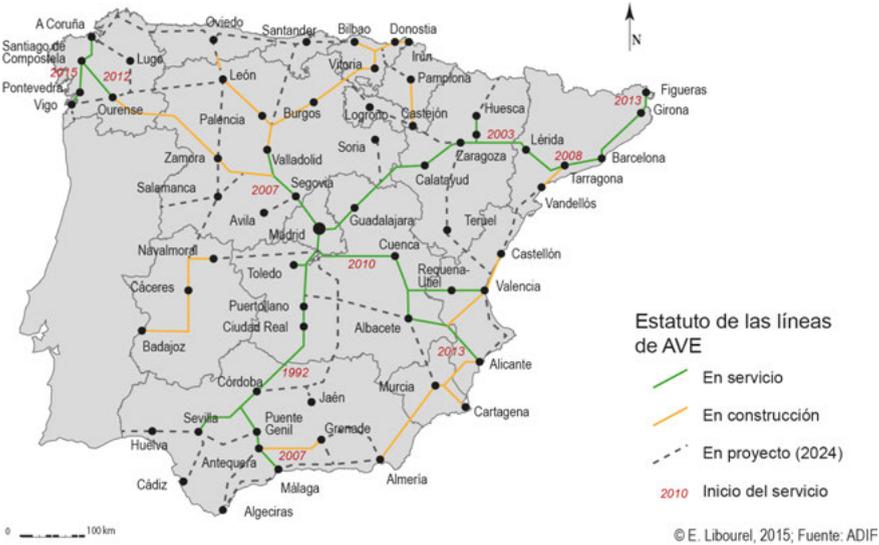
La idea de un Corredor Mediterráneo de alta velocidad surge con los primeros proyectos de red de AVE en España a mediados de los años ochenta (Ministerio de Fomento, 1987). En 1995 el Ministerio de Fomento anuncia la realización del Corredor Mediterráneo en alta velocidad (Ordóñez, 1995) e incluso en 1997 propone su diseño para la circulación de trenes hasta 350 km/h (de Álamo, 1997) y prevé su entrada en servicio a principios del siglo XXI, lo cual hubiese hecho de dicha línea la más moderna de Europa. En aquel entonces se presentaba el Corredor Mediterráneo como una prioridad: «El corredor mediterráneo, que transcurre por Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona y Girona hasta la frontera francesa, tiene un carácter vertebrador y estructurante, de gran influencia en la actividad productiva española. El MOPTMA invertirá en infraestructura ferroviaria un total de 200.000 millones de pesetas, que mejorarán notablemente uno de los ejes españoles con mayor número de viajeros y mercancías» (Ordóñez, 1995: 23).

Sin embargo, la extensión de la red de AVE desde la inauguración de la primera línea en 1992 se hizo de manera radial, como lo muestra el trazado de la red actual (mapa 5), que es el resultado de un relativo consenso político (Audikana, 2012) y de un periodo de prosperidad económica propicia para los grandes proyectos (Baron-Yellès, 2010).

Esta red está calcada del esquema de la red ferroviaria convencional y de la red de autopistas, ambas muy centralizadas. Su lógica se inspira en el modelo francés de convergencia de los ramales de la red hacia la capital, y el Corredor Mediterráneo sería una ruptura con este modelo. La implementación de la alta velocidad en España es decidida por el gobierno González en 1986 para conectar Andalucía con Madrid. En esa época, la creación de una línea de alta velocidad, pocos años después del primer TGV francés y en el momento de la entrada de España en la Unión Europea, prevalece con respecto al mejoramiento de la línea convencional existente para realizar el «nuevo acceso ferroviario» a Andalucía. Se trata de disminuir drásticamente el tiempo de recorrido gracias a una línea moderna, con alto nivel de servicio y trazado mucho más directo que el de la línea histórica. En 1988 el Gobierno inicia el «contrato del siglo» (Navas y Tizón, 1988) para la adquisición del material rodante que finalmente se otorga a Siemens y Alstom. En aquel

7. El TGV (*Train à Grande Vitesse*) es el tren francés de alta velocidad.

MAPA 5 Construcción de la red española de AVE

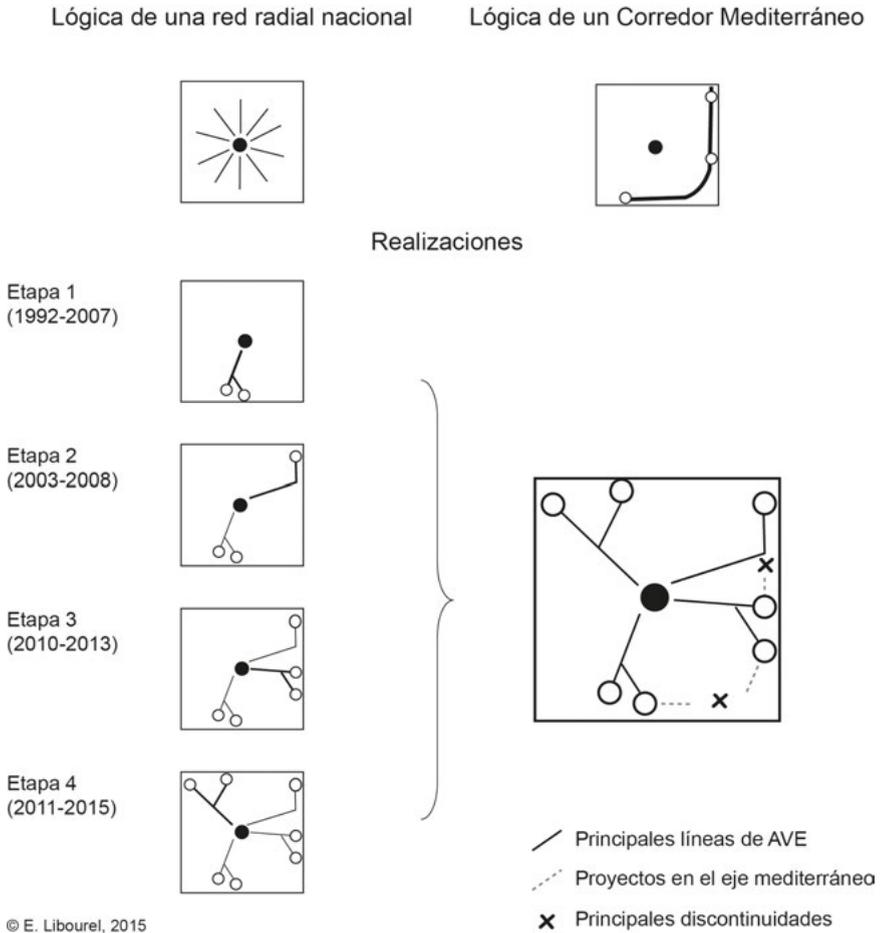


momento se toma la decisión de una red de AVE con ancho europeo, lo cual pone a España en la situación de gestionar dos redes separadas cuya interconexión solo es posible gracias a equipos que permiten el cambio de ancho de los ejes, equipos desarrollados en España desde 1969 para la conexión con Francia y que se adaptan a la red de AVE a partir de 1992.

La decisión de conectar Sevilla –y no Barcelona– con Madrid en 1992 se ha tomado con respecto a consideraciones sobre la renovación de la red, por una parte, y a una preocupación por el equilibrio del territorio, por otra parte. El trayecto ferroviario entre la capital y el sur del país era muy largo y de mala calidad, y Andalucía permanecía como una de las regiones menos desarrolladas del país, al contrario de Cataluña. La segunda línea permite enlazar Madrid con Zaragoza y Lérida en 2003 y luego con Barcelona en 2008, y la tercera (la línea Madrid-Levante) conecta Valencia con la capital en 2010 y luego Alicante en 2013, reanudando con la lógica metropolitana: se enlaza con la segunda y la tercera aglomeración del país en prioridad. El gobierno Zapatero es el que reafirma la prioridad de los ejes radiales cuando el presidente del Gobierno (PSOE) promete conectar todas las capitales de provincias con AVE antes de 2020 (Muñoz, 2005). Dos años más tarde, Mariano Rajoy, presidente del PP, hace la misma promesa en nombre de la cohesión territorial (2007). Con estas perspectivas, la posibilidad de un Corredor Mediterráneo de alta velocidad parece alejarse (figura 3).

Siguiendo la lógica enunciada por los sucesivos gobiernos de unir todas las capitales de provincia con Madrid en alta velocidad antes de 2020, las cuatro primeras líneas de alta velocidad que se inauguran son radiales y forman una estrella en torno a la capital. Tres de los ramales y sus extensiones conectan

FIGURA 3
Lógicas de evolución de la red de AVE



con las regiones mediterráneas y su trazado parece tener en cuenta la reivindicación del Corredor Mediterráneo: la línea Madrid-Barcelona-Francia se desvía por Tarragona y así dibuja un tramo litoral en alta velocidad entre esta ciudad y la frontera; la línea Madrid-Levante conecta por una parte con Valencia y prevé la extensión hacia el norte hasta Castellón, y por otra parte con Alicante con una posible extensión a Murcia y Almería (sin embargo, estando Valencia y Alicante conectadas con Madrid por dos ramales distintos de la línea, la continuidad de la red entre las dos ciudades en alta velocidad no está asegurada); por último, la línea Madrid-Sevilla, con un tramo hacia Málaga, también se está extendiendo a lo largo de la costa hacia el este. Las radiales en alta velocidad son la base para

tramos que podrían formar parte de un Corredor Mediterráneo diseñado con pequeñas pinceladas como para afirmar que la lógica radial no es contradictoria con la del Corredor Mediterráneo. Sin embargo, el hecho de que se desarrollen tramos litorales como extensiones de otros proyectos plantea tres problemas: primero, es señal de una falta de voluntad política a nivel nacional para el desarrollo del corredor ferroviario mediterráneo como tal; segundo, al estar cada línea radial inscrita en su temporalidad propia y siendo las líneas litorales (con excepción del tramo Tarragona-Barcelona) sus extensiones, la puesta en servicio de las líneas de alta velocidad litorales no se hace de manera sincronizada y a menudo se retrasa, como en el caso de la conexión con Castellón y con Murcia; tercero, dichos retrasos y el hecho de que las extensiones pertenezcan a radiales implican discontinuidades en el eje litoral, como entre Castellón y Tarragona o entre Murcia y la red Andaluza.

La política de ordenación del territorio por el tren de alta velocidad, aunque paralelamente se afirme la importancia del Corredor Mediterráneo y su garantía con la implementación de algunos tramos, elige romper el proyecto de Corredor fragmentándolo. El efecto de dicha política es retrasar su realización y asimismo romper la solidaridad entre las regiones litorales en la reivindicación del Corredor Mediterráneo al otorgarle a cada una su acceso en alta velocidad por separado con un tramo litoral que conecta entre sí las principales ciudades de la comunidad autónoma. Al mismo tiempo, el argumento político que justifica la falta de continuidad de la línea de alta velocidad de la costa se fundamenta en la existencia de un servicio asegurado por el Euromed pese a las imperfecciones en su recorrido, y en las dificultades técnicas y los costes de la construcción de una línea de alta velocidad al sur de Alicante. Las últimas propuestas parecen, en el contexto de crisis económica, conceder mayor importancia a la mejora de la infraestructura existente en perjuicio de un proyecto más visible de AVE. En este contexto, la perspectiva de implementar la *alta velocidad* en el Corredor Mediterráneo se aleja y se privilegia la circulación de trenes a *velocidad alta*⁸ en la red convencional.

¿Un corredor de mercancías?

La cuestión del transporte ferroviario de mercancías está en el centro de los proyectos de Corredor Mediterráneo desde las primeras reivindicaciones en los años veinte. El transporte de naranjas y luego de otros productos, industriales por ejemplo, está en el centro de la documentación institucional en la década del 2000 y en

8. La *alta velocidad* permite la circulación de trenes a más de 300 km/h en vías generalmente dedicadas al transporte de viajeros y específicamente diseñadas como líneas de alta velocidad: la electrificación, la pendiente de las vías y los sistemas de transporte son específicos. Por el contrario, la *velocidad alta* es el resultado de una modificación de las vías convencionales para aumentar la velocidad comercial de los trenes, que queda por debajo de los 300 km/h.

las acciones de *lobbying* de los empresarios. Es en la década del 2000 cuando el reto del transporte de mercancías pasa a ser más importante que el de viajeros en los documentos de planificación europeos, y por consiguiente en los documentos nacionales. También en ese momento los actores privados se reúnen en torno a Ferrmed. Sin embargo, el transporte de mercancías sigue poco presente en los discursos políticos y la comunicación pública del Ministerio de Fomento pone sistemáticamente el enfoque en el transporte de viajeros, pues las mercancías son un tema más lejano a las preocupaciones de los ciudadanos y electores, y tienen menor dimensión simbólica (no le confiere atractividad a los territorios que atraviesa e incluso los menosprecia a causa de las reales o supuestas molestias que origina [Margiocchi *et al.*, 2010; Savy, 2005]).

Las mercancías son el elemento crucial del proyecto de Corredor Mediterráneo identificado como un elemento estratégico por la Comisión Europea desde los primeros proyectos de las RTE-T (Parlement européen, 1996). La importancia de las mercancías también se pone de relieve en los estudios sobre el Corredor Mediterráneo en términos de rentabilidad y desarrollo económico (Bel i Queralt, 2010a; Català i Oltra, 2013; Segarra *et al.*, 2013). Además, es un reto mayor para Europa, que intenta luchar contra la disminución del ferrocarril en el reparto modal y contra las emisiones de CO₂: la interoperabilidad, la reducción de las barreras (físicas, aduaneras y reglamentarias) en las fronteras y el crecimiento de los flujos intraeuropeos guían la política de las RTE-T. La evolución del trazado de los corredores prioritarios es el reflejo de las adhesiones a la Unión Europea: en los años noventa se trataba de conectar los países del sur de Europa con su pulmón económico, es decir Francia, Alemania y el Benelux; ahora se trata de integrar las redes de los nuevos países miembros del este de Europa a las redes continentales. En dicho contexto europeo evolutivo (Cruz Villalón, 2013), el Corredor Mediterráneo tiene un papel cambiante. Se observan dos deslizamientos. El primero concierne al papel y el estatuto de España en las RTE-T: el país conserva un proyecto prioritario pero pasa de un estatuto de periferia al sur de Europa de recién integración en la CEE que debe ser conectada, al estatuto de país miembro de largo tiempo comparativamente con los nuevos miembros de Europa del Este. El segundo concierne a las prioridades declaradas para el Corredor Mediterráneo: las mercancías siempre están en el telón de fondo, pero se pasa de una orientación claramente centrada en el desarrollo de una red de alta velocidad para los viajeros a una clara prioridad dada al transporte de mercancías.

El Corredor Mediterráneo en las RTE-T: permanencias y cambios

Los proyectos de «Corredor Mediterráneo» en las RTE-T

La meta de las RTE-T, que se adoptaron en 1990 (Commission européenne, 1990), es definir los grandes ejes prioritarios de transporte que deben recibir presupuestos

TABLA 3
El Corredor Mediterráneo en las sucesivas versiones de las RTE-T

<i>Documento de planificación</i>	<i>Comisario de Transporte</i>	<i>Proyectos prioritarios de las RTE-T que conciernen a España o al eje mediterráneo</i>	<i>Importancia del Corredor Mediterráneo</i>
<i>Proyectos seleccionados en la Cumbre de Essen (1994)</i>	Karel Van Miert (Bélgica, 1989-1992) Abel Matutes (España, 1993-1994) Marcelino Oreja (España, 1994-1995)	Proyecto n.º 3. AVE Madrid-Montpellier/Madrid-Dax	El único proyecto que concierne a España es el «Tren de alta velocidad Sur E/F Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier-Madrid-Vitoria-Dax». El Corredor Mediterráneo no se menciona como un elemento único (solo el tramo frontera francesa-Barcelona prioritario). Solo se plantea alta velocidad.
<i>Líneas directrices comunitarias para el desarrollo de las RTE-T (1996)</i>	Neil Kinnock (Reino Unido, 1995-1999)	Proyectos de Essen recuperados. Conexión Francia-España por el País Vasco. Conexión AVE España-Portugal. Adaptación de determinadas vías convencionales para alta velocidad.	El tramo Barcelona-Murcia se considera como «línea planificada para la alta velocidad».
<i>Ejes prioritarios y proyectos RTE-T (2005)</i>	Loyola de Palacio (España, 1999-2004) Jacques Barrot (Francia, 2004-2008)	Proyecto n.º 3. LAV Sur-Oeste-Europeo. Proyecto n.º 6. Eje ferroviario Lyon-frontera de Ucrania. Proyecto n.º 8. Eje multimodal Portugal/España-Europa. Proyecto n.º 16. Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París. Proyecto n.º 19. Interoperabilidad de la alta velocidad en la Península ibérica. Proyecto n.º 21. Autopistas del mar.	Cinco proyectos conciernen directamente a España o el eje mediterráneo. Además, un proyecto Lyon-frontera de Ucrania está previsto (formará parte del Corredor Mediterráneo en 2013). España está atravesada, pero el eje vía Madrid predomina. El eje mediterráneo se reduce a una autopista del mar.

de la Unión Europea para mejorar la interconexión de los países europeos y la interoperabilidad⁹ de las redes nacionales (Parlement européen, 1996, 2001).

En 1993, la entrada en vigor del Tratado de Maastricht le da una base legal a la creación de las Redes Transeuropeas de Transporte, y en 1994 el grupo presidido por Henning Christophersen, vicepresidente de la Comisión Europea, deposita un informe que propone catorce proyectos «prioritarios» de transporte (y diez de energía) que se avalan en el Consejo Europeo de la Cumbre de Essen en diciembre de 1994 (Conseil européen, 1994), antes de ser definitivamente adoptados en 1996 (Parlement européen, 1996) junto con otros proyectos transeuropeos previstos en el horizonte de 2010. En 2004, ante el carácter inacabado de los primeros proyectos se revisan las RTE-T. En el contexto de la ampliación de la Unión Europea al Este, y la española Loyola de Palacio siendo comisaria de Transporte, el número de proyectos se eleva a treinta, a propuesta del informe de Karel Van Miert (Van Miert, 2003), antiguo comisario europeo de la Competencia: dichos proyectos se incluyen en el documento de programación de 2005 (Commission européenne, 2005), en el cual el Corredor Mediterráneo deja de aparecer como tal (tabla 3).

Entre 1994 y 2005 los proyectos de las RTE-T han evolucionado en cuanto a su número y contenido. Los catorce proyectos prioritarios seleccionados por el informe Christophersen y avalados en la Cumbre de Essen prevén actuaciones limitadas en términos de ordenación del territorio. La lista se amplía con las líneas directrices adoptadas en 1996 para tener en cuenta las reivindicaciones y observaciones de los Estados miembros con respecto a la primera lista. Los proyectos ferroviarios presentes en este documento son casi exclusivamente proyectos de transporte de viajeros en alta velocidad. Elaborados en los años noventa, cuando la alta velocidad representaba para Europa un importante potencial de reducción del espacio-tiempo, dichos proyectos aparecían como un elemento de modernidad y cohesión europea, y la construcción de una nueva red era una oportunidad para vincular los Estados miembros entre sí. En el plan de 1996, el Corredor Mediterráneo se materializa mediante una línea de alta velocidad en continuidad con la red francesa hasta Barcelona, y luego por la adaptación de la red existente (el Euromed) a la velocidad alta entre Barcelona y Murcia. En 2005, la revisión de las RTE-T mantiene un límite de treinta proyectos prioritarios e intenta responder a la integración de nuevos países con ejes prioritarios que conectan el este con el oeste de Europa, lo cual es un factor explicativo de la reducción del número de proyectos en los países miembros más antiguos. Si la alta velocidad no deja de ser emblemática, las mercancías aparecen en ese momento como una de las claves de

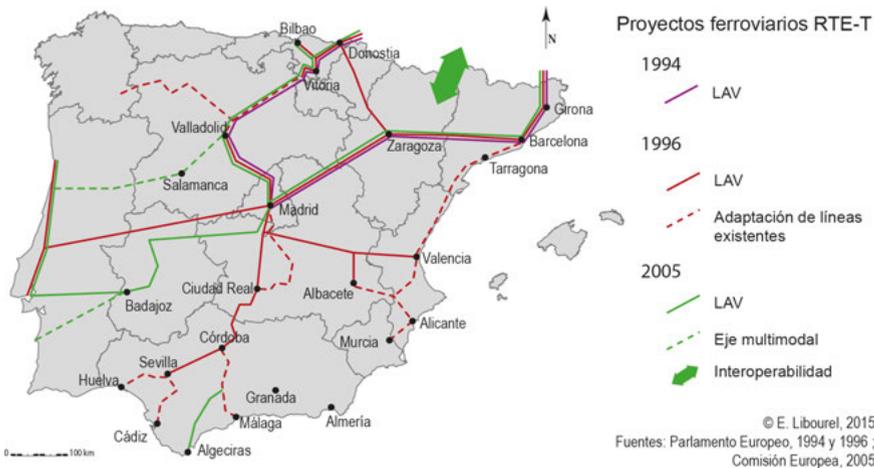
9. La noción de interconexión de las redes de transporte «conciene tanto a la configuración espacial como al funcionamiento de las redes». Debe permitir una continuidad de las infraestructuras entre distintos países y una circulación continua de los servicios de transporte internacionales. En el ámbito ferroviario, la interoperabilidad significa la posibilidad de circulación del mismo material rodante en distintas redes y en particular en países distintos. Consta de los elementos que permiten dicha circulación (infraestructura, coordinación, seguridad...). Es un eje mayor de la política de la Unión Europea.

las RTE-T. Los ejes prioritarios de 2005 conservan la mayor parte de las propuestas de red de AVE hechas en 1994 y 1996, pero el Corredor Mediterráneo desaparece al sur de Barcelona, en el mismo momento en el que el PIT 2000-2007 y el PEIT 2005-2020 lo afirman como prioridad nacional.

El eslabón español: ¿qué importancia en Europa?

En el histórico de los proyectos europeos, el Corredor Mediterráneo español es a la vez una constante, porque siempre está representado total o parcialmente, y una variable de ajuste o negociación. En efecto, la parte de la costa española entre la frontera francesa y Barcelona siempre se considera como un eje prioritario en todos los documentos de planificación porque se trata de la mejor conexión con Francia. Al sur de Barcelona, por el contrario, los proyectos litorales se inscriben en los documentos europeos de manera discontinua. Sin embargo, siempre se mantienen uno o varios proyectos en España, de modo que el peso relativo del Corredor Mediterráneo es variable en las prioridades europeas que conciernen a la península Ibérica (mapa 6).

MAPA 6
Los proyectos europeos en España (1994-2005)



Los documentos de planificación europeos de los años 1990 y 2000 le otorgan a España un peso importante en las RTE-T. El centro de la acción europea en la Península es Madrid, donde convergen casi todos los ejes y que, como capital política, es la principal ciudad para conectar con el resto de Europa. Está en la encrucijada de los dos principales ejes seleccionados en las RTE-T: Madrid-Barcelona-Francia y Madrid-Valladolid-País Vasco, que respectivamente conectan con el proyecto de línea de alta velocidad Montpellier-Perpiñán y con el proyecto Sud-Europe-Atlantique. Solo las RTE-T de 1996, que incorporan la red de alta velocidad más extensa y

corresponden a las propuestas de los planes de infraestructuras españoles de 1987 y 1993 (Ministerio de Fomento, 1987, 1993), destacan el proyecto de Corredor Mediterráneo como eje que debe ser adaptado para la velocidad alta.

El Corredor Mediterráneo está relativamente poco presente en la planificación europea, pero su inclusión en la primera versión de las RTE-T es un elemento decisivo para legitimar las reivindicaciones litorales que surgen en los años siguientes en torno a la posible financiación europea. Por consiguiente, la decepción que engendra la ausencia del Corredor como eje en el documento siguiente es el punto de partida de una politización masiva en las décadas de 2000 y 2010.

El Corredor Mediterráneo está presente en los debates españoles acerca de las infraestructuras de transporte desde las décadas de 1920 y 1930, y adquiere una dimensión europea que conduce a una reactivación del concepto en España en los años noventa. A lo largo de una historia de casi un siglo, se puede notar la permanencia del objeto «Corredor Mediterráneo» a todos los niveles, pero con importantes cambios de contenido. Estos cambios vienen primero de los promotores del proyecto: las primeras reivindicaciones venían de los actores económicos valencianos y luego catalanes, antes de ser adoptadas en las décadas de 1990 y 2000 por los actores políticos regionales y nacionales como un elemento del debate geopolítico.

La consolidación de los proyectos a nivel europeo y su inclusión en objetivos continentales (cohesión, interconexión, medioambiente...) provoca luego un cambio de escala: los primeros proyectos se fundamentaban en las estructuras locales de producción y en un conocimiento del territorio para proponer conexiones, mientras que los últimos proyectos hacen más hincapié en las negociaciones políticas que desembocan en trazados que permiten incluir, en una segunda fase, los proyectos locales y nacionales. La referencia territorial de los proyectos se invierte, al perder poco a poco la noción de Corredor Mediterráneo su anclaje en beneficio de una visión que tendrá que encontrar *a posteriori* una aplicación territorial.

2 Tres concepciones del Corredor Mediterráneo en el marco institucional

Bien entendu, on peut sauter sur sa chaise comme un cabri en disant «l'Europe!», «l'Europe!», «l'Europe!»
mais cela n'aboutit à rien et cela ne signifie rien.
(Charles de Gaulle, entretien télévisé, 14 décembre 1965)

Vérité en-deçà des Pyrénées, erreur au-delà.
(Blaise Pascal, *Pensées*, 294 Brunschvicg, 1669)

El proyecto de Corredor Mediterráneo evoluciona en paralelo con los marcos político-institucionales y con la implicación creciente de numerosos actores. Entre las acepciones del Corredor Mediterráneo elaboradas por los distintos actores, tres provienen de prescriptores de la ordenación del territorio e influyen directamente en la definición de los proyectos actuales. Basada en una sucesión de proyectos de casi un siglo, la primera concepción del Corredor Mediterráneo es la que presentan las instituciones españolas en la planificación vigente del Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2012). Desde este punto de vista, es en Madrid donde se define el Corredor y se toman las medidas presupuestarias y de programación que determinan su realización. La segunda concepción es la de las instituciones europeas: el nombre de «Corredor Mediterráneo» fue integrado en la planificación plurianual en 2013 (Commission européenne, 2013), lo cual le confiere una mayor visibilidad a escala continental y un estatuto de primer plano. La inclusión del proyecto en la planificación a nivel supranacional es importante porque, si la Unión Europea no es quien *in fine* toma las decisiones de ordenación del territorio, aparece como un factor de legitimidad, desde el punto de vista financiero (gracias a los fondos europeos) y simbólico. Por último, la tercera concepción del Corredor Mediterráneo es la de Ferrmed, que es un *lobby* inscrito en la Comisión Europea: propone una lectura muy fundamentada del Corredor Mediterráneo que tiene un impacto bastante fuerte (Ferrmed, 2009), aunque Ferrmed no sea un actor institucional, pues su fuerza se respalda en el peso económico de sus miembros y en su acción política de *lobbying* ante las instituciones españolas y europeas.

Comparando las propuestas de los distintos prescriptores, se trata de entender cuáles son las caras del Corredor Mediterráneo y sus realidades contemporáneas,

y cómo se articulan las propuestas. La cuestión es saber de qué manera los documentos de planificación, que son síntesis políticas de retos múltiples y multiescalas, van forjando el Corredor Mediterráneo como proyecto común y objeto compartido. La comparación analítica de los documentos producidos por dichos prescriptores debe permitir entender la construcción institucional del corredor.

Primero analizaremos el tratamiento del Corredor Mediterráneo en los actuales documentos españoles de planificación de los transportes. Luego aclararemos la inclusión del proyecto en los documentos europeos que definen los proyectos prioritarios de las RTE-T y la red central de corredores multimodales. Finalmente, veremos cómo la propuesta de «gran eje» de Ferrmed, que aunque no sea una propuesta institucional tiene peso en las representaciones finales, aclara la génesis y la definición del proyecto actual y cómo la acción del *lobby* va modificando los proyectos planificados por el Gobierno español y las instituciones europeas.

EL PAPEL AMBIGUO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO EN LA PLANIFICACIÓN NACIONAL

En España, el Gobierno central es competente en cuanto a grandes infraestructuras de transporte. Sus documentos de planificación son el principio rector de la ordenación del territorio y de las normativas: definen los proyectos y establecen la jerarquía de las prioridades. El último plan de infraestructuras que ha publicado el Gobierno Rajoy (siendo Ana Pastor ministra de Fomento), en un contexto de crisis económica, es el Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (Pitvi) 2012-2024 (Ministerio de Fomento, 2012). Publicado en 2012, en el mismo momento en el que la revisión de las RTE-T y la definición de los nueve corredores multimodales de la red central está por reintegrar el Corredor Mediterráneo en la planificación europea, el Pitvi traduce las prioridades nacionales y es el vehículo de diálogo con las instituciones europeas.

Objetivos y retos del Pitvi

La publicación del Pitvi tiene lugar después del cambio de gobierno, en ruptura con la política que se había aplicado anteriormente. El nuevo documento propone reequilibrar un sistema que se considera demasiado dominado por la carretera, dándole prioridad al ferrocarril, pero también recalca la necesidad de reducir los presupuestos de los proyectos de gran envergadura para concentrarse en mejoras directamente relacionadas con la demanda. Entre la prioridad otorgada al ferrocarril y la reducción de los gastos para los grandes proyectos, el Corredor Mediterráneo se enfrenta a dos lógicas opuestas.

El Pitvi: ¿una ruptura con los documentos anteriores?

La red española de transportes, por ferrocarril o carretera, se construyó de manera puramente radial (Comín Comín, 1998). Sucede lo mismo con la red de AVE,

aunque el PIT y el PEIT introduzcan los primeros signos de una estructuración reticular de ejes de gran capacidad, vinculando las capitales regionales sin pasar por Madrid, lo cual apoya el Corredor Mediterráneo como visión renovada de la organización del territorio.

El Pitvi de 2012 establece un diagnóstico grave del transporte ferroviario. Primero subraya que los objetivos que se han planteado para el transporte de mercancías por ferrocarril nunca se realizaron: hoy en día el ferrocarril representa menos del 2,5% del reparto modal, la carretera el 85,3% y el transporte marítimo el 12,2% (Ministerio de Fomento, 2012: II.5). En este contexto se pone de relieve el objetivo de mejorar la intermodalidad entre el ferrocarril y la carretera: según el plan, el fracaso del transporte ferroviario de mercancías sería una consecuencia de las masivas inversiones en el transporte de viajeros en vez del de mercancías. De hecho, el Pitvi subraya que el AVE contribuye a un cambio en los hábitos de movilidad. Sin embargo, su extensión a ejes de menor potencial de tráfico se describe como una inversión insostenible, lo cual va contra las políticas de los anteriores gobiernos de conectar todas las capitales de provincia. El nuevo plan propone limitar la extensión de la red de AVE a los ejes que ya están en obras y supeditar nuevos tramos a la existencia previa de una fuerte demanda. Además, el Pitvi expone la dificultad de mantener eventuales líneas de alta velocidad con tráfico mixto y la falta de interoperabilidad que ese tipo de vías ofrece con las líneas convencionales. Por último, la reorganización del conjunto del sector ferroviario, en el contexto de la apertura a la competencia ferroviaria, se plantea como una necesidad para reducir la dependencia de las subvenciones públicas en un contexto presupuestario complicado, y para cumplir al mismo tiempo con las directivas europeas. El Pitvi se presenta como un documento de ruptura (especialmente para con los grandes proyectos), lo cual puede afectar a la realización del Corredor Mediterráneo.

Después de hacer el diagnóstico, el Pitvi compara una «alternativa continuista» que consistiría en la continuación de la lógica implementada por los anteriores gobiernos, y una «alternativa nueva planificación», que significaría un cambio brutal de lógica. Por supuesto se elige la segunda opción, justificando el nuevo plan. Entonces la lógica de estructuración reticular de la red, que se había considerado como un elemento imprescindible para completarla, se puede considerar obsoleta, y al mismo tiempo el Corredor Mediterráneo, arquetipo del eje transversal, está amenazado en su lógica fundamental por este cambio de prioridades.

Los principales objetivos del Pitvi y sus consecuencias para el Corredor Mediterráneo

El Gobierno Rajoy debe enfrentarse con la crisis económica que afecta a España y gestionar la herencia de los grandes proyectos de infraestructuras anunciando al mismo tiempo de manera nítida el final de las grandes inversiones de prestigio. El Pitvi debe considerarse como un plan de infraestructuras de crisis que tiene en cuenta los recortes presupuestarios: «La inversión pública en infraestructuras es una prioridad del gasto público y un instrumento básico para dinamizar la economía, para el aumento de la productividad, el funcionamiento eficaz del mercado de

bienes y servicios, la vertebración del territorio, y el desarrollo de las zonas más desfavorecidas» (Ministerio de Fomento, 2012: II.214). Desde el punto de vista territorial, el plan conserva la idea de una estructuración en torno a grandes ejes y usa el concepto de vertebración que subtiende el debate sobre el Corredor Mediterráneo. También se trata en el plan de adaptar la financiación de los macroproyectos al contexto económico favoreciendo el desarrollo económico y no la conexión europea, como se hacía anteriormente. Para ello, el Pitvi plantea cinco objetivos principales que corresponden a grandes orientaciones de ordenación del territorio y responden al contexto económico:

- Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes;
- Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis;
- Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente;
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes;
- Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal (Ministerio de Fomento, 2012: II.64).

Entre dichos objetivos, tres son fundamentales para entender las inflexiones de la política de transportes con respecto al Corredor Mediterráneo. La primera propuesta traduce la voluntad de acabar con la construcción de líneas nuevas, lo cual está en ruptura completa con la política del PEIT que planificaba la construcción de numerosas líneas de AVE: «Las redes de infraestructuras del transporte españolas tienen importantes capacidades disponibles, no siempre utilizadas. [...] Por otra parte, y en el fiscalmente restrictivo escenario actual, resulta imprescindible que el tradicional énfasis sobre la nueva inversión se desplace gradualmente hacia la optimización de la gestión» (Ministerio de Fomento, 2012: II.65). El segundo objetivo pone de relieve la idea de que las inversiones en los transportes podría favorecer la recuperación económica:

Los efectos macroeconómicos de las inversiones en infraestructuras tienen un carácter doble:

- En el corto plazo, efectos inducidos sobre la actividad económica y el empleo.
- En el largo plazo, efectos sobre la competitividad de la economía (Ministerio de Fomento, 2012: II.66).

Aquí se expresan dos dogmas distintos: el primero es el de la reactivación económica gracias a los grandes proyectos, idea fundamentada en la intervención pública, como se ha experimentado en muchos países, pero cuyos efectos se notan casi exclusivamente a corto plazo; el segundo se fundamenta en la idea liberal de que las ventajas comparativas creadas por las infraestructuras tienen virtudes económicas a largo plazo (se trata de una retórica de los «efectos estructurantes»). Sin embargo, ambas lógicas se enfrentan a la constatación de las mismas causas de la crisis: la

burbuja del sector inmobiliario y de obras públicas. El cuarto objetivo es una referencia a la ordenación centralizada del territorio, pues la idea de accesibilidad de los territorios es una referencia clara a Madrid como punto de partida. Desde este punto de vista, los proyectos españoles de transportes reproducen los planes de infraestructuras más antiguos que han liderado la construcción de las redes actuales, convencional y de AVE, siguiendo el modelo «francés» (Bel i Queralt, 2010b). Este objetivo ilustra perfectamente el fenómeno de «dependencia al sendero» (Priemus y Zonneveld, 2003); sin embargo, el mismo objetivo permite considerar una mejor interconexión a la red europea en nombre del principio de accesibilidad. La segunda modalidad no sustituye a la primera, sino que coexiste en el discurso institucional como si la existencia de las RTE-T produjese un desdoblamiento de la centralidad de referencia: Madrid por una parte y el centro de Europa por otra.

Si la reducción de las inversiones y el cuestionamiento de la organización reticular del territorio pueden ir en contra del proyecto de Corredor Mediterráneo, una parte de los objetivos del Pitvi confirman su utilidad y, en ocasiones, su emergencia. Particularmente en el sector ferroviario, las orientaciones del Pitvi recomiendan, en el contexto de liberalización, trabajar en la articulación de los actores para preparar la apertura a la competencia y estimular el mercado. Desde este punto de vista, el eje mediterráneo, que soporta los principales flujos de mercancías del país (Ministerio de Fomento, s. d.), está en primera línea. Los flujos terrestres dependen estrechamente de los puertos de la fachada mediterránea, que tienen un papel imprescindible en la economía española y en la reivindicación del Corredor Mediterráneo. De manera más concreta, la interconexión europea está en el centro de dos de las principales orientaciones del plan: mejorar la eficacia del transporte de mercancías y de la cadena logística bajando las barreras físicas, operacionales y económicas por una parte, y mejorar la interconexión en alta velocidad con los demás países europeos por otra. Las principales inversiones para la interconexión con la red europea hasta ahora se han hecho en ambas extremidades de los Pirineos, en el País Vasco y en Cataluña, es decir, en uno de los extremos del Corredor Mediterráneo español y en uno de los puntos estratégicos del Corredor tal y como se percibe en la Unión Europea. Esos elementos son los que han justificado plenamente la inscripción del Corredor Mediterráneo en las RTE-T: las prioridades avanzadas por la Comisión a través de las convocatorias de la INEA se centran sistemáticamente en la reducción de los cuellos de botella y en particular en el paso de las fronteras y en la interoperabilidad e interconexión de las redes nacionales.

El Corredor Mediterráneo en el Pitvi

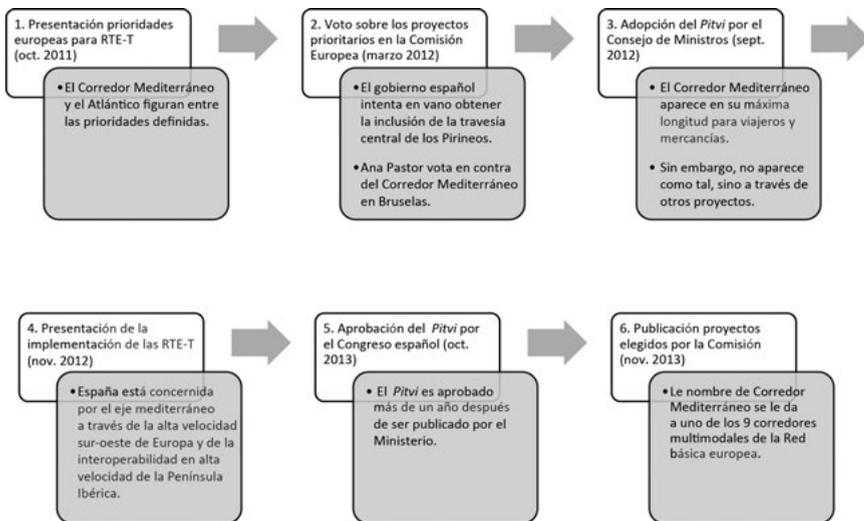
La inscripción del Corredor Mediterráneo en el Pitvi y en el juego institucional

Según el Pitvi, las actuaciones a corto y medio plazo deben ser guiadas por tres grandes principios que corresponden a la lógica establecida por la Comisión Europea a la hora de definir las prioridades de transportes (Commission européenne,

2011a): la liberalización de la gestión de la infraestructura y los servicios; la participación del sector privado; la adecuación del sistema de transportes a la demanda. El Gobierno intenta de manera muy notable cambiar la orientación de los planes de infraestructuras anteriores poniendo de relieve el argumento económico.

El intento de dinamizar la economía mejorando las infraestructuras es relevante en el contexto de crisis económica que conoce España desde 2008. El Pitvi obedece a lógicas que permiten que los proyectos puedan beneficiarse de fondos europeos e inscribirse en una racionalidad económico-financiera aceptable, sobre todo para las regiones y provincias, pues son los miembros del Congreso, elegidos en las provincias, quienes aprueban los textos del poder ejecutivo. Los representantes electos del eje mediterráneo pueden temer que se pongan en tela de juicio los proyectos patrocinados a nivel político por las comunidades autónomas litorales. Este temor, y asimismo las nuevas reivindicaciones que surgen a nivel regional y local, participan en un vaivén entre el nivel nacional y el nivel regional en un debate político que se expresa por ejemplo en la prensa y en el proceso institucional de validación de las prioridades en cuanto a infraestructuras (figura 4).

FIGURA 4
Principales etapas de adopción de la planificación



El plazo de más de un año entre la presentación del plan y su adopción definitiva se puede explicar por la evolución simultánea de la planificación europea y de las reivindicaciones que se plantean a niveles institucionales inferiores. Entre 2011 y 2013, dos procesos institucionales de validación se desarrollan en paralelo, uno en España y otro en la Comisión Europea. La superposición de ambos procesos es un factor de explicación del papel ambiguo del Corredor Mediterráneo en el Pitvi. El hecho de que la Comisión haya seleccionado el Corredor Mediterráneo

en las RTE-T revisadas en 2011-2012 puede haber forzado la acción del Gobierno español para que lo incluya también en su plan de infraestructuras. Sin embargo, el plan adoptado en España en 2012, aunque incluya el Corredor Mediterráneo, no le otorga un estatuto claro, sino que lo difunde entre distintas prioridades como para no individualizarlo frente a otros corredores como el Atlántico o el Central, reivindicado por otras regiones. Se trata pues de un ejercicio de equilibrio político entre los distintos proyectos.

El deseo del Gobierno de mantener un equilibrio entre los tres corredores –Mediterráneo, Atlántico y Central– es el punto de partida de un episodio destacado del proceso de revisión de las RTE-T: el voto de la ministra Ana Pastor en contra del proyecto propuesto por la misma España en Bruselas en marzo de 2012 (Pérez, 2012; Ricós y Carchano, 2012). Se comentó mucho el acontecimiento, que provocó vivas reacciones en las comunidades autónomas de Cataluña y Valencia, donde José Císcar, vicepresidente del Consell, del PP, intentó justificar a Ana Pastor suponiendo que había actuado a sabiendas de que de todas maneras se adoptaría el Corredor Mediterráneo y buscando con su voto que las RTE-T ratifiquen el conjunto de los grandes ejes españoles. El Ministerio de Fomento afirma, por su parte, que es irrelevante cuestionar el apoyo del Gobierno al Corredor Mediterráneo: en una entrevista,¹ el secretario general de Infraestructuras explicaba que la inclusión del Corredor Mediterráneo en la red prioritaria europea no podía ponerse en tela de juicio y que estaba entre las prioridades del Gobierno, al igual que los demás ejes de importancia, que son el Corredor Atlántico y el Central (es decir, la porción de Algeciras a Sevilla y Madrid, conectando con la red de Barcelona). Desde el punto de vista del Gobierno, el Corredor Mediterráneo es un proyecto mayor, con igual importancia que otros. El interlocutor también planteaba que el debate sobre el Corredor Mediterráneo parecía ser, en estas condiciones, un debate regional instrumentado por Cataluña al servicio de sus intereses políticos.

Las divergentes concepciones del Corredor Mediterráneo por parte de los distintos niveles institucionales se concentran, por una parte, en la importancia del propio proyecto y, por otra, en el equilibrio entre las prioridades de ordenación del territorio que remiten a lógicas políticas y territoriales distintas. En este contexto, el Pitvi se concentra en no elegir, manteniendo el Corredor Mediterráneo en toda su longitud aunque sin individualizarlo como proyecto.

El Corredor Mediterráneo: presencia-ausencia en el Pitvi

El Corredor Mediterráneo no tiene su propio lema en el Pitvi, al contrario de lo que se podía esperar. Esta ausencia es significativa de la relación compleja del Gobierno español con dicho eje. Sin embargo, el Corredor Mediterráneo está presente en el documento, al igual que el Corredor Atlántico y conforme con las propuestas de la Comisión Europea de 2011 (Commission européenne, 2011b). El Pitvi distingue

1. Entrevista en el Ministerio de Fomento en Madrid el 31 de octubre de 2013.

dos redes en el eje mediterráneo: una para los viajeros, proponiendo una línea de alta velocidad entre la frontera francesa y Algeciras, completando las porciones existentes con tramos a lo largo de la costa hasta Alicante y creando una línea nueva al sur; y otra para las mercancías, con una línea continua a lo largo de la costa que podría en determinados tramos ser compartida con la infraestructura de alta velocidad. Unas quince acciones se plantean en el plan de infraestructuras, lo que se puede interpretar como la marca de un interés creciente por el Corredor Mediterráneo, pero también como una manera de fragmentarlo en una multiplicidad de proyectos negándole su unidad propia.

Los dos mapas que sintetizan los proyectos ferroviarios responden a las propuestas del Gobierno español en el marco de las RTE-T. El primero presenta una red de alta velocidad completa y reticulada en la que se destaca, entre otros proyectos, el Corredor Mediterráneo. Este documento (mapa 7) muestra una red de alta velocidad muy completa, que cumple con el ideal de conexión de todas las capitales de provincia y completada por ejes de provincia a provincia. Sin embargo, esta propuesta maximalista es contradictoria con los objetivos de reducción de los proyectos y presupuestos enunciados al principio. En cuanto a la red de mercancías (mapa 8), es interesante notar que el Corredor está dibujado en su máxima longitud mezclando tramos convencionales y tramos mixtos con la alta velocidad, lo cual es un síntoma de la dificultad en elegir las actuaciones finales. El mapa no es perfectamente claro: sugiere el uso de líneas de alta velocidad mixtas, lo cual una vez más es contradictorio con la constatación inicial del coste demasiado importante de este tipo de infraestructura, y el resto del documento no aclara esta cuestión.

MAPA 7
Proyecto de red de alta velocidad en el horizonte de las RTE-T



Fuente: Pitvi, 2012.

MAPA 8 Proyecto de red ferroviaria de mercancías en el horizonte de las RTE-T



Fuente: Pitvi, 2012.

El carácter voluntarista de los planes en cuanto a la extensión de la red es asombroso si se considera la restricción presupuestaria anunciada al principio del Pitvi, pero sobre todo es evidencia de la voluntad de captar las inversiones europeas en un gran número de líneas sin pronunciarse, a nivel nacional, a favor de uno u otro de los corredores y atendiendo así a las peticiones regionales. Se trata de conservar, en el plan de infraestructuras que fija las orientaciones presupuestarias, la posibilidad de obtener financiaciones europeas de las RTE-T atendiendo al mismo tiempo a las reivindicaciones de las regiones españolas y sus respectivos gobiernos. Los mapas son ante todo visiones de un ideal reticular y territorial destinado a generar un consenso y guardarse de las críticas de los distintos partidos. El Pitvi deja la puerta abierta a diferentes opciones y jerarquías en cuanto a infraestructuras.

¿Qué posibilidades para el Corredor Mediterráneo?

¿Alta velocidad perdiendo velocidad?

La alta velocidad aparece en el Pitvi como un elemento decisivo porque conecta España con el resto de Europa. Las obras de la interconexión para viajeros prevista desde hace muchos años entre Perpiñán y Barcelona se iniciaron en 2004 y se acabaron en 2009. La inauguración del tramo tuvo lugar en enero de 2013 y la apertura comercial en diciembre del mismo año. Desde este momento, el argumento del empalme con la red francesa pierde intensidad: sigue siendo importante para la Comunidad Valenciana pero parece menos urgente a escala

nacional. De hecho, los documentos españoles de planificación no especifican hasta dónde debería ir la línea de alta velocidad en la costa mediterránea. Al estar el enlace Valencia-Barcelona ejecutado por el Euromed² en más o menos 3 horas, el AVE no permitiría ahorrar suficiente tiempo como para justificar la inversión, según la lógica del Pitvi. El principal cuello de botella se sitúa entre Vandellós y Tarragona, en un tramo de 40 km de vía única cuya resolución mejoraría por sí sola notablemente la situación.

La implementación de la alta velocidad en el eje mediterráneo cumpliendo con estándares internacionales es una serpiente de mar, al ser un proyecto costoso y políticamente problemático, porque se trataría de una inversión importante en un eje que ya tiene servicios de buena calidad en su zona de mayor densidad. Sin embargo, el diseño del proyecto de 1995 (Ordóñez, 1995) es el de un Corredor Mediterráneo como el que aún aparece hoy en los documentos de planificación, y las actuales mejoras de la infraestructura existente se parecen a la realización tardía de un antiguo proyecto que ya no se presenta como tal, al no traer ninguna novedad y al ser heredero de veinte años de funcionamiento aleatorio (incluso el tiempo de trayecto entre Barcelona y Valencia ha aumentado en media hora en 2014). Además, la mejora de las vías existentes en ancho ibérico no constituye un equipo de alta velocidad, sino una adaptación a la velocidad alta.

El estatuto del AVE en el Corredor Mediterráneo es cada vez más incierto: originalmente era la idea puntera porque permitía conectar la red española con la francesa en ancho UIC y al mismo tiempo completar el proyecto de red ferroviaria moderna en la Península, pero su implementación se va alejando. Al ser realizada la conexión Francia-España el argumento de la interconexión transfronteriza pierde su vigencia. Además, la determinación de España a constituir rápidamente la red de AVE más extensa de Europa parece ahora ir a contracorriente del resto de Europa, que, al haber acabado sus principales ejes de comunicación o al estar a punto de hacerlo, se aleja cada vez más de los proyectos exclusivamente dedicados a los viajeros entre las grandes ciudades para concentrarse en mejorar la estructuración reticular del territorio. La contestación de la alta velocidad viene, por una parte, de su coste y, por otra, del desfase entre esta opción y la tendencia europea general.

¿Y el transporte ferroviario de mercancías?

Las bases históricas del Corredor Mediterráneo se fundamentan en el transporte de mercancías, dimensión que sigue en el centro de los proyectos europeos de

2. El Euromed se puso en servicio en 1997 y recorre el eje mediterráneo desde Figueras hasta Alicante con una velocidad comercial teórica de 220 km/h. Sin embargo, la velocidad media de los trenes no supera los 120 km/h, lo que deja Alicante a cuatro horas y media de Barcelona. Previsto en los años noventa como un servicio de alta velocidad, el Euromed se ha convertido en un servicio interurbano en ancho ibérico, con velocidad alta en sus mejores tramos.

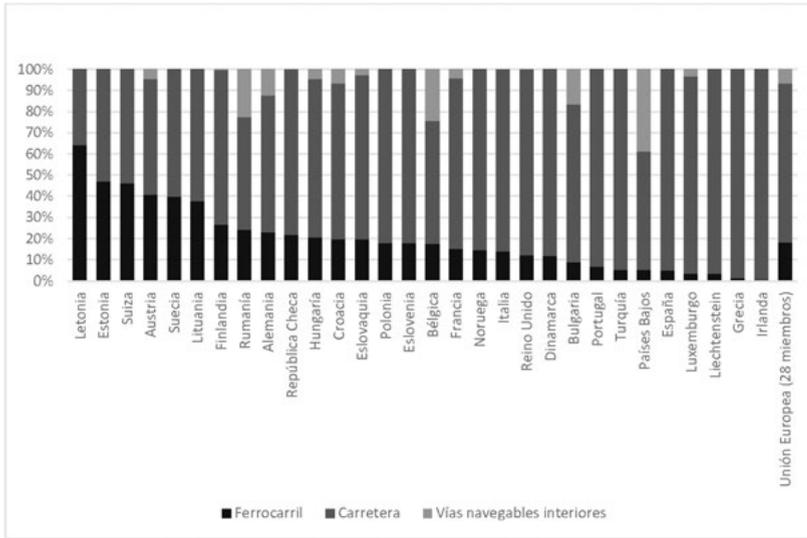
corredores multimodales (Commission européenne, 2013) y de las preocupaciones en cuanto a la reducción de la contaminación causada por el transporte por carretera. La cuestión del transporte ferroviario de mercancías en el Corredor Mediterráneo también es el principal caballo de batalla de los *lobbies*, que en su mayoría abarcan empresas del sector industrial o agroalimentario que consideran dicho corredor para mejorar su vínculo con sus principales mercados de la Unión Europea. Sin embargo, este tema es menos atractivo y unificador que el de la alta velocidad y por lo tanto rara vez se plantea en primer plano. Desde que se acabó la línea de alta velocidad Perpiñán-Barcelona y desde que surgen críticas vigentes sobre el coste de la alta velocidad, el interés creciente de las instituciones europeas concentra el debate en el transporte de mercancías y, en particular, en la conexión de los grandes puertos de la fachada mediterránea con su ensanchado *hinterland* europeo.

El transporte de mercancías coincide con varias prioridades del Ministerio de Fomento, como la interoperabilidad, el reparto modal entre carretera y ferrocarril y el medio ambiente (Ministerio de Fomento, 2012), y es la principal reivindicación de los distintos *lobbies* y asociaciones empresariales, así como de los sectores del automóvil y agroalimentario. En efecto, la construcción del Corredor Mediterráneo históricamente se pide en nombre de la competitividad de las empresas españolas y del peso económico de las regiones mediterráneas. Los argumentos que se ponen de relieve son la falta de competitividad en los mercados europeos, la saturación de las autopistas y las crecientes exigencias de sostenibilidad, que penalizan a las empresas, así como la necesidad de ensanchar el *hinterland* de los puertos españoles. El último punto se presenta en los estudios económicos (Cámara Boluda, 2012; Esteve Pérez y García Sánchez, 2015; Monios, 2011; Morales Gil, 2010) y en las acciones de los mismos puertos como el Puerto de Barcelona, que tiene sus representantes permanentes en Lyon y Tolosa y que fleta un tren de mercancías a la semana hacia cada uno de estos destinos.³

Sin embargo, existe un debate sobre la cuestión de la rentabilidad del transporte ferroviario de mercancías en Europa, pues se considera como una solución cara y poco rentable, especialmente para los productos perecederos. Al contrario de Norteamérica, donde un amplio territorio casi sin barreras permite la circulación de trenes a distancias muy largas para conectar ciudades alejadas, Europa tiene una fuerte densidad urbana en un territorio menos extenso y con más tensión. Sin embargo, el ejemplo de los Países Bálticos, de Suiza y de Alemania contradice que el transporte ferroviario de mercancías esté condenado a declinar (figura 5): dichos países tienen un reparto modal a favor del ferrocarril superior al promedio y sus objetivos siguen elevados (Eurogroup Consulting, 2012; Frey, Hartwig y Doll, 2014). España, por el contrario, con menos del 3% de mercancías por ferrocarril, está entre los peores resultados de Europa.

3. Informaciones presentadas por Emma Cobos, directora del Desarrollo Estratégico y Comercial del Puerto de Barcelona, en un encuentro en la Representación de Cataluña en París el 27 de febrero de 2013.

FIGURA 5
Reparto modal de las mercancías en Europa



Fuente: Eurostat, 2013.

Muchas voces se elevan para defender la rentabilidad de un Corredor para mercancías entre los universitarios (Bel i Queralt, 2010b, 2011a; Boira i Maiques, 2009, 2010, 2013a), los actores económicos (Institut Ignasi Villalonga, 2010; Meca, 2012) y los actores políticos: la idea está esencialmente soportada por los actores económicos, pero solo por necesidad es aceptada por los actores políticos, más orientados hacia la satisfacción de sus electores y por lo tanto hacia el transporte de viajeros.

Separación de flujos, tráfico mixto y tercer carril

Los sucesivos proyectos de Corredor Mediterráneo van previstos con modalidades distintas y más o menos costosas. Su doble función de transporte de mercancías y de viajeros plantea el problema de la gestión de flujos. La lógica de total separación de flujos es la que prevaleció durante mucho tiempo: el proyecto era establecer una infraestructura de alta velocidad para los viajeros y mantener la línea convencional para mercancías y tráfico de viajeros de corto recorrido. Se traduce en un proyecto maximalista expuesto por el Ministerio de Fomento en 2011⁴ que conserva las líneas convencionales actuales para el tráfico regional, construye una línea de alta velocidad específica para viajeros y una línea de mercancías de «altas prestaciones» en ancho UIC (mapa 9).

4. Presentación de Fomento, ADIF e Ineco sobre el Corredor Mediterráneo en marzo de 2011.

MAPA 9 El Corredor Mediterráneo: propuesta de 2011



Fuente: Ministerio de Fomento, 2011.

Si se hubiese llevado a cabo, dicho proyecto hubiese liderado la creación de un verdadero «manejo de infraestructuras» (Priemus y Zonneveld, 2003: 167) con el inconveniente de ser costosísimo: se anunciaba entonces una inversión de 51.300 millones de euros para un eje de máxima longitud (de la frontera francesa hasta Gibraltar) cerca de la costa. Ese es el proyecto que defendió el ministro de Fomento José Blanco en su comparecencia ante la Comisión Europea el 15 de septiembre de 2011: «Ahora, en el momento en que tenemos que definir la Red Básica y la Red Global Europea de Transporte, que abarcará el periodo de 2012 a 2030, hemos dejado muy clara nuestra posición: que el Corredor Mediterráneo esté incluido desde Algeciras hasta la frontera francesa» (Blanco López, 2011).

Para reducir las infraestructuras por construir, también se consideró la opción de mutualizar las nuevas líneas para establecer servicios de transporte de mercancías de alta velocidad, solución propuesta en trabajos de investigación financiados por la Unión Europea sobre el tráfico mixto (Behrends *et al.*, 2012; Ferrovie dello Stato, 2001) que suscita mucho interés en Europa (Schönharting *et al.*, 2003). Sin embargo, una línea de alta velocidad mixta también provocaría gastos importantes a causa del peso de los convoyes de mercancías, de las restricciones técnicas que dificultarían la circulación de trenes de mercancías (las pendientes en la línea serían demasiado importantes para los trenes) o para los trenes de viajeros (considerando un trayecto mucho más largo para evitar dichas pendientes). A ello cabe añadir una limitación operacional, pues la diferencia de velocidad entre los trenes AVE y los trenes de mer-

cancias estorba su convivencia en las mismas líneas: tocaría planificar los servicios de mercancías por la noche, lo cual dificultaría las operaciones de mantenimiento de vías y plantearía problemas de contaminación acústica en las zonas urbanas. Por eso los planes más recientes vuelven a la idea de una separación de flujos.

Sin embargo, en ambos casos queda planteado el problema de la circulación de los trenes de gálibo europeo. Hace falta usar un tercer carril en vías convencionales para las mercancías y crear una línea de alta velocidad para viajeros. El tercer carril se considera como una solución poco costosa (Vázquez, 2012b) que permite la circulación de distintos gálivos de trenes en la misma vía (foto 1).

FOTO 1

Dispositivo de cambio de agujas en vía de doble ancho a la salida del centro técnico de Fuencarral



Como la realización del Corredor Mediterráneo al sur de Barcelona, que permitiría la circulación de trenes con galibo europeo, está siempre postergada e incluso aún es incierta, la Comunidad Valenciana, inquieta por no estar conectada o estarlo con retraso con respecto a Cataluña, propuso en 2013 a través de la voz de Isabel Bonig, su consejera de Infraestructuras, Territorio y Medioambiente (también presidenta del PP valenciano), un tercer carril en el eje ferroviario existente (Generalitat Valenciana, 2013). Ella misma soportó el proyecto y obtuvo en el Ministerio de Fomento el presupuesto para su implementación. Tras una argumentación basada en las economías presupuestarias y en un plazo de realización más corto que para una infraestructura nueva, la opción del tercer carril traduce consideraciones políticas: se trata para la Comunidad Valenciana, que federa las asociaciones empresariales en torno al proyecto, de afirmar su papel de motor frente al de Cataluña en el *lobbying* a favor del Corredor Mediterráneo.

La tecnología del tercer carril ya se ha implementado y comprobado en una parte del trayecto –en Cataluña–, y sigue planteando problemas de mantenimiento

y explotación: como los trenes se desplazan a uno u otro lado, el paso de los puentes y túneles requiere importantes modificaciones, al igual que el acceso a los andenes; el contacto entre catenaria y pantógrafo es disimétrico; los cambios de aguja no permiten el paso de los trenes a plena velocidad; el desigual reparto del peso de los trenes podría dificultar el mantenimiento...⁵ Al estar suspendida la línea de alta velocidad de la costa, la vía convencional arreglada podría quedar como único eje de transporte con sus dificultades de explotación y sus menores prestaciones a causa del tercer carril y de los imperativos de gestión de los surcos respectivos de líneas de largo recorrido, regionales y de mercancías. La solución del tercer carril, que se considera por parte de las asociaciones empresariales como una solución satisfactoria para arreglar rápida aunque provisionalmente⁶ una cuestión recurrente, se presenta como provisional por parte del Gobierno y por Ferrmed, que pide que los estándares internacionales se implementen completamente.

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO EN LA PLANIFICACIÓN EUROPEA DE 2013

Desde la primera versión de las RTE-T en 1996 (Parlement européen, 1996) la lista de proyectos prioritarios se ha incrementado, y su contenido y modalidades han sido modificados varias veces. La revisión de 2011-2013 da lugar a la inscripción del Corredor Mediterráneo en los corredores de la red central como resultado de las negociaciones de los actores institucionales desde la revisión de 2004-2005, de modo que el Corredor no es ninguna evidencia en la planificación a escala continental y sin embargo se posiciona en la agenda pública europea como un objeto bien delimitado.

Un Corredor «Mediterráneo» multimodal y transeuropeo

Cambios de lógica en la planificación europea

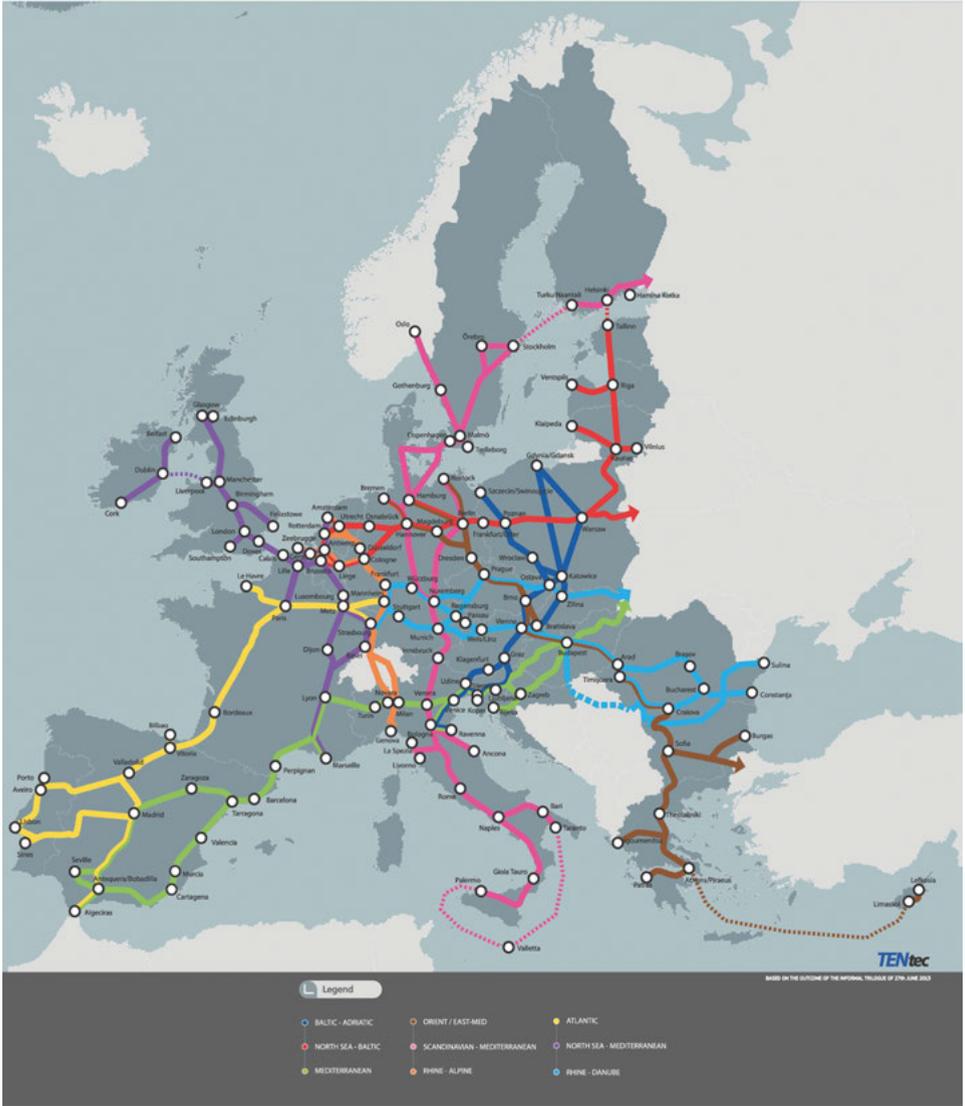
En 2013 las Redes Trans-Europeas de Transporte se convierten en Mecanismo para la interconexión en Europa, o CEF (*Connecting Europe Facility*). El cambio de nombre traduce un cambio de lógica en la planificación europea: al contrario de la segmentación por modo de transporte que prevalecía en los documentos anteriores, el nuevo mecanismo define ejes en los que pueden coexistir varios modos de transporte. Además, se prefiere un número más restringido de corredores inclusivos, espacialmente identificables por sus nombres, en vez de una larga lista de acciones prioritarias puntuales. El término *mecanismo* o *facility* traduce la voluntad de facilitar un servicio, una herramienta a disposición de los Estados miembros

5. Elementos técnicos presentados por Jaime Pallarol, director técnico del Servicio de Transportes de la Comunidad Valenciana y profesor en la Universidad Politécnica de Valencia.

6. Este elemento fue evocado en numerosas entrevistas en el Ministerio de Fomento, como en Cierval y Croem y en los *lobbies*.

para integrar diferentes proyectos de manera más flexible de lo que proponían las RTE-T, cuyo nombre era una referencia directa a la materialidad de las infraestructuras. Por último, la idea de red se sustituye por la de interconexión: en adelante se trata menos de construir una red europea cuyos principales ejes se desarrollaron desde los años noventa, que de vincular las redes nacionales existentes.

MAPA 10 Los nueve «corredores multimodales» de la red central europea



Fuente: Comisión Europea, 2013.

Los corredores así definidos abarcan más o menos los proyectos prioritarios anteriores otorgándoles visibilidad como grandes ejes transeuropeos en el pleno sentido de la palabra, es decir, que atraviesan varios países y conectan las extremidades del continente (mapa 10). Responden a un objetivo político: consolidar las conexiones entre Estados miembros. Cada uno debe estar atravesado por al menos un corredor, lo cual explica las singularidades del trazado que conecta Chipre o Malta con la red continental.⁷ El nuevo plan se inscribe en la lógica de una mejor integración de los últimos países en ingresar la Unión Europea: «La política de las RTE-T constituyó un marco para conectar unas con otras las infraestructuras de transporte de los Estados miembros “más antiguos y más recientes” y, en relación con la Política regional de la UE, para estimular, preparar e implementar proyectos en los Estados miembros más recientes. De esta manera se progresó mucho durante los 10 pasados años para mejorar las conexiones de transporte entre el Oeste y el Este de Europa» (INEA, s. d.). Los corredores que en mayoría se orientan de norte a sur en las primeras versiones de las RTE-T ahora tienen una orientación dominante de este a oeste, y la red, presentada como líneas continuas conectadas entre sí por nodos situados en las principales ciudades, parece coherente, percepción reforzada por una semiología gráfica que evoca la de los planos de transportes urbanos.

Un corredor entre unidad y fragmentación

El «Corredor Mediterráneo» aparece bajo este nombre para designar el eje de Algeciras a Ucrania que pasa por el sur de Francia, el norte de Italia, Eslovenia, Croacia y Hungría: «El Corredor Mediterráneo vincula la Península Ibérica con la frontera entre Hungría y Ucrania. Sigue el litoral de España y Francia, corre a lo largo de la costa adriática en Eslovenia y Croacia en dirección a Hungría. Aparte del río Pô y de pocas otras vías navegables en Italia del Norte, está constituido por carreteras y ferrocarriles. Los proyectos ferroviarios claves a lo largo de dicho corredor son el enlace Lyon-Turín y la sección Venecia-Liubliana» (Commission européenne, s. d.). El trazado corresponde solo parcialmente al epíteto «Mediterráneo», cuando los proyectos de 2005 ni siquiera lo incluían. Se puede plantear la hipótesis de que esta denominación se eligió debido a la movilización de las regiones mediterráneas españolas y a la insistencia de los *lobbies* como Ferrmed en la Comisión Europea. Según Günther Ettl, no se debe sin embargo otorgar demasiada importancia a los nombres de los corredores, que reunieron un consenso basándose en puntos de referencia marítimos para no darles números (lo cual hubiese creado una idea de jerarquía) o los nombres de los países en cada extremo (lo cual hubiese llevado a una representación excesiva de ciertos países en la nomenclatura y a la ausencia de otros). En todo caso, por un proceso de sinécdoque, el Corredor Mediterráneo viene a ser uno de los nueve objetos estructurantes de la política europea, mientras tan solo estaba presente de manera muy fragmentada en los documentos anteriores.

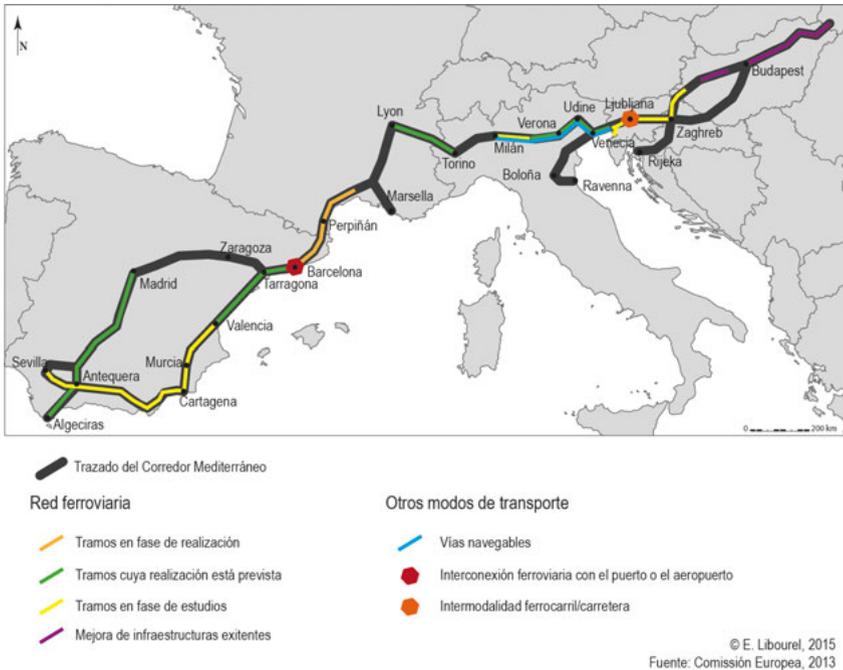
7. Entrevista en Bruselas con Günther Ettl, consejero del coordinador del Corredor Mediterráneo en la DG-Move.

Desde el punto de vista de su trazado, el nuevo «Corredor Mediterráneo» invierte la lógica de los anteriores documentos, que lo orientaban hacia el centro de Europa y los puertos del norte (Rotterdam y Hamburgo) como preconizan los *lobbies*. De ahora en adelante, el Corredor se orienta al este, pero las perspectivas económicas de España siguen estrechamente vinculadas con los mercados francés y alemán, y no con los nuevos países miembros. La última versión del Corredor Mediterráneo no parece responder a las expectativas inmediatas de los actores económicos españoles. Sin embargo, las perspectivas de desarrollo económico de los Estados de reciente ingreso en la Unión Europea constituyen un mercado potencial interesante subrayado por los estudios encargados por la DG-Move (Guédel, 2014).

Además, el nuevo mapa propuesto por la Comisión Europea se fundamenta en un paradigma reticular (distinto de los anteriores paradigmas lineares), lo cual atenúa, al menos en el discurso, la lógica norte-sur que hasta ahora había prevalecido. El Corredor Mediterráneo está ahora conectado con el Corredor Mar del Norte-Mediterráneo, que ocupa en mayor parte el trazado de España al norte de Europa que definen los actores económicos españoles. No obstante, si esta lógica de red parece satisfactoria a largo plazo, es problemática a corto plazo porque se basa en procesos de decisión distintos: existe para cada uno de los nueve corredores multimodales una estructura distinta apoyada en un Foro de Corredor destinado a reunir a los actores de los distintos países, así como en la acción de un coordinador europeo elegido fuera del área geográfica del proyecto del que se encarga. Entonces los corredores multimodales, además de abarcar varios modos de transporte cuya interconexión podría ser problemática, están constituidos por diferentes acciones heterogéneas fundamentadas en los antiguos proyectos prioritarios, y parece poco probable que se llegue a un nivel de funcionamiento satisfactorio antes de 2030, que es el horizonte actual del mecanismo para la interconexión en Europa. El Corredor Mediterráneo, aunque la cartografía lo haga parecer continuo, está compuesto por distintos proyectos (mapa 11) que abarcan diferentes modos (en mayoría el ferrocarril pero también la carretera y las vías navegables). Los proyectos obedecen a una jerarquía, como muestra la definición de Corredor Mediterráneo que afirma que «los proyectos ferroviarios claves a lo largo del corredor son el enlace Lyon-Turín y la sección Venecia-Liubliana» (INEA, 2015).

El trazado del Corredor Mediterráneo comprende líneas que ya están en servicio, sobre las cuales no se planea ninguna acción, y tramos en los que se plantean acciones: se trata en su mayoría de proyectos ferroviarios aunque puedan coexistir en el mismo eje varios modos. Todos los pasos de fronteras se consideran proyectos prioritarios. En España, el doble trazado del Corredor por la costa y por Madrid muestra las distintas fases de los proyectos, más avanzados en el eje central que en el mediterráneo. Al insistir en la continuidad de los corredores y en la interconexión de las redes nacionales, la planificación europea 2011-2013 se fundamenta en las prioridades del Libro Blanco de 2011 (Commission européenne, 2011a) y en la integración de los nuevos Estados miembros en la planificación.

MAPA 11
Principales acciones previstas en el Corredor Mediterráneo



Dos ramales españoles del Corredor Mediterráneo

El nuevo mapa de la Comisión Europea planifica un doble trazado por la costa y por el interior, lo cual se hace eco del debate nacional sobre los corredores Mediterráneo y Central y del hecho de que la planificación del Ministerio de Fomento no elige entre las dos opciones. Además, el doble trazado permite abarcar todos los proyectos prioritarios previstos en las RTE-T de 2005.

Más aún, el carácter «multimodal» del nuevo corredor (mapa 12) permite no plantear la cuestión de la afectación de las líneas para viajeros o mercancías, como si el Corredor Mediterráneo, producto institucional europeo, intentase federar e integrar puntos de vista divergentes. Preservando los intereses de los distintos niveles, Madrid, capital nacional, sigue situada en posición nodal en la red central europea. El doble trazado tiene la virtud de preservar las susceptibilidades de Madrid y al mismo tiempo tener en cuenta a las regiones mediterráneas, de intenso volumen de tráfico, y ofrecerle a Algeciras una conexión europea directa sin abandonar el principio del Corredor Mediterráneo. Este aparece como tal e incluso le da su nombre a un eje continental, mientras Madrid puede satisfacerse de que la costa mediterránea no ocupe un lugar exclusivo en la red.

MAPA 12 Trazado y composición de la red central en España



Fuente: DG-Move, 2013.

Por otra parte, existe en los planes la idea de una red transeuropea de transportes más desarrollada que la de los nueve corredores multimodales. En España, todas las vías de alta velocidad, las carreteras y vías convencionales importantes así como los puertos y aeropuertos forman parte de esta «red global» europea que integra casi la totalidad de la red de transportes de la Península. En la fachada mediterránea, la inclusión de los puertos e interconexiones entre carretera y ferrocarril pone de relieve la complementariedad de los distintos modos y subraya la necesaria aproximación multimodal que a menudo se minusvalora con respecto al ferroviario, en el que se concentra el interés casi exclusivo cuando se habla del Corredor Mediterráneo.

La problemática implementación del Corredor Mediterráneo en el marco europeo

El proceso de definición de los corredores: lógicas administrativas y retos políticos

La Comisión Europea es el órgano central de decisión para las redes transeuropeas. Actúa según un procedimiento normado a través de la Dirección General de Movilidad y Transporte (DG-Move) para gestionar la definición e implementación de los proyectos prioritarios. La Comisión se apoya en una agencia especializada en el campo de la innovación y los transportes, la INEA (Agencia Ejecutiva «Inno-

vación y Redes»), que publica las convocatorias anuales y encarga evaluaciones de los proyectos a expertos internacionales antes de proponer una clasificación a la Comisión. Su papel es la gestión técnica y administrativa de los fondos atribuidos a las RTE-T y la designación de los expertos internacionales. Los procesos de convocatoria, evaluación y selección están en función de criterios definidos según una lógica administrativa apoyada en los Estados miembros.

Dicha lógica administrativa y normativa, sin embargo, deja lugar para consideraciones políticas que acaban teniendo la misma importancia en el proceso de selección de los proyectos prioritarios. De hecho, la Comisión está atenta a preservar los equilibrios políticos, económicos y territoriales de la Unión (Abélès et Bellier, 1996) e intenta para ello tener en cuenta los intereses de cada Estado. Se trata más de asegurar una distribución equilibrada de los fondos europeos que de mantener una competencia real entre los proyectos, o sea entre los países. Además, existe una estabilidad de los proyectos seleccionados en los sucesivos documentos de planificación, lo que se explica por los plazos necesarios para la realización de las infraestructuras y por la voluntad de que se completen los proyectos para los cuales ya se hizo un esfuerzo presupuestario importante, de modo que la definición de las prioridades también responde a una lógica económica. Por último, además de estos objetivos económicos y políticos, la Comisión Europea también es objeto de presiones por parte de grupos organizados y más o menos institucionalizados (como Ferrmed o EU Core Net Cities), que, al aportar el peso político y económico de sus miembros públicos y privados, tienen la oportunidad de inclinar la balanza.

De este modo, la Comisión Europea es objeto de una triple influencia: primero, demuestra una voluntad de objetividad y transparencia que se manifiesta a través de procedimientos normados y evaluaciones externalizadas; segundo, se somete a presiones políticas para la preservación del equilibrio económico, territorial y geopolítico de la Unión Europea; tercero, se enfrenta a presiones por parte de los actores institucionales (Estados y regiones) o no institucionales (*lobbies*).

El Corredor Mediterráneo y la implementación de la red central

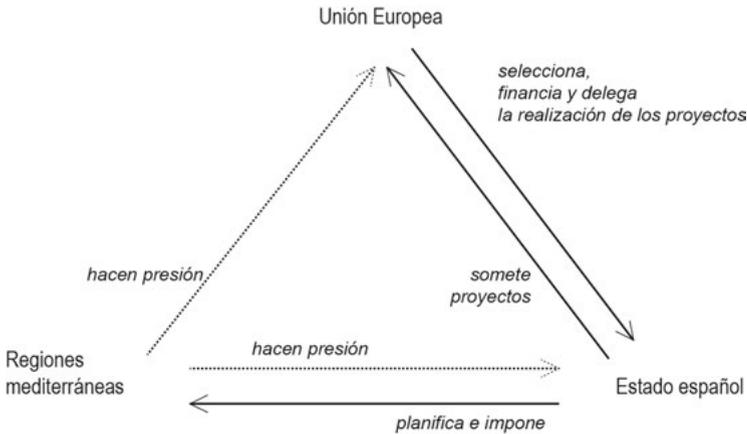
El papel de la Comisión Europea es coordinar los proyectos de las RTE-T y de la red básica, mantener el equilibrio territorial de su repartición y financiar hasta el 50% de los estudios necesarios. La selección de los nueve corredores multimodales de la red central responde a los principios determinantes de interoperabilidad y multimodalidad que deben permitir la integración de las redes nacionales. Para ello se concatenan los proyectos a lo largo de grandes ejes soportados por los Estados y seleccionados entre las respuestas de la convocatoria de 2011 que ponía de relieve cinco prioridades:

1. Promover un sistema de transportes multimodal;
2. Disminuir el impacto de los transportes en el medio ambiente y contribuir a la adaptación al cambio climático;
3. Facilitar la implementación de las RTE-T;
4. Soportar las asociaciones público-privadas y las innovaciones de financiación;
5. Soportar una implantación perenne de las RTE-T, particularmente permitiendo el desarrollo de una red coordinada a través de los grandes corredores.

Ante todo, el Corredor Mediterráneo definido por la Comisión Europea sufre de carecer de unidad porque se compone de proyectos separados –y compartimentados– soportados por distintos países. Se supone que los corredores deben tener un papel de cemento para permitir una mejor coordinación de los tramos con financiación europea y su integración en las redes existentes, lo cual explica que se insista más en la multimodalidad que en la continuidad de las infraestructuras. Los proyectos incluidos en la red básica pueden beneficiarse de presupuestos europeos hasta el 40% del coste del proyecto (hasta el 30% para los de la red global).⁸

La implementación de los corredores se enfrenta a varias dificultades. Los trazados concretos y las condiciones de explotación se delegan, en nombre del principio de subsidiariedad, en las autoridades con competencia para las infraestructuras. En España se trata del Gobierno central, mientras las comunidades autónomas hacen un considerable esfuerzo de *lobbying* porque son aquellas a las que el Corredor Mediterráneo concierne directamente. Esto crea una relación triangular entre las regiones, el Estado y la Unión Europea, en la cual el funcionamiento institucional europeo se hace eco de las cuestiones de geopolítica nacional. En el caso del Corredor Mediterráneo, se moviliza a los actores regionales de la costa y existe, en la escena nacional, un debate antiguo sobre su realización y sus modalidades. La inscripción en las RTE-T introduce un tercer actor en el diálogo institucional y engendra consecuentemente un cambio de gobernanza: el cara a cara nacional se fisura a favor de una relación triangular en la que la Unión tiene un papel de intermediario (figura 6).

FIGURA 6
El Corredor Mediterráneo en el centro de una relación triangular



8. Entrevista en la DG-Move.

Las relaciones entre los distintos actores públicos o privados, a todas las escalas, están reguladas por un coordinador europeo encargado de evaluar el progreso de las RTE-T y hacer recomendaciones para mejorar su implementación. En el caso del Corredor Mediterráneo se trata de Laurens Jan Brinkhorst, autor de documentos e informes sobre el tema (Commission européenne, 2014) para facilitar el intercambio entre actores sobre los distintos aspectos del Corredor. También organiza un Foro del Corredor para reunir a dichos actores y definir una agenda (Brinkhorst, 2015). De hecho, la fragmentación interna del corredor y su división entre distintos países que *a priori* tienen pocos intereses en común implica la creación de estructuras *ad hoc* y la producción de una literatura institucional que intente darle un sentido común al conjunto del Corredor. Para ello, el coordinador se apoya particularmente en informes económicos realizados en oficinas de estudios (Guédel, 2014): se trata de dar una visión de conjunto del Corredor Mediterráneo basada en el diagnóstico de los territorios atravesados y en elementos de prospectiva susceptibles de orientar una acción común de los distintos países.

La búsqueda de una acción común es tanto más importante cuanto que el Corredor Mediterráneo, si es omnipresente en España, está muy poco representado en las mentes de los actores franceses, aunque concierna a Francia desde el inicio, pues su objetivo es vincular ambos países. Además, en el trazado propuesto por la Comisión Europea, Francia resulta ser un eslabón fundamental del Corredor. Sin embargo, hay en este país un desconocimiento y una falta de interés casi totales por el proyecto, en la opinión pública y entre los propios actores del sector ferroviario y de la ordenación del territorio. El trazado del Corredor Mediterráneo está presente, pero de manera fragmentada: la travesía Lyon-Turín y su debate (Mühlstein, 2014; Sutton, 2013) se plantean desde el punto de vista medioambiental y económico; la conexión de las redes francesa y española está en el centro de una abundante comunicación sobre la apertura de una línea de alta velocidad internacional y desde finales de 2015 sobre la quiebra de la sociedad concesionaria internacional TP-Ferro; la construcción postergada de la línea de alta velocidad Montpellier-Perpiñán (Beideler, 2007; Chardard, 2007; Charlanne, 2005; Legrand y Barrio, 2009) también se comenta mucho como un tema puramente nacional. A pesar de ello, los planes de infraestructuras franceses nunca se refieren al Corredor Mediterráneo como tal. Entrevistas en Réseaux Ferrés de France (RFF, el gestor nacional de la red) mostraron que aun entre los actores ferroviarios directamente en contacto con las redes transeuropeas el Corredor Mediterráneo no es un objeto en sí. Fuera de estos actores, el Corredor se conoce muy poco. La fragmentación de la aproximación francesa a la interconexión con España puede interpretarse como una falta de interés por la cuestión de la infraestructura, pues el problema del cambio de ancho se plantea en España y no en Francia. Esta falta de interés también se manifiesta con ocasión de las conferencias sobre el Corredor Mediterráneo: por ejemplo, en la conferencia conjunta de Ferrmed y EU Core Net Cities de Barcelona en enero de 2015, todos los países del Corredor Mediterráneo estaban representados. Los actores institucionales de la primera mesa redonda demuestran una vez más la importancia de Cataluña en el dispositivo, pero sobre todo subrayan la poca implicación de Francia. Los

cuatro primeros oradores son emisarios de la Comisión Europea, del Gobierno catalán, del Gobierno español y del Gobierno francés: la DG-Move está representada por Olivier Onidi, director de las Redes europeas y de la Movilidad, el Gobierno catalán por el secretario de Infraestructuras y Movilidad Ricard Font, el Ministerio de Fomento por Pascual Villate, director general adjunto de Infraestructuras y Transporte. Los tres tienen funciones elevadas en el organigrama de sus respectivas administraciones. Por el contrario, Francia solo está representada por la adjunta al jefe del Servicio de Transportes de la DREAL (Dirección Regional del Medioambiente, Planeamiento y Vivienda) del Languedoc-Rosellón, posición mucho menos elevada. Comparativamente con los demás representantes institucionales, la representante francesa parecía estar en una posición defensiva y poco a gusto. Más allá de la anécdota, Francia no desempeña un papel motor en la implementación y defensa del Corredor Mediterráneo, lo cual es un problema dada su posición central para la conexión de la península Ibérica con el centro de Europa. Por eso resulta central el papel del coordinador del corredor.

FERRMED: UNA VISIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

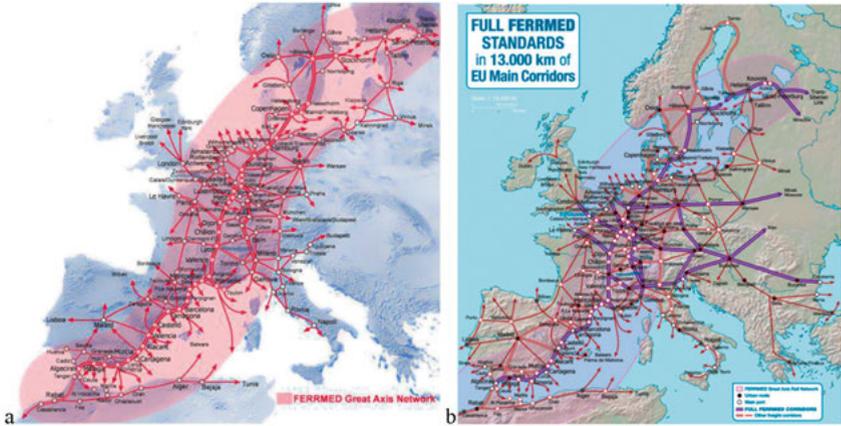
Uno de los principales actores del Corredor Mediterráneo es el *lobby* Ferrmed, creado en 2004 en el momento de la revisión de las RTE-T, que propone su propia definición del Corredor. Ferrmed está instalado ante la Comisión Europea y actúa como grupo de presión organizando conferencias y utilizando los medios de comunicación, en particular españoles. De esta manera, juega en el doble registro del debate político en España y del debate técnico en la Unión Europea. Aunque no sea propiamente un actor institucional, su situación entre España y la Unión Europea lo va consolidando como uno de los principales prescriptores del Corredor Mediterráneo.

Propuestas concretas para el Corredor Mediterráneo

Del eje a la red: Ferrmed y la evolución de la política europea

Establecido en Bruselas, Ferrmed tiene como objetivo promover un vasto corredor ferroviario transeuropeo: «Se trata de una asociación de carácter multisectorial, creada a iniciativa del mundo empresarial, para contribuir a: la mejora de la competitividad europea a través de la promoción de los llamados “Estándares FERRMED”; la potenciación de las conexiones de los puertos y aeropuertos con sus respectivos “hinterlands”; la impulsión del Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental; la consolidación, junto con otras asociaciones, de los grandes vectores de progreso de la UE y países vecinos; un desarrollo más sostenible a través de la reducción de la polución y de las emisiones de gases que afectan al cambio climático» (Ferrmed, s. d.). Aunque el objeto reivindicado por Ferrmed sea mucho más amplio espacialmente que el Corredor Mediterráneo español, este se encuentra en el centro de su acción.

MAPA 13
Proposiciones de Ferrmed en 2009 (a) y 2013 (b)



Fuente: Ferrmed, 2009; 2013.

Los estándares enunciados por Ferrmed tienen la ambición de ser aplicados en una red europea que compendiaría los principales ejes de comunicación. El *lobby* publicó dos representaciones cartográficas de los ejes en las que planea aplicar sus recomendaciones. Entre las dos ediciones el mapa ha cambiado poco y usa una semiología gráfica casi idéntica, pero el «gran eje Ferrmed» (mapa 13a) dejó paso a una red cuyos principales corredores se confunden con los de la red central europea (mapa 13b). En los últimos años, el mapa presentado por Ferrmed es el de un «gran eje» desde Casablanca hasta San Petersburgo por la costa mediterránea española, el corredor del Ródano, el Rin y el norte del Mar Báltico. La columna vertebral que se dibuja así está completada por algunos ejes secundarios que la conectan con ciudades importantes (y a veces ciudades medias), y dibujan el perfil de un área de influencia ensanchada. Refiriéndose a la etimología de su nombre, la propuesta de Ferrmed corresponde a un corredor ferroviario mediterráneo cuyas extensiones al sur y al norte conectarían el Mediterráneo español con las regiones europeas de mayor dinamismo económico y con el norte de África. Esta visión axial de gran envergadura no tiene vocación de realizarse como corredor ferroviario continuo en toda su longitud, sino de crear una imagen de Europa donde las infraestructuras ferroviarias podrían ser interoperables. El mapa presentado por Ferrmed en el momento de la revisión de las RTE-T de 2012-2013, aunque se fundamente en el mismo eje, es algo distinto: de un eje inédito que era la única propuesta de gran envergadura al ir más allá de la parcelación de los proyectos prioritarios de las RTE-T, la proposición de Ferrmed vino a ser la de una red integrante de los nuevos «corredores multimodales». Al agruparlos en una categoría única, da una visión bastante reticular que borra las distinciones entre los proyectos. Además, el nuevo mapa tiene en cuenta ejes, perpendiculares

al eje original, que van hacia los nuevos Estados miembros. Sin embargo, es interesante notar que el trazado de los nueve corredores multimodales no se recupera en los «full Ferrmed corridors», ya que el eje Algeciras-Madrid-Zaragoza se relega al estatuto de «otro corredor de mercancías».

Esta posición puede interpretarse como una reivindicación fuerte por parte de Ferrmed a favor del Corredor Mediterráneo tal y como se define en España y en particular en las regiones litorales. Además, la idea de representar en un mapa, con la misma figura, ejes que corresponden a corredores distintos en la planificación europea es evidencia de una proposición fuerte de Ferrmed para ir más allá de la cartografía de la Comisión (mapa 10), para ir en el sentido de una visión integradora en la que las fronteras, presentes en el mapa oficial, desaparecen.

Los estándares de Ferrmed a la prueba de una proposición concreta

Con la propuesta de Ferrmed se trata menos de hacer aceptar un trazado preciso que de apoyarse en las decisiones de la Unión Europea para que se consigan adoptar determinadas normas de interoperabilidad con el fin de mejorar la eficacia y rentabilidad del transporte ferroviario de mercancías en Europa. Los «estándares» propuestos se originan esencialmente en experimentos extranjeros –sobre todo en Norteamérica para la longitud y el gálibo de los convoyes– y en estudios universitarios europeos (Margail, 1996; Ribeill, 2011; Vinois, 2004) a propósito de la interoperabilidad y de las previsiones de tráfico, que son los argumentos que se ponen de relieve con más frecuencia en las conferencias de Ferrmed.

RECUADRO 1.

Principales orientaciones de las propuestas de Ferrmed

- Permitir la interoperabilidad de las redes: gálibo de trenes, ancho de vías en estándar UIC, electrificación, nuevos estándares para el material rodante.
- Mejorar la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril: aumentar los convoyes hasta 1.500 m en toda Europa, aumentar el peso autorizado por eje, limitar las pendientes a un 12%, pasar por variantes cerca de las grandes ciudades, instalar terminales intermodales eficientes, ofrecer costes de explotación homogéneos y competitivos.
- Unificar el sistema de transportes europeo: coordinar la acción de la Unión Europea, desde la distribución de los fondos hasta la gestión de la red, fundar una red principal policéntrica apoyada en grandes lógicas socioeconómicas, instaurar ERIMS 2 lujos de viajeros y mercancías, unificar los sistemas de explotación y trazabilidad en cada corredor.
- Mejorar las condiciones de operación de la red: separar los flujos de mercancías y viajeros, permitir la circulación 7 días a la semana y 24 horas al día, asegurar una libre competencia entre los operadores, armonizar las cuestiones administrativas y la legislación, integrar los principios de investigación y desarrollo (I+D+4i: investigación + desarrollo + innovación, identidad, impacto e infraestructura) en la gestión de la red.

Ferrmed publica en 2009 un estudio muy completo del «gran eje Ferrmed» desde Casablanca hasta San Petersburgo (Ferrmed, 2009) que presenta todas sus recomendaciones técnicas (recuadro 1). El informe es publicado por la Comisión Europea y es la base de las reivindicaciones del Corredor Mediterráneo por dos razones principales: por una parte, Ferrmed fue fundado por empresarios catalanes que siguen formando su base, y por otra parte, los principales problemas de interconexión e interoperabilidad se plantean entre la península Ibérica y el resto de Europa. El estudio está completado por otras publicaciones del *lobby* que reafirman los mismos principios y actualizan las propuestas técnicas (Cenit, 2012; Ferrmed, 2012a). Los aspectos técnicos evocados por Ferrmed se refieren tanto a las infraestructuras como al material rodante y a la política de transportes. El objetivo que se pone de relieve es el crecimiento del reparto modal del ferrocarril para llegar al 30 o 35% del transporte global de mercancías en Europa (en 2013 representa solo el 18% según Eurostat) y la disminución del impacto del transporte de mercancías en las emisiones de CO₂.

Es interesante notar que dichas propuestas se pueden leer casi punto por punto en paralelo con las prioridades de la Comisión Europea y con las del Pitvi del Gobierno español (tabla 4).

TABLA 4
Objetivos de los distintos prescriptores

<i>Ministerio de Fomento</i>	<i>Ferrmed</i>	<i>DG-Move</i>
Integración de la red	Interoperabilidad (normas)	Favorecer la implementación de las RTE-T
Competitividad de los transportes, desarrollo económico	Competitividad del ferrocarril	
Intermodalidad	Unificar el sistema europeo de transportes (coordinación, seguridad...)	Sistema integrado multimodal y coordinación de la red
	Mejora de las condiciones de explotación (legislación, innovación, gestión...)	Desarrollo de asociaciones público-privadas e innovación
Movilidad sostenible		Disminuir el impacto de los transportes
Cohesión territorial		

El contraste entre las orientaciones de contornos voluntariamente borrosos de la DG-Move, que propone un esquema de planificación, y las recomendaciones concretas de Ferrmed, que intenta demostrar, movilizandando una racionalidad científica, el carácter realizable de sus propuestas, es muy visible.

La acción de Ferrmed a favor del Corredor Mediterráneo

Ferrmed escogió establecerse en Bruselas, lo cual prueba su voluntad de tener una influencia en el debate y las decisiones de la planificación europea de transportes. La fecha de creación de Ferrmed (2004) es significativa porque de hecho corresponde con el proceso de revisión de las RTE-T. Además, los estudios publicados por el *lobby* (Ferrmed, 2009, 2012a) son editados por los servicios de la Comisión y encuentran un eco favorable en la DG-Move. En una entrevista, Günther Ettl confirmó que, al estar satisfechos con la metodología y la calidad de dichos estudios, los equipos de la Comisión se apoyaron directamente en los estudios de Ferrmed para definir las normativas de los actuales reglamentos sobre los corredores multimodales. Uno de los medios de acción de la asociación en las instituciones europeas se fundamenta en su capacidad de producción de informes precisos sobre las infraestructuras. Además, el hecho de que Ferrmed organice su conferencia anual en el Parlamento Europeo y que diputados europeos y miembros de la Comisión participen en dichos eventos es una señal adicional de su posición privilegiada en Bruselas. Este es el segundo medio privilegiado de acción de la asociación: no solo hace propuestas y propone peritaje, sino que también se posiciona como un punto de articulación de la red de actores. Ferrmed está en la lista del Registro de Transparencia de la Unión Europea como *lobby* activo, actividad que forma plenamente parte de la gobernanza europea (Ayberk y Schenker, 1998).

La influencia de Ferrmed no solo se manifiesta a nivel de las instituciones europeas, sino también a nivel regional y nacional, sobre todo en España. La asociación también utiliza otros vectores de influencia, por ejemplo al recurrir a la prensa, que transmite sus posiciones, sobre todo en el escenario nacional. Sus representantes, y en primer lugar su presidente, Joan Amorós, ejercen una presión sobre el Gobierno español. El Ministerio de Fomento puede recibirlos con más o menos entusiasmo. Por último, a nivel nacional, Ferrmed aparece como el representante de los intereses de las regiones litorales y en particular de Cataluña, su principal región de implantación. El tropismo catalán es perceptible a la vez a través de la geografía de los miembros de Ferrmed, de los permanentes del *lobby* (casi todos catalanes) y de los lugares elegidos para las conferencias (a menudo en Barcelona cuando no en Bruselas). Sin embargo, el *lobby* tiene un área de reclutamiento más grande y una parte importante de su acción es convencer a los actores públicos o privados a lo largo de todo el eje de la relevancia de sus reivindicaciones, más allá de los intereses de una u otra región.

Todos los actores involucrados en el juego institucional hacen del Corredor Mediterráneo un objeto complejo, originado en el enfrentamiento de distintas lógicas políticas y territoriales. A nivel nacional, se observa un consenso forzado, estructurado por un marco europeo restrictivo y por el principio de subsidiariedad que le otorga un papel importante a los niveles nacionales y regionales. Sin embargo, la longitud y las modalidades concretas del corredor siguen sin resolverse: la variación de dichos aspectos esenciales puede existir gracias a la plasticidad del Corredor Mediterráneo como lo define la Comisión Europea. De hecho, la delegación de su realización a los niveles inferiores se hace a favor de una idea

paneuropea que permita la implementación de los objetivos comunitarios, lo cual lleva a una doble ambigüedad: por una parte, aunque el Corredor le haya dado su nombre a uno de los nueve ejes de la red central europea, coincide solo parcialmente con realidades mediterráneas, y por otra parte, los proyectos prioritarios incluyen sobre todo tramos para viajeros, sin preocuparse por la coherencia de un eje que debería ser multimodal y esencialmente dedicado a mercancías. En esta anfractuosidad se abren paso los *lobbies*, aportando una visión apoyada en propuestas concretas.

Sin embargo, la planificación a todas las escalas, aunque fracase en definir el Corredor como objeto bien delimitado, le otorga una existencia institucional y por lo tanto una legitimidad para los actores. Haciendo abstracción de las divergencias materiales que introducen, los proyectos de planeamiento hacen del Corredor un objeto compartido por los distintos actores a todos los niveles.

3 Interés de los actores y politización del discurso sobre el Corredor Mediterráneo

Bien loin que l'objet précède le point de vue, on dirait que c'est le point de vue qui crée l'objet.

(Ferdinand de Saussure, *Cours de linguistique générale*)

On ne saurait déduire des principes de l'économie politique que l'intérêt personnel dûment éclairé œuvre toujours au service de l'intérêt général. Il n'est même pas vrai que l'intérêt personnel soit généralement éclairé.

(John Maynard Keynes, *La fin du laissez-faire*)

El Corredor Mediterráneo se encuentra en la encrucijada de tres lógicas prescriptoras: la de las instituciones centrales españolas, la de las instituciones europeas y la del principal grupo de presión que es Ferrmed. Sin embargo, las prioridades y lógicas en las que se fundamenta el proyecto se expresan a un nivel mucho más fino. El Corredor Mediterráneo concierne *a priori* a una multiplicidad de actores (políticos, económicos, institucionales, de la sociedad civil...) en diversos grados y con capacidades de acción e influencia distintos. Las lógicas que llevan a la reivindicación del Corredor por actores de tipos y estatutos distintos se forman localmente e incluso, en determinados casos, individualmente.

En esta investigación se ha elegido interrogar a los actores del Corredor Mediterráneo con el mayor nivel de disgregación posible para conocer sus motivaciones propias, ancladas en un determinado contexto cronológico, económico y territorial. Basándose en dichas motivaciones individuales o locales, es interesante analizar cómo surgen reivindicaciones comunes y se van formando coaliciones de intereses variados. Desde el punto de vista metodológico, las entrevistas permiten definir la posición precisa de los distintos actores con respecto al Corredor Mediterráneo, aunque también fue necesario recurrir a fuentes complementarias: la observación de conferencias o eventos públicos, la documentación producida por los propios actores o sus discursos transmitidos en la prensa. La multiplicidad de fuentes permite compendiar informaciones más completas cuantitativa y cualitativamente.

Se trata aquí de tener en cuenta a los actores situados en el espacio del Corredor Mediterráneo, es decir, en un espacio correspondiente a las regiones litorales y que actúan a ese nivel, lo cual excluye por ejemplo los *lobbies*, cuya acción se sitúa a otro nivel y que se analizará más adelante. El análisis se concentrará en los actores individuales o colectivos anclados local o regionalmente. Se intentará definir con qué criterios se forman los intereses y racionalidades de los actores que constituyen la base de la reivindicación del Corredor Mediterráneo y luego se demostrará cómo dichas lógicas individuales son politizadas a continuación por actores colectivos.

PLURALIDAD DE ACTORES, PLURALIDAD DE DISCURSOS

Los actores individuales, plurales y situados a escala local, que expresan sus intereses propios, son la base en la que se apoyan –o en nombre de la cual pueden actuar– los actores institucionales y los *lobbies*, de modo que ellos son los que fundamentan la reivindicación del Corredor Mediterráneo. Identificar a dichos actores y valorar sus discursos permite analizar los tipos de argumentos en favor o en contra del Corredor o de una u otra de sus modalidades.¹ Se trata de definir así su posición en el debate.

Irreducible pluralidad de los actores del Corredor Mediterráneo

Federados en asociaciones empresariales, unidos bajo una bandera común o asimilados a un determinado territorio, los actores del Corredor Mediterráneo son poco visibles individualmente en la prensa y en los documentos institucionales. En general, los percibimos a través de unos pocos bloques de intereses más o menos uniformes, aunque en realidad los actores federativos no sean muy representativos de la diversidad de opiniones sobre el Corredor. Sin embargo, la identificación fina de los actores se enfrenta a un doble problema de visibilidad y de exhaustividad.

Identificar a los actores del Corredor Mediterráneo

El Corredor Mediterráneo, al estar promocionado a distintos niveles institucionales a la vez y al formar parte desde hace mucho tiempo de la ordenación del territorio en España y en las comunidades autónomas litorales particularmente, implica la participación de actores múltiples y de estatutos diversos. La primera dificultad es su identificación precisa, que se enfrenta, por una parte, a la suma de los intereses potencialmente implicados en el proyecto, y por otra, a la necesidad de tener en cuenta a los actores de manera minuciosa más allá de los agregados formados por las asociaciones, los partidos o los niveles institucionales. Aunque estos estén más presentes en el espacio mediático, su discurso se fundamenta en intereses a veces divergentes. Por lo tanto, hay que situarse en el nivel individual para entender las lógicas que conducen a actores muy diferentes a apoyar el mismo proyecto.

1. Ver lista de entrevistas y cuestionario base en los anexos 1 y 2.

En la literatura científica se encuentran elementos para identificar a los distintos tipos de actores implicados en los proyectos de planeamiento. Los actores se caracterizan por una identidad y por su capacidad de actuar según un programa o estrategia propia. Además, el actor se caracteriza por su capacidad de expresar un punto de vista coherente, aunque no sea de manera puramente cartesiana (Lévy y Lussault, 2003: 39). La variabilidad de sus posiciones con respecto a sus reacciones esperadas es un elemento clave: es posible prestar a los actores del Corredor Mediterráneo posiciones teóricas según sus intereses objetivos, pero la realidad de sus acciones a menudo es muy distinta, lo cual no revela, ni mucho menos, ninguna falla estratégica. Al contrario, Michel Crozier y Erhard Friedberg definen al actor como un estratega en un juego complejo (Crozier y Friedberg, 1977): está incluido en una lógica colectiva, en interacción con otros actores (Passeron, 2001), lo cual va remodelando sus decisiones.

Además, como subraya Philippe Subra, los actores involucrados en los proyectos de ordenación del territorio son cada vez más numerosos y actúan de manera cada vez más diversa:

Servicios del Estado, colectividades territoriales, representantes políticos locales, empresas, cámaras consulares, organizaciones patronales, sindicatos de trabajadores, asociaciones de vecinos o de protección del medio ambiente, medios, intervienen en las políticas y en los proyectos de planeamiento por diversas razones: como promotores de los proyectos, responsables, opositores a dichos proyectos o decisiones, fuentes de información y vectores de representaciones. [...] Cada actor de los conflictos de planeamiento actúa según una *lógica de actor* particular, con objetivos, estrategias y modalidades de actuación específicas, una cultura, una visión del espacio, una relación original con el territorio y por lo tanto con uno o varios *territorios de referencia*; representaciones y discursos propios (Subra, 2008: 240-241).

En el caso del Corredor Mediterráneo, la identificación de los actores involucrados se apoya en varias fuentes. Además de los actores institucionales, cuyas competencias son definidas por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, muchos actores participan en los debates sobre el Corredor: asociaciones empresariales, medios y actores políticos construyen argumentos y producen informaciones a todos los niveles. Desde el punto de vista metodológico, la primera aproximación puede basarse en la identificación de los productores de documentos y de discursos mediáticos, que son de dos tipos: actores institucionales (con personalidades identificables a cada escala territorial) y asociaciones o grupos de presión (que publican informes, participan en las negociaciones y se expresan en los medios).

Identificar a dichos actores se puede hacer a través de la prensa y de sus declaraciones, pero resulta más difícil identificar a los actores involucrados individualmente en el proyecto de Corredor Mediterráneo. Por lo tanto, es necesario adoptar una aproximación distinta para identificar a las personalidades de la sociedad civil (profesores por ejemplo) o las empresas bastante grandes como para actuar en nombre propio (como las constructoras automotoras, por ejemplo Ford): se pueden identificar gracias a sus posiciones públicas o mediáticas, o de manera indirecta al ser mencionadas por otros actores.

Propuesta de tipología de los actores del Corredor Mediterráneo

Identificar a los actores del Corredor Mediterráneo permite establecer una tipología según el carácter institucional o no institucional de los actores, su integración en una o varias agrupaciones y su función. Según Roger Brunet, «Los principales actores del espacio geográfico son: el individuo (y asimismo la familia o el matrimonio, formas que a menudo expresan la decisión “individual”); el grupo, más o menos formal (clan, asociación, lobby); la empresa; el municipio; el Estado» (Brunet, 1993: 17). La tipología permite diferenciar a los actores institucionales, que ejercen su jurisdicción en un determinado nivel territorial, y a los actores no institucionales, que, aunque no tengan jurisdicción propia, actúan en el territorio de manera que a veces se revelan más eficaces. Entre los no institucionales se pueden distinguir los actores individuales y colectivos, cuyas lógicas son distintas: los unos se mueven según sus propios intereses y prioridades, y los otros deben tener en cuenta la multiplicidad de puntos de vista de sus miembros, sintetizarlos y actuar de manera más consensuada. En el caso del Corredor Mediterráneo es interesante aplicar esta distinción y adaptarla (tabla 5), pues pueden considerarse como actores individuales las empresas, e incluso los *clusters* locales, que actúan como un bloque en nombre de un interés común. Los operadores colectivos del Corredor corresponden más bien a los grupos sectoriales o territoriales de empresas, a las asociaciones patronales y a los grupos de presión que federan intereses muy distintos e intentan responder a las lógicas variadas de sus miembros, con vocación de expresar una síntesis de las lógicas de diversos actores individuales cuyos intereses propios pueden ser discrepantes.

TABLA 5
Tipología de los actores del Corredor Mediterráneo

<i>Actores institucionales</i>	<i>Actores no-institucionales</i>	
	<i>Individuales</i>	<i>Colectivos</i>
Instancias europeas. Estado. Operadores estatales (ADIF, Renfe...) Puertos autónomos. Comunidades autónomas. Provincias. Municipios.	Miembros de la sociedad civil. Empresas. Operadores del planeamiento. <i>Clusters.</i>	Asociaciones sectoriales. Asociaciones territoriales. Organizaciones representativas. <i>Think-tanks.</i> Grupos de presión.

Si los actores institucionales tienen determinadas competencias, los actores no institucionales también ejercen un papel de primer plano en el debate: la cuestión central es la de la fuerza con que presionan a los actores institucionales, con la ayuda de las asociaciones empresariales y grupos de presión que transmiten sus opiniones y expresan reivindicaciones estructuradas. Ferrmed y EU Core Net Cities son casos muy específicos (capítulo 4) al ser el primero un actor casi instituciona-

lizado en el juego europeo y el segundo, una federación de actores institucionales a nivel local.

Frente a la diversidad de los actores, la tipología permite apreciar las fuerzas presentes y dar un marco para las entrevistas, cuyo objetivo es responder a la diversidad de actores interesándose en cada uno de los tipos y manteniendo el equilibrio entre ellos. También se intenta acceder a los puntos de vista individuales para entender con más exactitud las motivaciones de los actores del Corredor Mediterráneo: por ejemplo Ford, cerca de Valencia, y Nissan, cerca de Barcelona, aunque sean empresas del mismo sector industrial, tienen intereses distintos a causa de sus respectivos anclajes territoriales y estrategias comerciales. El Puerto de Alicante y el Puerto de Valencia, ambos bajo tutela de la Comunidad Valenciana, tampoco tienen los mismos intereses y perspectivas de desarrollo, pues el primero se posiciona como líder de los puertos para contenedores en España mientras que el segundo, especializado en el transporte de graneles, tiene un tráfico decreciente (Ministerio de Fomento, 2016).

Diversidad de discursos y soportes

La diversidad de los actores del Corredor Mediterráneo se refleja en la diversidad de los soportes que eligen: los actores colectivos particularmente mediatizan sus discursos y contribuyen así a la politización de la cuestión del Corredor a través de sus informes y conferencias, y de la prensa.

Los actores organizados producen mucha información. Además de los documentos de planificación, los actores públicos producen documentos de publicidad o de comunicación, mientras que los actores privados editan informes que deben supuestamente paliar la poca cantidad de análisis económicos en los documentos administrativos. La Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) edita en 2011 y 2012 dos informes sobre el impacto económico potencial del Corredor Mediterráneo en el sector productivo valenciano (Camisón Zozorna, 2011, 2012): demuestran que los retrasos del Corredor podrían tener como consecuencia, aunque finalmente se lleve a cabo la infraestructura, menores beneficios de largo plazo o incluso un impacto negativo en la economía regional. El IVEE también edita documentación sobre el interés político y económico del Corredor (Català i Oltra, 2013; Institut Ignasi Villalonga, 2010; Turro, 2010a, 2010b). Dichas publicaciones insisten sobre las estadísticas de población y producción como argumento clave y a la vez tienen un valor programático al proponer acciones concretas para cumplir con el proyecto de Corredor Mediterráneo. Los textos, difundidos sobre todo entre los actores institucionales locales y regionales, focalizan la atención sobre un punto preciso cada vez. Se trata de hacer existir la cuestión muy amplia del Corredor a través de unas temáticas territoriales y con impacto directo en el desarrollo regional, lo cual consecuentemente oculta ciertas temáticas fuertes de la argumentación de los actores individuales (por ejemplo los intereses propios de una empresa, los equipos de un determinado puerto o plataforma logística...), pero también permite entender de manera más clara los principales retos del Corredor Mediterráneo.

Entre los actores colectivos, los principales grupos de presión y asociaciones también organizan conferencias, eventos y discursos públicos en los cuales participan los actores individuales e institucionales. También es una aproximación interesante a los argumentos de los actores, aunque con dos sesgos importantes: primero, todos los actores no están presentes en esta clase de eventos que sobre todo reúnen a institucionales y organizaciones; segundo, los discursos que allí se expresan corresponden a las normas de un determinado ejercicio retórico (tiempo, lugar, público, objetivo del evento, necesidad de coordinarse con otros actores...), lo cual inhibe el contenido del discurso.

El Corredor Mediterráneo en la encrucijada de cuatro principales argumentaciones

El argumento de la ordenación del territorio: darle un anclaje al Corredor Mediterráneo

El Corredor Mediterráneo es ante todo un proyecto de ordenación del territorio a escala nacional, y por lo tanto está en el centro de una argumentación sobre los retos de la construcción de una nueva infraestructura ferroviaria a distintas escalas. La cuestión se plantea sobre todo a escala urbana con la referencia a proyectos localizados, y a escala nacional con la referencia a la ordenación del territorio por las redes de transporte.

Los actores locales, institucionalmente competentes para decidir las políticas de planeamiento urbano, a menudo vinculan el Corredor Mediterráneo con sus políticas locales en cuanto al desarrollo urbano, a la renovación de los barrios de las estaciones o a la implementación de grandes equipos. Por ejemplo, las estaciones de la Sagrera en Barcelona y de Parque Central en Valencia forman parte de una estrategia metropolitana para la cual el Corredor Mediterráneo es una justificación de las inversiones. En el contexto de explosión de la burbuja inmobiliaria se aleja esta perspectiva y el argumento de atractividad es suplantado por el de un consenso político en torno al proyecto y por la aprobación de los planes de urbanismo, de modo que el proyecto pierde, en los discursos, su dimensión metropolitana adicional para conservar únicamente los aspectos concretos de ordenación del territorio.

Los actores de nivel nacional, y específicamente estatales (Fomento, ADIF, Renfe), se concentran, por su parte, en las lógicas de ordenación del territorio a nivel del país, es decir principalmente en las opciones de estructuración por las redes ferroviarias. Para el secretario general de Infraestructuras, el Corredor Mediterráneo es una de las prioridades –entre otras, como el Corredor Central y el Corredor Atlántico– para garantizar el equilibrio del territorio. El objetivo anunciado es la interconexión de las plataformas logísticas y los principales puertos, lo cual implica inversiones en el eje mediterráneo aunque sin hacer del Corredor una prioridad absoluta. Los representantes de ADIF también indican que el Corredor Mediterráneo es uno de los distintos proyectos en los que se trabaja, y subrayan

que el gestor de infraestructuras no toma decisiones, sino que se limita a estudios técnicos sobre los trazados propuestos por el Ministerio.

El argumento de la ordenación del territorio, que pone de relieve las necesidades en infraestructuras y equipos de transporte, se moviliza mucho en los dos extremos de la cadena institucional: por el Estado para las grandes infraestructuras de transporte y por las municipalidades para el planeamiento urbano.

El argumento económico: fundamento de la reivindicación del Corredor Mediterráneo

Todos los actores usan argumentos económicos en pro o en contra del Corredor Mediterráneo, como lo han hecho desde el origen del proyecto en las décadas de 1920 y 1930 (Abad García, 1981; Palafox Gamir, 1983; Perpinyà i Grau, 1931; Villalonga, 1934).

La propia base del Corredor Mediterráneo reposa en la idea compartida por todos los actores de que las regiones mediterráneas son las más dinámicas de España, argumento que se evoca casi sistemáticamente en las entrevistas como algo evidente o como la justificación misma del Corredor. Para Javier Vidal, profesor de economía en la Universidad de Alicante, el eje mediterráneo se caracteriza por su riqueza, comparativamente con una España del interior que, excepto Madrid, está en segundo plano. A su parecer, el Corredor es una realidad económica y la cuestión no es ya la de la construcción de un nuevo eje para el transporte de mercancías, sino la de las opciones políticas a favor del transporte ferroviario de mercancías a escala europea. La mayoría de los investigadores entrevistados comparten este análisis, como los economistas César Camisón y Germà Bel o el geógrafo Josep Boira. De la misma manera, la «racionalidad económica del Corredor Mediterráneo» es el primer argumento presentado espontáneamente por Inmaculada Rodríguez Piñero, diputada europea de la Comunidad Valenciana y ex secretaria general de Infraestructuras del Gobierno de Zapatero. Aunque la constatación de un dinamismo litoral no esté cuestionada, pues todos los actores económicos la ponen de relieve, las opiniones difieren en cuanto a las perspectivas de crecimiento del tráfico, y por lo tanto sobre la plusvalía que podría representar el Corredor Mediterráneo y la oportunidad de plantearlo como una cuestión política.

De manera general, la cuestión central es la de la inserción de los sistemas productivos del Mediterráneo español en los mercados europeos y más allá en la globalización. Las empresas del sector del automóvil son un ejemplo interesante: la presencia de representantes de Seat en las conferencias sobre el Corredor Mediterráneo demuestra el interés de la empresa por este tema; en la Comunidad Valenciana, Ford, cuya planta de Almussafes está conectada a la red ferroviaria convencional, es un actor potente que la prensa nacional y regional cita con frecuencia. Por último, las asociaciones de empresas a menudo usan el argumento según el cual el Corredor sería esencial para la economía de las regiones mediterráneas. La misma argumentación económica aparece en la prensa, que dedica numerosos artículos a las opiniones de los empresarios de las regiones litorales, y

en las publicaciones encargadas por las propias asociaciones empresariales (Boira i Maiques, 2002; Camisón Zozorna, 2012).

También se plantea la cuestión de la inserción de los puertos en los sistemas globalizados. En la fachada mediterránea de España, los puertos de Barcelona y Tarragona son los más activos en cuanto a la reivindicación del Corredor Mediterráneo. Para los representantes del Puerto de Barcelona, que atienden todas las conferencias sobre el Corredor, el enlace ferroviario con Francia es obvio, pues ya se materializa en los trenes de mercancías que circulan entre Barcelona y Lyon. Aunque el Puerto de Tarragona esté menos representado en las conferencias, muchos actores lo incluyen en su estrategia, como el grupo de química BASF, que tiene una de sus principales instalaciones en Tarragona y un 25% de cuyos intercambios con la empresa matriz en Ludwigshafen pasan por ferrocarril. Más al sur, el Puerto de Valencia es el primer competidor del de Barcelona, aunque no esté tan presente en las conferencias. El director de Planificación de Infraestructuras del Puerto de Valencia explica que, al ir la mayor parte del tráfico hacia el centro de la Península, el Corredor Mediterráneo tendría menos impacto en el tráfico portuario, pero podría crear una sinergia, si las infraestructuras cumplieran con las normativas europeas, lo que es un factor determinante para el uso del ferrocarril por las empresas y un argumento adicional para los transportadores. Más allá de la mera cuestión de las expectativas portuarias, se pone de relieve el argumento del desarrollo económico potencialmente generado por el Corredor Mediterráneo (Cámara Boluda, 2012). Para los puertos de segundo plano como Castellón o Alicante, lo más importante es no dejar de lado la oportunidad del Corredor, aunque no se espere ningún impacto importante. Sin embargo, según Julio César Salido, jefe de Planificación del Puerto de Alicante, el impacto podría ser negativo. La posición paradójica del Puerto se explica por el peso de la Comunidad Valenciana, que representa el 50% de su gobernanza.

Finalmente, el argumento económico también se moviliza a escala local: se espera que el Corredor Mediterráneo beneficie a las empresas para revitalizar la economía a corto plazo (en el sector de la construcción por ejemplo) y a largo plazo, gracias a una supuesta mejora de la accesibilidad de las ciudades para empresas y viajeros. Estas perspectivas de desarrollo están en el centro de los grandes proyectos urbanos vinculados al Corredor Mediterráneo. Los intereses económicos de las ciudades también están defendidos por EU Core Net Cities, que reivindica un «papel positivo de *lobbying* para con la Unión Europea y los Estados», según Francesco Oddone, representante de la Municipalidad de Génova, durante la segunda conferencia de la asociación en junio de 2014. En las dos conferencias de Barcelona en 2013 y Génova en 2014, los representantes de las ciudades miembros insistieron bastante en el interés económico de los corredores multimodales.

El argumento técnico: entre constatación y neutralidad

En las entrevistas a menudo se evocan las cuestiones técnicas de la realización del Corredor Mediterráneo con dos objetivos principales: para discutir las opciones elegidas para la infraestructura (tercer carril, alta velocidad, tráfico

mixto...) o para darles a las reivindicaciones una base más objetiva, apoyada en elementos tangibles.

Los elementos técnicos pueden tener un estatuto puramente informativo, como en la entrevista con Jaime Pallarol, profesor de ingeniería de transportes en la Universidad Politécnica de Valencia y responsable de los Transportes y Puertos de la Comunidad Valenciana: los detalles sobre los cambios de agujas, los problemas de gálibos y de fricción de las catenarias en las vías de tercer carril no son un argumento en pro o en contra del Corredor, sino una constatación de sus dificultades técnicas para valorar dicha opción o compararla con la de una línea nueva. La mayoría de los actores entrevistados avanzan las cuestiones técnicas al principio como una manera de empezar la discusión en una base neutral. La mayor parte del tiempo las cuestiones técnicas se limitan a constatar las dificultades de interoperabilidad pero no son esenciales en la construcción de las argumentaciones.

Al contrario, Ferrmed parece basar su argumentación a favor de un vasto corredor paneuropeo en argumentos técnicos que se transforman en sugerencias de acción para la Comisión Europea. Joan Amorós, presidente de Ferrmed, presenta en las conferencias anuales y eventos sobre el Corredor Mediterráneo los «estándares Ferrmed» publicados en un estudio de 2009 (Ferrmed, 2009). Dichos estándares se inspiran en lo que se hace en Norteamérica e intentan favorecer la interoperabilidad de las redes europeas y la circulación de mercancías por ferrocarril gracias a la adaptación de las vías, a su electrificación, a sistemas de seguridad, a material rodante y a normativas sobre los convoyes (peso por eje, longitud de los trenes...). Esta argumentación le permite al *lobby*, aunque esté constituido por miembros muy heterogéneos, encontrar un terreno común neutral basado en un vocabulario que se puede compartir fácilmente con los actores políticos e institucionales. El estudio publicado por Ferrmed en 2009 demuestra muy bien la constitución de dicha argumentación recopilando y poniendo en común estudios técnicos sobre los distintos aspectos del Corredor. Aporta una respuesta concreta a los objetivos de interoperabilidad de la Comisión Europea, de modo que esta recupera sus principales elementos (Commission européenne, 2014), como confirma el consejero del coordinador del Corredor Mediterráneo, al opinar que los estudios de Ferrmed traducen los retos de las nuevas redes transeuropeas y por lo tanto pueden ser incorporados con pocos cambios.

La argumentación técnica se usa en los dos extremos de la cadena de reivindicaciones: los actores individuales y locales la usan para denunciar los fallos de la red, y los grupos de presión como solución para federar intereses muy diversos. Los elementos técnicos, porque aparecen tangibles, son un punto de cristalización de un consenso político.

El argumento político: nervio de la guerra

Los argumentos políticos, que se esperan en el contexto del Corredor Mediterráneo, son más o menos desarrollados por los actores. Los actores económicos a nivel individual rara vez se comprometen con cuestiones políticas, e incluso los grupos de presión, que pertenecen al juego político, permanecen voluntariamente

alejados de dichas cuestiones. Sin embargo, los actores económicos a nivel colectivo y los miembros de la sociedad civil insisten sobre la dimensión altamente política del Corredor Mediterráneo.

La dificultad de entrevistar a los actores políticos se compensó con las informaciones y opiniones publicadas en las ruedas de prensa y en eventos organizados sobre el Corredor Mediterráneo, como las conferencias de Ferrmed y EU Core Net Cities. Las conferencias de Ferrmed, aunque centradas en los actores económicos, siempre invitan a algunos actores políticos, como al exalcalde de Barcelona Javier Trias, o a diputados europeos que lo apoyan.

Sin embargo, las personalidades políticas a las que fue posible entrevistar insisten en el hecho de que el Corredor Mediterráneo es el soporte y el vector de reivindicaciones que van más allá del aspecto infraestructural y provocan un enfrentamiento de los niveles institucionales. Manuel Niño en Madrid y Josefina Cruz en Sevilla subrayan que el debate sobre el Corredor Mediterráneo se origina en Cataluña, transformando proyectos de infraestructuras de transporte en una cuestión política que implica un enfrentamiento entre las regiones mediterráneas y centrales de la Península, e incluso entre Cataluña y Madrid. Inmaculada Rodríguez Piñero subraya por su parte el papel de Castilla-La Mancha en la reivindicación del Corredor Central, es decir en la competencia con el Corredor Mediterráneo, y en particular el papel personal de María Dolores de Cospedal, presidenta de Castilla-La Mancha y secretaria general del PP a nivel nacional, lo que le otorga un peso importante frente al Gobierno de Rajoy. En este contexto, el Corredor Mediterráneo aparece a la vez como un proyecto político que favorecería a determinadas regiones con respecto a otras y el vector instrumentado de oposición entre las regiones mediterráneas y el Estado central. La reivindicación del Corredor Mediterráneo coincide con el debate sobre la infrafinanciación y el déficit de inversiones en infraestructuras en Cataluña y en las regiones mediterráneas (Baron-Yellès y Loyer, 2015).

Los argumentos que se destacan en los discursos de los actores no están exentos de parcialidad e incluso a menudo traducen una posición ideológica o política en una forma de reivindicación. Por lo tanto, los tipos de argumentos no siempre corresponden a los tipos de actores, sino que en realidad se combinan. Pertenecen a varios niveles de lenguaje (técnico, político, científico...) que se entrecruzan para formar sistemáticamente racionalidades fundamentadas en una interacción de intereses económicos u objetivos políticos.

LA RACIONALIDAD DE LOS ACTORES INDIVIDUALES: LÓGICAS ECONÓMICAS Y RETOS TÉCNICOS

Se puede considerar la racionalidad como la expresión de una posición reflexionada y compleja, que tiene en cuenta intereses múltiples junto con elementos del contexto. El uso de esta noción en la literatura sobre la ordenación del territorio (Barrière, 2012; Martouzet, 2002; Strauss, 2008) hace surgir tres cuestiones principales: la importancia de los intereses económicos en la intervención de los

actores; la participación de actores no institucionales y que no forman parte de los «expertos»; y la legitimidad de los argumentos de cada uno en el debate.

Construcción de racionalidades en torno al Corredor Mediterráneo

La formación de la racionalidad de los actores individuales se puede ilustrar con algunos ejemplos que muestran la diversidad de las lógicas y asimismo los factores comunes en torno a los cuales los distintos actores forman la base de una reivindicación colectiva. Los ejemplos se eligieron para dar un panorama de los tipos de actores teniendo en cuenta la diversidad de sus localizaciones a lo largo del eje mediterráneo.

A partir de los argumentos evocados en las entrevistas y los discursos de los actores es posible destacar lógicas coherentes, proyectos, visiones y perspectivas de su propio sector. Confrontando dichos argumentos con informaciones factuales sobre su actividad, es posible identificar la racionalidad de cada actor.

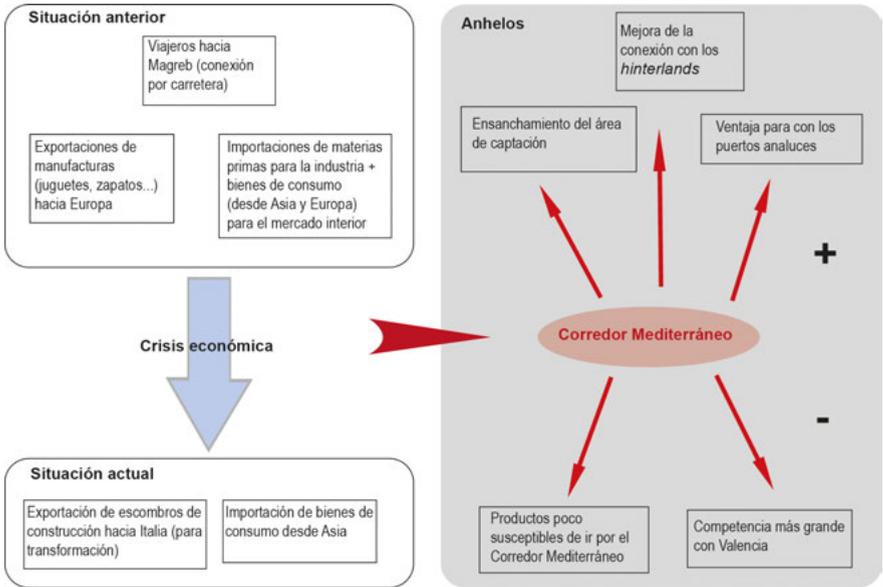
Una racionalidad portuaria: el caso del Puerto de Alicante

Las autoridades portuarias forman parte de los actores principales del Corredor Mediterráneo, ya que la mejora de su conexión con el ferrocarril y el ensanche de su zona de captación son sus prioridades destacadas. Los puertos forman parte íntegra del Corredor Mediterráneo como conjunto de infraestructuras y como nodos de intercambios intensos. Las autoridades portuarias mediterráneas reflexionan sobre la inserción de cada puerto en el Corredor, y, con excepción del Puerto de Algeciras, han contestado a las entrevistas.

El caso del Puerto de Alicante, que no forma parte del trío de cabeza, compuesto por Barcelona, Valencia y Algeciras, es interesante porque demuestra una aproximación matizada al Corredor Mediterráneo (figura 7). El representante de la División de la Planificación del Puerto de Alicante incluso expresa una duda en cuanto al impacto del Corredor: «El Corredor Mediterráneo podría tener un impacto negativo porque el Puerto de Alicante está entre el de Valencia, que es un gigante para contenedores, y el de Cartagena, que es un gigante para graneles».

El primer elemento en la racionalidad del Puerto de Alicante es el impacto de la crisis económica en el tráfico, que ha bajado en volumen del 32,5% entre 2007 y 2014 (Ministerio de Fomento, 2016). La crisis del ladrillo también es visible a través de los cargamentos almacenados en los muelles, constituidos por una parte importante de escombros (foto 2) con destino a Italia, en donde se transforman en nuevos materiales de construcción. En estas condiciones existen pocas perspectivas de transferencia modal de la carretera hacia el ferrocarril. El tráfico de viajeros del Puerto de Alicante se concentra en los transbordadores hacia Argelia y tampoco ofrece buenas perspectivas de transferencia hacia el tren, incluso considerando la opción de una línea de alta velocidad costal bien conectada a la terminal marítima de viajeros pues, según el representante del puerto, la mayor parte de los pasajeros van en coche y muy cargados. La única perspectiva intermodal radicaría en una mejor interconexión con la estación de AVE para los turistas de cruceros que quisieran viajar a Madrid.

FIGURA 7
El Puerto de Alicante y sus vacilaciones en cuanto a las opciones económicas



Fuentes: Entrevista en el Puerto de Alicante ; Estadísticas del Puerto de Alicante © E. Libourel, 2015

FOTO 2
Dársena del Puerto de Alicante



Izquierda: terminal de viajeros con actividad estacional; derecha: depósito de escombros para exportación.

En el contexto de crisis, el Corredor Mediterráneo aparece a la vez como una oportunidad y como un riesgo para el Puerto de Alicante. El enlace de las vías férreas portuarias existentes con la línea convencional de mercancías fue interrumpido

por las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Levante y nunca fue acabado (Ortuño Padilla, 2014). El anclaje del puerto en un conjunto de infraestructuras eficientes a lo largo de la costa podría, según el Puerto, mejorar su zona de abastecimiento nacional en dirección a las regiones litorales y sobre todo dotarlo de una ventaja comparativa para con los puertos de Andalucía, cuya conexión al Corredor Mediterráneo sigue suspendida. A pesar de estas ventajas previsibles que justifican la implicación oficial del Puerto de Alicante en la reivindicación del Corredor y su adhesión a Ferrmed, el representante del Puerto tiene dudas importantes: por una parte, las mercancías que pasan por este puerto van por lo esencial con destino al centro del país y a la región de Madrid; por otra parte, el Puerto de Valencia, más importante en la jerarquía portuaria, está a la vez más cerca de Madrid y de Francia, y estaría conectado al Corredor Mediterráneo antes que Alicante, lo que supondría un crecimiento de su actividad. Alicante está en una situación ambigua en la que la Autoridad Portuaria, dominada por la Comunidad Autónoma de Valencia, eligió apoyar políticamente el Corredor Mediterráneo aunque siendo consciente de que esta opción no es necesariamente tan positiva como parece para el puerto. La racionalidad del Puerto de Alicante revela la posición de los puertos intermediarios de la costa mediterránea: el Corredor no es central desde el punto de vista económico pero su reivindicación obedece a una lógica política sostenida por la Comunidad Valenciana.

En Castellón, las autoridades portuarias tienen una aproximación similar, aunque no la expresen de manera tan clara: el Corredor Mediterráneo aparece como un objetivo político más que como una oportunidad real de desarrollo. En ambos casos, la idea de que el Corredor no tiene por qué ser discutido sino que acaba imponiéndose cuestiona la relación de fuerzas entre los actores. Al contrario, los puertos de Valencia y Barcelona tienen discursos mucho más ofensivos y determinados, como lo demuestra una entrevista con el director de la Planificación de Infraestructuras del Puerto de Valencia: la inserción en el Corredor Mediterráneo es una estrategia a largo plazo, a favor del desarrollo del tráfico y de la necesaria inserción del puerto en Europa y en la globalización.

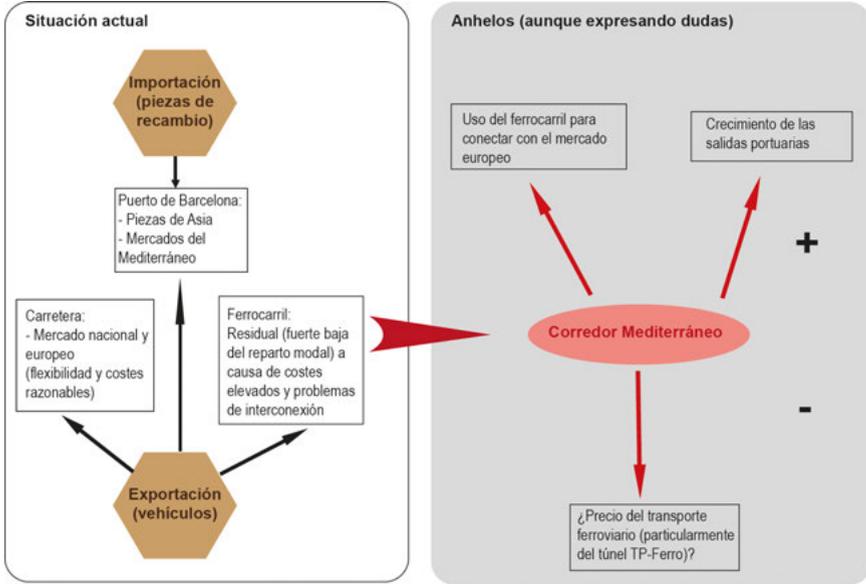
Racionalidades industriales: la automotora Seat y el cluster de la cerámica, dos lógicas distintas

Los actores industriales son muy activos en la reivindicación del Corredor Mediterráneo, pues están interesados en primer lugar en la perspectiva de una mejor conexión de los espacios productivos mediterráneos con el mercado europeo. A través de estos actores se puede pensar el Corredor Mediterráneo en su dimensión económica, o espacio estructurado por flujos intensos. Los actores industriales son la categoría más diversa por sus múltiples sectores y la disparidad de tamaño de las empresas y de sus agrupaciones.

El sector del automóvil es muy importante en el Corredor Mediterráneo, particularmente en torno a las implantaciones europeas de Ford (en Almussafes) y de Nissan y Seat (cerca de Barcelona). No fue posible entrevistar a sus representan-

tes, pero las empresas emiten comunicados de prensa y participan en las conferencias sobre el Corredor, lo cual permite reconstituir sus racionalidades (figura 8).

FIGURA 8
Seat: racionalidad económica e interrogantes en cuanto a los efectos del Corredor Mediterráneo



Fuentes: Entrevistas; conferencias Fermed
© E. Libourel, 2015

En el caso de Seat, que está presente de manera casi sistemática en las conferencias, el representante de la empresa subraya que su posición geográfica en Cataluña y la estructura de sus importaciones y exportaciones hacen del Corredor Mediterráneo un elemento clave para ella. En efecto, la empresa conoció una reducción progresiva de sus exportaciones por ferrocarril, que han llegado a una proporción insignificante a causa de las dificultades de interconexión con Francia y de los costes generados por esta situación. Hoy en día, el 32% de los coches salen de la planta por ferrocarril, pero tan solo van con destino al Puerto de Barcelona. El objetivo de Seat es llegar a un 60% de reparto modal a favor del ferrocarril, merced a la mejora de las condiciones de transporte hacia Europa. El Corredor Mediterráneo, considerado como un manajo que integra todos los modos de transporte (puerto, tren, carretera), permitiría mejorar la intermodalidad y reequilibrar el reparto modal de la empresa. Sin embargo, la posición de Seat a favor del Corredor va de la mano de la expresión de algunas dudas en cuanto a los costes del transporte ferroviario: gracias al nuevo túnel entre Francia y España, la conexión ya no sufre de problemas técnicos mayores, pero el peaje sigue demasiado elevado para que el paso por el túnel concedido sea rentable para la empresa, aunque el

peaje sea cuatro veces inferior que el coste de cambio de ejes en la frontera en la línea convencional. Este argumento contable frena hoy la transferencia modal de Seat hacia el ferrocarril para sus exportaciones europeas. En su racionalidad, Seat considera que el Corredor Mediterráneo ya existe pero todavía debe hacerse más funcional y rentable para las empresas.

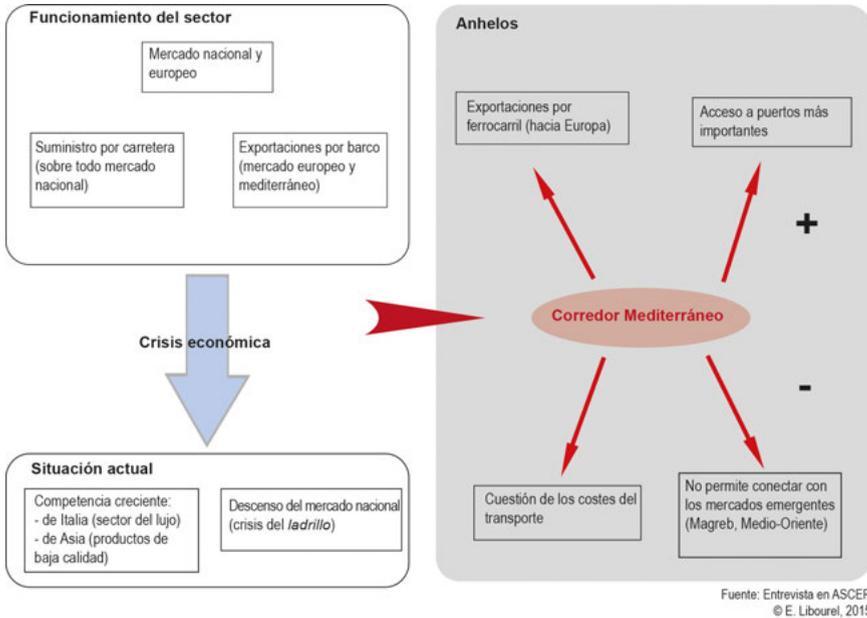
Ford, localizada mucho más al sur, no se beneficia de los mismos elementos, pues la región de Valencia sigue careciendo de una buena conectividad con Francia por dos razones: la ausencia hasta ahora de vías de gálibo internacional, y la presencia de un cuello de botella de 40 km de vía única entre Tarragona y Vandellós. Además, el automóvil conoce una situación paradójica en España: el sector es exportador neto de vehículos, y no importador como en la mayoría de los países, y se beneficia de la protección de la ley portuaria, que garantiza condiciones favorables a las mercancías de los «sectores estratégicos», en cuya primera fila figura el automóvil (González Laxe, 2015). La especificidad de este sector con respecto a las demás industrias explica su peso en las reivindicaciones, y particularmente en Ferrmed, pero no basta para resumir las lógicas de todos los industriales.

El caso de las industrias que funcionan en forma de *clusters* constituidos por empresas pequeñas o medianas es interesante. La asociación ASCER de Castellón (figura 9) reúne a las empresas del sector de la cerámica industrial en torno a Porcelanosa. En una entrevista, un responsable de la asociación indica que el elemento principal para las empresas de cerámica es el estado del sector de la construcción en el contexto económico y de competencia actual. La crisis del ladrillo engendró una fuerte disminución de los encargos, y al mismo tiempo los mercados europeos fueron saturados por dos tipos de productos que compiten con la producción de Castellón: los productos de baja calidad provenientes de Asia, por una parte, y los productos de alta calidad provenientes de Italia con una imagen muy positiva, por otra parte. El reto para el sector de la cerámica es ante todo económico y la cuestión del Corredor Mediterráneo solo viene en segundo plano: suscita interés sin estar en el centro de las preocupaciones de ASCER. Los empresarios de cerámica comparten parcialmente la opinión de Seat en cuanto a costes de transporte. Por otra parte, la estructura de las exportaciones de la cerámica evoluciona hacia los mercados emergentes como el Magreb y Oriente Medio, que no estarían conectados con la nueva infraestructura. Sin embargo, dicha infraestructura ferroviaria podría permitir una mejor conexión con los puertos y por lo tanto salidas más variadas y competitivas, y asimismo un transporte eficiente hacia Europa, que sería interesante en el caso de una disminución de los costes. ASCER percibe el Corredor Mediterráneo como un elemento globalmente positivo aunque secundario con respecto a las preocupaciones económicas del sector.

Los actores industriales tienen una aproximación al Corredor Mediterráneo directamente vinculada a la cuestión de los costes de transporte y a la facilitación posible de las salidas hacia sus principales mercados. Aunque las industrias constituyen la base y el pretexto de la reivindicación del Corredor por los actores políticos y los *lobbies*, sus expectativas propias parecen muy limitadas en el tiempo y el espacio, y se concentran menos en la realización del corredor en sí que en las modalidades de su implementación pragmática.

FIGURA 9

ASCER Castellón: un interés distante por el Corredor Mediterráneo



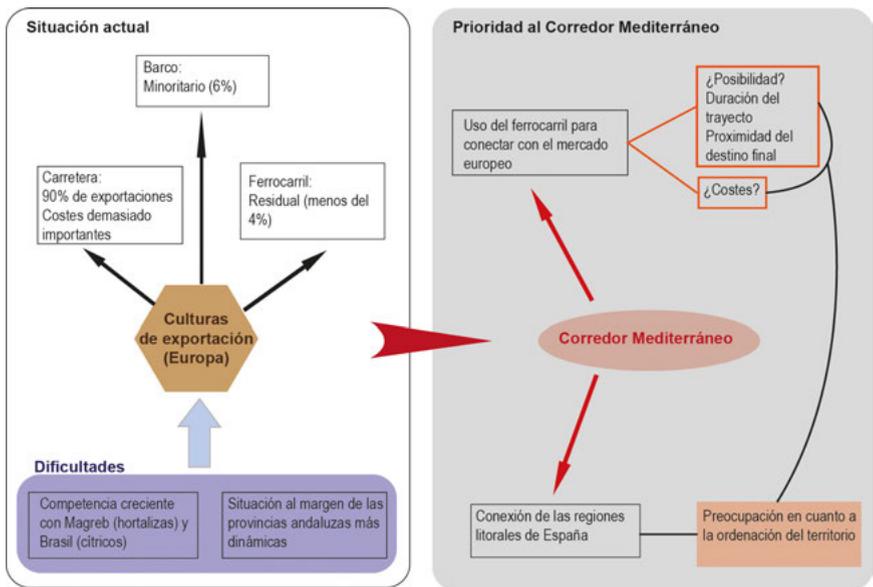
Una racionalidad del sector agrícola: las hortalizas andaluzas

El sector agrícola está en el centro de las reivindicaciones históricas del Corredor Mediterráneo defendidas desde los años treinta por los productores de cítricos (Abad García, 1984; Daràs i Mahiques, 2015; Palafox Gamir, 1983). Hoy en día, la producción sufre la competencia de Brasil para la industria agroalimentaria y de Italia para las frutas de alta calidad (Analistas económicos de Andalucía, 2014; Soria, 1996), pero el sector hortícola sigue siendo potente: el Mediterráneo español abastece a una importante proporción de los mercados de Europa, y particularmente de Francia. Por ejemplo, el mercado de interés nacional Saint-Charles de Perpignan recibe un 60% de hortalizas de España.

El sector de las hortalizas de Andalucía es muy activo a favor del Corredor Mediterráneo. En la conferencia conjunta Fermed/CZF/EU Core Net Cities de Barcelona el 27 de enero de 2015, el presidente de Port Rail Almazora Levante (puerto seco de la región de Almería) explica las expectativas de los agricultores en el Corredor Mediterráneo (figura 10). El sector conoce dos dificultades principales que explican el interés de sus representantes por el Corredor Mediterráneo y su participación en las acciones de *lobbying*: se trata, por una parte, de la competencia creciente del Magreb para las frutas y verduras, lo cual hace necesario mejorar la competitividad de los productores españoles, y por otra parte, de su localización en el este de Andalucía, lejos de los centros neurálgicos y de las principales redes

de comunicación. El Corredor Mediterráneo, aunque sus previsiones de realización en la costa andaluza sigan siendo malas, aparece como una oportunidad de conexión mejorada y directa con los mercados europeos. Sin embargo, también se plantea la cuestión de los costes del transporte ferroviario y de su competitividad con respecto a la carretera, que es más flexible. El Corredor también representa una oportunidad para las provincias mediterráneas de Andalucía de acercarse al resto del litoral en términos de ordenación del territorio. Esto subraya la dimensión política de la participación del sector hortícola en Ferrmed y demuestra que, cuanto más lejana en el espacio y el tiempo parece la conexión, más importante es la dimensión política en el discurso de los actores.

FIGURA 10
Las hortalizas andaluzas: una lógica de conexión territorial



Fuentes: Conferencias Ferrmed
© E. Libourel, 2015

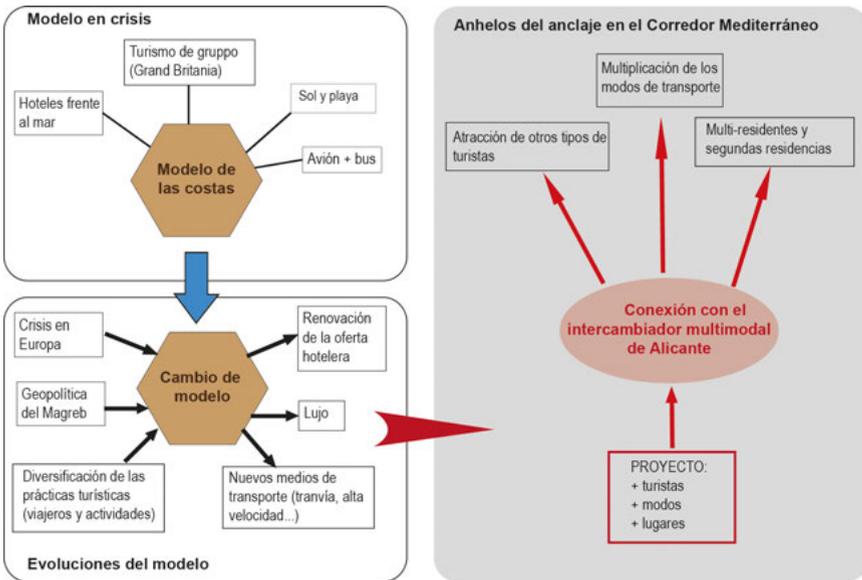
Una racionalidad turística: el caso de Benidorm

Sector privilegiado del desarrollo urbano, el turismo es una de las actividades principales de la costa mediterránea. Implica a numerosos actores, públicos y privados, institucionales o no, individuales o colectivos, que contribuyen a la creación de la oferta turística. Esta lógica se hace eco de las tres dimensiones de la noción de corredor: los flujos importantes, la ordenación del territorio y la presencia de un sistema de ciudades y actividades económicas.

Una visita a Benidorm completada por el análisis de los documentos producidos por los actores hoteleros como Hosbec (Hosbec, 2015), la asociación de

empresas hoteleras de Benidorm, de la Costa Blanca y de la Comunidad Valenciana, permite poner de relieve que el reto central para estos actores es el cambio de las prácticas turísticas. Fundada en el modelo español de las costas que acogen un turismo masivo de grupos del norte de Europa (sobre todo del Reino Unido en el caso de Benidorm) que llega con vuelos chárter o *low cost* al aeropuerto de Alicante y luego vienen en autobús, el municipio turístico debe enfrentarse a la diversificación de las prácticas turísticas (con visitas a varios lugares), a nuevos públicos y también a nuevos centros de interés y modos de transporte alternativos.

FIGURA 11
Benidorm: el Corredor Mediterráneo para afrontar la mutación de las prácticas turísticas



Fuentes: Hosbec ; encuentro con Antonio Puchades © E. Libourel, 2015

En este contexto, el Corredor Mediterráneo no aparece como un objetivo en sí (figura 11). La realización de una línea de AVE litoral podría ser un factor de atracción para las ciudades principales, aunque no llegaría directamente a Benidorm. Sin embargo, como en Gandía, los actores locales del turismo se apoyan en la imagen de la alta velocidad y del Corredor Mediterráneo para pensar las nuevas modalidades de desarrollo de su actividad. Es ante todo la conexión con la estación multimodal en proyecto de Alicante la que está en juego (Ortuño Padilla *et al.*, 2015), sobre todo desde que se acabaron las obras de la línea Madrid-Levante en 2013, y mientras hasta ahora la estación de AVE no es más que una extensión de la estación histórica, desconectada del tren a Benidorm y a la costa. Sin embargo, la llegada del AVE a Alicante es importante para la imagen de la Costa Blanca y

para la accesibilidad de la provincia desde la capital nacional. Benidorm podrá sacarle provecho únicamente si la intermodalidad entre la estación de ferrocarril y el aeropuerto (que son las dos puertas de entrada de los turistas) por una parte, y el tren litoral por otra son eficientes.

Una de las evoluciones mayores para Benidorm es la conciliación entre turismo de masas y segundas residencias lujosas. Para ello, la conexión de Alicante en alta velocidad es un factor importante. Sin embargo, más que una mera cuestión de accesibilidad, se trata de una cuestión de imagen que podría permitir que Benidorm, al ser conectada con transportes ferroviarios eficientes, se destaque de las demás estaciones turísticas. El Corredor Mediterráneo es una trama de fondo, un símbolo más que un cambio radical del planeamiento urbano para Benidorm.

Una racionalidad urbana: el caso de Valencia

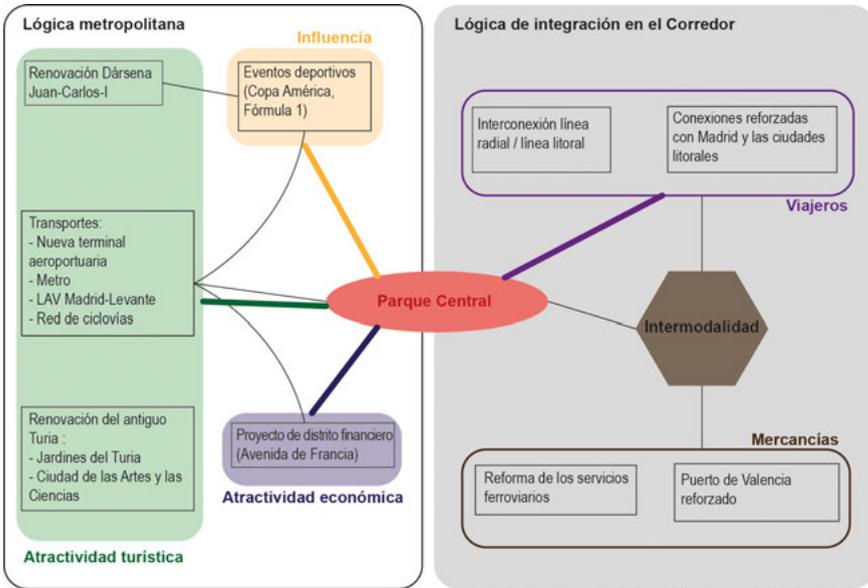
El proyecto de Corredor podría conferirles a las ciudades mediterráneas una función de nodo entre el eje litoral y la red radial española. Por eso la mayoría de las ciudades toman parte en las reivindicaciones del Corredor Mediterráneo en nombre de la atractividad que les otorgaría, de sus supuestos «efectos estructurantes», de su carácter simbólico y de sus consecuencias en la planificación urbana. Valencia, tercera ciudad española, está en una posición muy interesante por su estatuto de capital regional enfrentada a Barcelona, por una parte, y a una relación ambigua con Madrid, por otra. Valencia no está representada en las conferencias de Ferrmed o de EU Core Net Cities, aunque la Comisión Europea la ubique como una de las ciudades nodales de la red. Al contrario, los representantes de Valencia siempre están en las manifestaciones que implican al Gobierno central, lo que demuestra una lógica política sobre todo nacional.

Desde que el proyecto de Corredor Mediterráneo se inició en los años veinte, las reivindicaciones partieron de Valencia (Enguix y Carchano, 2010; Fabra, 1975; Palafox Gamir, 1983), y siguen bien implantadas en esta ciudad (Cierval, AVE, IIVEE...). Sin embargo, los actores urbanos se interesan menos por el tema del Corredor que los actores económicos: el Corredor Mediterráneo no está en el centro del discurso metropolitano, suplantado por la alta velocidad, cuestión resuelta por la llegada del AVE en 2010 (figura 12).

La cuestión de la imagen de la ciudad parece mucho más central que la de una línea litoral en la mente de los actores urbanos: generalmente ponen de relieve los proyectos de la ciudad para los que el Corredor Mediterráneo debe jugar un papel de catalizador y de justificación. El proyecto de Parque Central fundamenta la racionalidad de la ciudad de Valencia al conjugar intereses urbanos diversos que pueden, de manera más o menos directa, apoyarse en el Corredor Mediterráneo: estación pasante de interconexión, atractividad e imagen positiva para la ciudad, renovación urbana, mejora de las infraestructuras de transporte de mercancías... El Corredor es el contexto de las operaciones urbanísticas, el pretexto de su realización, pero no el objetivo mayor, pese a la presencia fuerte, histórica y actualmente, de actores que lo reivindican.

FIGURA 12

Valencia y el proyecto de Parque Central en el Corredor Mediterráneo



Fuentes: Entrevistas en el servicio técnicos del Ayuntamiento de Valencia y en VPC © E. Libourel, 2015

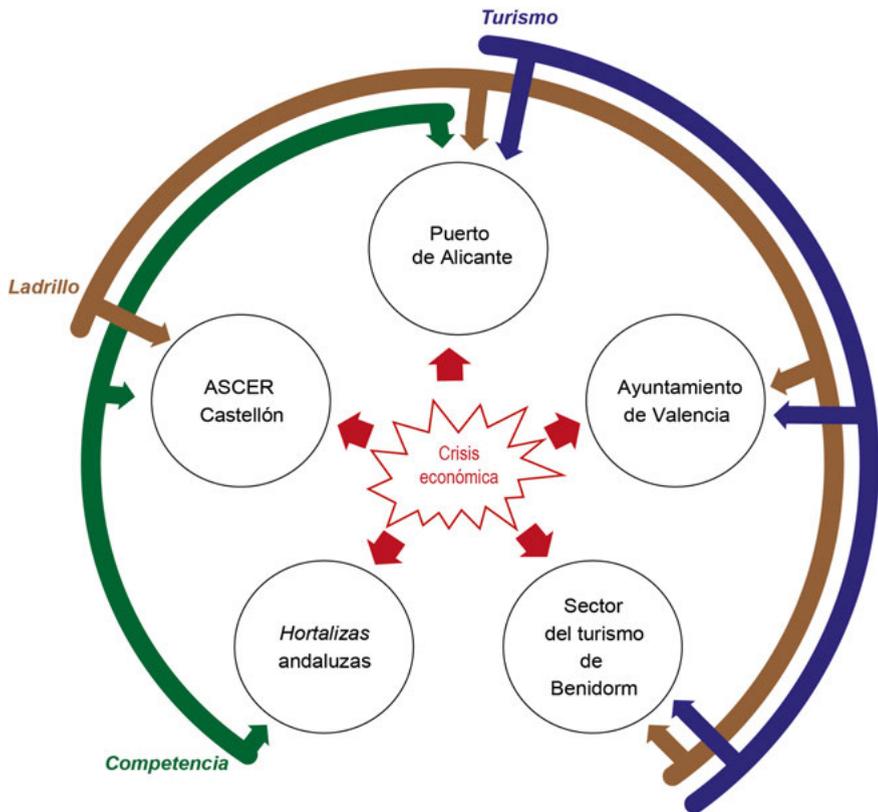
Las racionalidades que surgen del análisis de los discursos de los distintos actores permiten ver cómo se construye su relación con el Corredor Mediterráneo a través de cuestiones económicas, técnicas y de ordenación del territorio. Es interesante notar que, aunque el Corredor Mediterráneo haya pasado a ser el proyecto emblemático federativo de las reivindicaciones, no parece estar realmente en el centro de las racionalidades de los actores. En la mayoría de los casos, el Corredor aparece como un elemento positivo aunque no como una reivindicación fuerte.

En la encrucijada de las distintas racionalidades: objetivos comunes y posiciones específicas

Si cada sector o tipo de actividades tiene sus propias lógicas, existen objetivos comunes para los actores públicos y privados, individuales y colectivos. El primero es la mejora de la conexión con los mercados europeos, es decir, con las principales ciudades del continente, gracias a una nueva infraestructura ferroviaria litoral, al cumplimiento de las normativas europeas para la infraestructura existente o a una mejor integración intermodal. Desde este punto de vista, la lógica del corredor de transporte responde perfectamente a las expectativas. El segundo objetivo compartido es el de la competitividad territorial del Mediterráneo y de las actividades regionales en un contexto de creciente competencia. Ello pasa por una disminución de los costes y una mejor eficiencia del transporte de mercancías y viajeros, lo

cual se corresponde con el proyecto de nueva línea ferroviaria –y en particular de línea de alta velocidad litoral–. Por último, el tercer objetivo común es una mejor atractividad para las empresas y los viajeros, lo cual está directamente vinculado con las condiciones de asequibilidad y el dinamismo de los territorios.

FIGURA 13
Principales racionalidades



Se evocan frecuente y espontáneamente los elementos del contexto económico como factor importante porque influyen a la vez en la situación presente y en la estrategia de desarrollo de los actores. Desde este punto de vista, se pueden destacar tres elementos principales: el contexto de competencia creciente, la crisis del ladrillo y la búsqueda de una atractividad turística más diversificada. Todas las racionalidades se refieren de manera directa o indirecta a algunos elementos de contexto federadores que, relacionados con la crisis económica, configuran las formas de pensar de los actores (figura 13).

La competencia creciente pesa a todos los niveles, en los sectores industriales y agrícolas y asimismo en las ciudades, con modalidades distintas: para

los puertos se trata ante todo de una competencia nacional, mientras la agricultura sufre la competencia de las importaciones del Magreb y la cerámica un mercado globalizado en el que Asia es ahora uno de los principales productores. Las ciudades se sitúan en una competencia metropolitana a escala europea. La cuestión de la crisis del ladrillo también afecta a muchos actores, como los productores de materiales de construcción, los puertos por los que transitan dichos materiales y las ciudades que ven su modelo de desarrollo cuestionado (Álvarez Mora *et al.*, 2011; Rodríguez Acevedo, Martín Martín y Jerez Darías, 2011). Por último, el reto de la atraktividad turística está planteado por los actores urbanos y, aunque indirectamente, por los industriales que se benefician de encargos adicionales, como los productores de cerámica que abastecen el sector de la construcción hotelera o de las segundas residencias, o por el sector agrícola que abastece a los restaurantes y cuenta cada vez más con el turismo verde (Herrera y Villarino Pérez, 2005; Millán Escriche, 2002) y cultural (Antón Clavé, 2004; Pellejero Martínez, 2012).

Por otra parte, dos objetivos no enunciados por los actores aparecen en su discurso: la búsqueda de una visibilidad territorial en Europa (la participación en el Corredor Mediterráneo ofrece una tribuna) y la voluntad de no estar políticamente apartados (el Corredor Mediterráneo viene a ser el catalizador ineludible de las energías de las regiones mediterráneas españolas). Estos objetivos comunes, aunque no siempre claramente expresados, son un factor de explicación de la adhesión masiva de los actores al proyecto de Corredor Mediterráneo.

Los actores están atrapados en un juego complejo de lógicas técnicas, económicas, de planeamiento y en su pertenencia a varios círculos: el mismo actor puede pertenecer a un sector de actividades, a un territorio, a un *cluster*, a una asociación... Es el caso de Benidorm, cuya racionalidad está en la encrucijada de los intereses de los distintos actores del turismo, que actúan según lógicas territoriales sobre el modelo de las costas y coordinándose con las federaciones de hoteleros como Hosbec. Individualmente, un actor como Ford expresa en su nombre propio un discurso orientado por sus vínculos territoriales fuertes que son un elemento clave (la planta está conectada a la red ferroviaria convencional por un tramo exclusivo) y un argumento (Ford amenaza con deslocalizar su producción si el Corredor Mediterráneo no se realiza). Estas situaciones llevan a cruzar cada vez más intereses en el discurso de un determinado actor. El peso que cada uno le otorga a sus propios argumentos e intereses es lo que determina su racionalidad.

Existe una dimensión política adicional en el discurso de los actores según su posición. Por ejemplo, en el caso de los puertos, la mayoría de las voces de la comunidad autónoma en los consejos de administración de las autoridades portuarias es un factor de explicación importante de la implicación de los puertos, incluso secundarios, a favor del Corredor Mediterráneo. De la misma manera, la presencia de los distintos niveles institucionales en las sociedades de economía mixta encargadas de la construcción de las nuevas estaciones de Barcelona-Sagrera y Valencia-Parque Central explica la prudencia de sus representantes.

LA POLITIZACIÓN DE LOS DISCURSOS POR LOS ACTORES COLECTIVOS

En los discursos de los actores individuales se destacan argumentos centrados en la racionalidad económica, en consideraciones técnicas y en preocupaciones de planeamiento a escala local. En las entrevistas, en muchas ocasiones el Corredor Mediterráneo no es el elemento central, sino que pertenece a las perspectivas valoradas positivamente, sin ser objeto de reivindicaciones sistemáticas. Sin embargo, el Corredor llega a ocupar una posición central en la escena pública en la década del 2000 como reivindicación de los actores económicos, representados por las principales asociaciones empresariales que hacen del tema un elemento clave del debate político.

Los actores colectivos: llevar el Corredor Mediterráneo a la escena pública

Agrupaciones más o menos representativas

Los actores colectivos del Corredor Mediterráneo representan en su mayoría los intereses de las empresas, según su sector de actividades o su anclaje territorial, provincial o regional. Sin embargo, también existen actores colectivos no representativos formados por una agrupación de actores individuales –económicos o no– en torno a un interés compartido. Los dos tipos de agrupaciones tienen características diferentes según su nivel de representatividad y la naturaleza de su implicación en el debate sobre el Corredor Mediterráneo.

El sector económico está organizado, a todas las escalas, en federaciones empresariales representativas que forman parte de los interlocutores sociales y opinan en nombre de todo el sector. Su trabajo, como lo define la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), es «la defensa y representación de los intereses empresariales ante los poderes públicos y la sociedad en general» (CEOE, 2015). Si la CEOE federa las empresas a nivel nacional, son las federaciones comarcales, provinciales y regionales las que tienen un papel primordial en la reivindicación del Corredor Mediterráneo. A nivel regional, las principales federaciones representativas son el Foment del Treball en Cataluña, Cierval en Valencia, Croem en Murcia y CEA en Andalucía, que federan las asociaciones empresariales a nivel provincial e incluso comarcal, como Coepa en la provincia de Alicante, Asempal en la provincia de Almería o Ceclor en la comarca de Lorca. Si las federaciones catalanas, muy potentes porque reúnen industrias importantes, mantienen un diálogo directo con los actores institucionales, regionales y nacionales, las federaciones de otras regiones mediterráneas se asocian para intentar reforzar su peso en el debate sobre el Corredor Mediterráneo: en noviembre de 2014 se reúnen seis de ellas (Cierval, Croem, Coepa, Asempal, Ceclor y CEA) para presentar un informe (Croem *et al.*, 2014) que afirma su apoyo al proyecto y su voluntad de que el Corredor Mediterráneo continúe al sur de Cataluña hasta Andalucía. Finalmente,

las cámaras de comercio e industria se asocian a los eventos relacionados con el transporte ferroviario aunque no tengan un papel motor.

Otras asociaciones empresariales existen en una base sectorial, representando intereses más específicos. Por ejemplo, Fedacova, la Federación de Empresas Agroalimentarias de la Comunidad Valenciana, agrupa a un 70% de las empresas del sector y es activa en la reivindicación del Corredor Mediterráneo como factor favorable a las exportaciones del sector agroalimentario. Por último, existen asociaciones empresariales no representativas, como la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), que agrupa a unas cien empresas entre las principales de la Comunidad Valenciana en todos los sectores, y cuyo objetivo es establecer una vigilancia de las principales fuerzas y retos económicos del territorio, y por eso se implica en la reivindicación del Corredor en nombre de las principales empresas de la región.

Por otra parte, actores colectivos no representativos también se interesan por el Corredor Mediterráneo. Reúnen a miembros de los sectores económicos y de la sociedad civil y están organizados en torno a una metodología u objeto. Se pueden definir como *think-tanks* que inician estudios y hacen proposiciones concretas para las políticas públicas y especialmente las de transporte. En Valencia, el IVEE se presenta como un instituto de estudios económicos que reúne a empresas y a la sociedad civil en torno a temas económicos con impacto en el territorio valenciano y catalán. Siguiendo el trabajo de Ignasi Villalonga, el instituto defiende la idea de los *Països Catalans*, agrupación de regiones catalanohablantes desde la Comunidad Valenciana hasta la Cataluña francesa. El IVEE es a la vez un *think-tank* económico y el lugar de la elaboración de una determinada visión política de los territorios mediterráneos. En Valencia, la fundación Pro-AVE, cuyo presidente es Federico Félix, igualmente presidente de Fedacova, es una agrupación de empresarios a favor de la alta velocidad. Su objetivo inicial (promover el AVE de Madrid a Valencia) se transformó en un soporte del Corredor Mediterráneo tras la realización de dicha infraestructura. Finalmente, los organismos nacionales también pueden participar en el debate, como Fedea, organismo de investigación cuyo objetivo es influir en las políticas públicas apoyándose en investigadores y en la publicación de informes sobre las infraestructuras y las inversiones prioritarias (Betancor y Llobet, 2015).

Construcción de discursos políticos por los actores colectivos

Los actores colectivos producen informes sobre el Corredor Mediterráneo y participan en iniciativas conjuntas como la de la «Alianza de empresarios» (Croem *et al.*, 2014). Ellos son los que transmiten los intereses de las empresas y de los principales sectores de actividad en la sociedad civil.

A nivel provincial, Coepa (federación de empresarios de Alicante) mezcla en su discurso los intereses económicos y la dimensión política del apoyo al Corredor Mediterráneo. Según su director, las infraestructuras de transporte son (como la gestión del agua) uno de los principales temas de interés para las empresas de la provincia en cuanto a alta velocidad y a mercancías. Coepa apoya el Corredor Me-

diterráneo de mercancías desde el inicio del proyecto con el objetivo de que enlace con Marruecos (aunque Coepa no sea miembro de Ferrmed, lo es por el intermediario Cierval). La confederación también ha apoyado la línea de alta velocidad de Madrid a Alicante y ahora reivindica la conexión en alta velocidad de las ciudades de la costa. Su presidente pone de relieve la dimensión política y subraya que el Corredor Mediterráneo, declarado prioritario a nivel nacional hasta Valencia, debe llegar a Algeciras o al menos a Almería. La situación geográfica de Alicante en el extremo sur de la Comunidad Valenciana y el carácter periférico de la región en España y del país en Europa es su principal argumento a favor de la nueva infraestructura: la prioridad es «estar en la red, en la conexión». Los argumentos de Coepa están centrados en las necesidades de las empresas para sus importaciones y exportaciones, pero sobre todo en la cuestión política: el Corredor Mediterráneo se considera un reto político para las colectividades territoriales al igual que las políticas del agua o las políticas industriales, a la vez frente al Gobierno central y a las demás colectividades litorales. Uno de los principales retos es la «vinculación política entre las provincias de la periferia mediterránea», en la que el Corredor Mediterráneo tiene un papel clave. Coepa aparece como el primer eslabón de una cadena de intereses individuales hacia un nivel cada vez más integrado que produce un discurso cada vez menos orientado hacia los intereses económicos y cada vez más hacia las consideraciones políticas.

La Confederación Regional de Organizaciones de Empresarios de Murcia, Croem, es una estructura regional, y sigue muy vinculada a las especificidades de su tejido industrial. El Departamento de Economía de Croem insiste en que para los principales sectores de la región (el sector agroalimentario y las pequeñas industrias) el Corredor Mediterráneo debe ante todo ser multimodal y facilitar las conexiones intermodales para un sector agroalimentario que necesita soluciones de transporte combinado ferrocarril-carretera y para las industrias que buscan salidas portuarias eficientes. Aunque el representante de Croem exprese dudas en cuanto a la realización del Corredor Mediterráneo, insiste en la unidad de las asociaciones empresariales y cámaras de comercio para apoyar el proyecto: «Hay bastante cohesión entre las asociaciones empresariales y las cámaras de comercio de todo el arco mediterráneo que hemos ido conjuntamente en este proceso de apoyo al Corredor Mediterráneo. Básicamente las de la Región de Murcia, de la Comunidad Valenciana y de Cataluña, pero también se sumaron las de Andalucía de tal manera que sí que hay unidad empresarial en este proyecto». El interés de las empresas locales está en segundo plano con respecto a la creación de un frente de empresas litorales y a la solidaridad de las organizaciones para obtener la realización de una infraestructura con la que las regiones estarían vinculadas por una solidaridad territorial.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Valencia, Cierval agrupa a empresas a nivel individual y federaciones de empresas sectoriales o territoriales como Coepa. A un nivel aún superior de integración, Cierval trabaja con el Foment del Treball, su equivalente en Cataluña, y con Ferrmed, partiendo de argumentos económicos según los cuales las regiones mediterráneas representan un 50% del PIB nacional y son imprescindibles para la competitividad española. Este argumento incluye las racionalidades elaboradas localmente en el marco nacional para que la

reivindicación del Corredor Mediterráneo se pueda compartir a nivel nacional sin suspicacias de ninguna reivindicación autonómica. Cierval trabaja con los actores de todo el eje, desde Cataluña hasta Andalucía, incluyendo Baleares, y tiene un papel de líder. Aunque Cierval no quiera expresar ningún punto de vista político, la voluntad de integración macrorregional y la insistencia en la relevancia nacional del Corredor demuestra una asimilación del proyecto a temas políticos. Además, la confederación tiene un discurso bastante consensuado sobre el Corredor Central como complemento y no competidor del Mediterráneo. La politización del discurso permite poner a distancia los casos particulares para aproximarse al tema de la competitividad nacional en el marco de la globalización.

Los *think-tanks* regionales también se apropian del tema del Corredor Mediterráneo, como el IVEE en Valencia. Su director elige primero argumentos económicos a un nivel elevado: Cataluña y Valencia representarían un 40% de la economía y la demografía española y sus puertos podrían competir con los del norte de Europa. El discurso llega rápidamente a temas más nítidamente políticos basados en referencias históricas a Ignasi Villalonga y a Romà Perpinyà. Hoy en día el trabajo del IVEE se concentra en la creación de una euroregión (Boira i Maiques, 2002; Institut Ignasi Villalonga, 2010; Turro, 2010a) que incluye Baleares y Andalucía. Detrás de un discurso fundamentado en argumentos económicos y políticos que afirman la unidad de una euroregión mediterránea potente frente a Madrid y la complejidad de un Corredor Mediterráneo de caras múltiples, el reto central e inmediato es el desdoblamiento del tramo de 44 km entre Tarragona y Vandellòs: «la cuestión es saber cómo y cuántos trenes de mercancías pueden pasar por esos 44 km», según dice el representante del IVEE. El Instituto pone los argumentos económicos al servicio de un discurso político anclado en una reflexión regionalista antigua, con objetivos precisos e inmediatos. La politización del discurso está al servicio de dos retos: por una parte, pedir lo máximo para obtener lo mínimo, y por otra, hacer existir el Corredor Mediterráneo como realidad cultural, política y económica.

Por último, como punto de comparación, la carta de presentación de la fundación Pro-AVE muestra cuál es la importancia de la cuestión política en el discurso de los actores:

Existe la creencia generalizada entre los valencianos de que los intereses de la Comunidad Valenciana ocupan un plano de segundo orden en la agenda política nacional. El retraso en la realización de obras públicas de vital importancia para la economía y la sociedad valencianas, como los dos corredores que nos unen a la meseta, en especial la Nacional III, han suscitado no poca frustración. Pero también ha ido llegando a la conciencia de muchos valencianos la idea de que nuestros intereses solo tendrán el reconocimiento que merecen por parte del gobierno de Madrid, cualquiera que sea su color político, cuando tengan el respaldo social suficiente. No basta con la voluntad y buen hacer de nuestros políticos, que existe y se ha hecho notar repetidas veces. Es necesario fortalecer la capacidad organizativa y de acción de la sociedad civil (Pro-AVE, 2012).

Al declarar esto, Federico Félix pone de relieve el papel central de las instituciones españolas en las opciones de planeamiento y en sus retrasos en la Comunidad Valen-

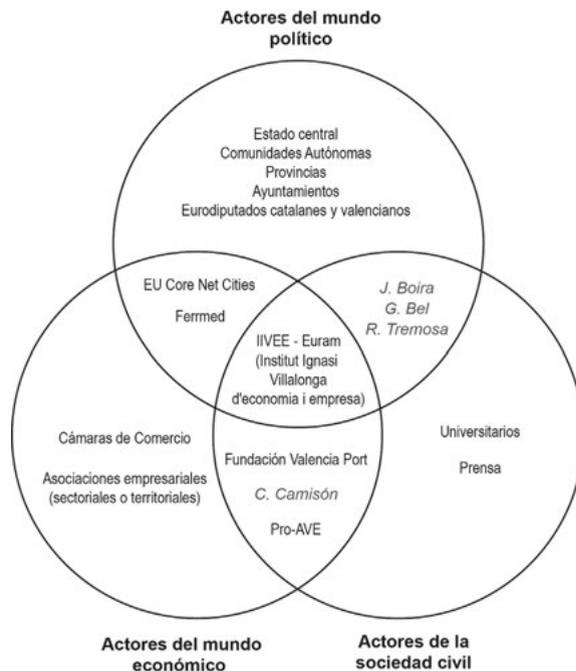
ciana, lo cual hace referencia a las críticas históricas de las regiones mediterráneas para con Madrid sobre la infrafinanciación y la deuda histórica del Estado. También identifica la necesaria movilización de la sociedad civil valenciana para mejorar la situación. La propuesta subraya el enfrentamiento político entre Gobierno central y autonomías, como motor de la organización Pro-AVE, que reúne a empresarios a favor de la alta velocidad, es decir, de la línea radial Madrid-Valencia. Desde que esta se inauguró, la Fundación fue menos activa, pero ahora toma parte, a través de la voz de su presidente, en la reivindicación del Corredor (Vázquez, 2012a).

De la politización del discurso al objeto político

Los actores del Corredor Mediterráneo y sus múltiples afiliaciones

Los actores del Corredor Mediterráneo, individuales o colectivos, pertenecen a tres círculos principales (figura 14): los actores económicos están marcados por una lógica de competitividad e inserción en los flujos comerciales; los actores políticos, que incluyen a los actores institucionales, obedecen a lógicas territoriales y de interés colectivo; los actores de la sociedad civil participan en la vida social y en la formación del interés general.

FIGURA 14
Superposición de tres círculos de actores



Los círculos se superponen parcialmente. Muchos actores pertenecen a varios círculos porque están involucrados en distintas esferas o lógicas. Los actores colectivos, por ejemplo, combinan intereses individuales plurales y participan en la politización del discurso sobre el Corredor Mediterráneo. La interacción también puede hacerse en torno a una personalidad individual, como Josep Boira o Germà Bel, miembros de la sociedad civil como universitarios pero también actores políticos. Sus publicaciones demuestran su compromiso político con Cataluña, muy crítico para con el Gobierno central y sus políticas de infraestructuras que refuerzan su poder (Bel i Queralt, 2010*b*). También tiene una opinión crítica sobre las opciones de ordenación del territorio relacionadas con el AVE y su falta de rentabilidad socioeconómica (Albalade del Sol y Bel i Queralt, 2012). En una entrevista, Germà Bel compara el tráfico del AVE (primero de Europa y segundo del mundo por los kilómetros de vías) con otros países: España tiene 20 millones de viajeros al año en alta velocidad, cuando Francia tiene 110 millones, Alemania 70 millones y Japón 300 millones. El economista concluye que no es posible rentabilizar la red y atribuye su construcción a la búsqueda política de una imagen prestigiosa.

Por otra parte, la posición de las asociaciones empresariales, que pertenecen en principio al círculo económico, integra diversas dimensiones. Por sus discursos y modos de intervención, las confederaciones tienen relaciones estrechas con el círculo político regional. Es interesante notar que las asociaciones empresariales ponen en escena sus vínculos con los actores políticos, como AVE, cuya página web tiene una cinta de fotografías de su presidente, Vicente Boluda, con responsables políticos de todos los partidos y niveles territoriales. La web de Cierval procede de la misma manera, con un catálogo de fotografías de reuniones que mezclan a miembros del sector económico y a actores políticos regionales y nacionales.

Debates políticos

Los debates sobre el Corredor Mediterráneo cristalizan en torno a dos cuestiones principales: la naturaleza del Corredor Mediterráneo y el anclaje territorial de las reivindicaciones. Pocos actores expresan su oposición y, aunque haya oposiciones, por lo general no van en contra del Corredor Mediterráneo sino a favor de otro corredor u otra lógica territorial. Esta posición es la que aparece en las entrevistas con Manuel Niño y con Josefina Cruz Villalón, quienes relativizan el grado de prioridad del Corredor Mediterráneo comparativamente con el Corredor Central, por ejemplo. Además, los actores políticos de las regiones atravesadas por el último se oponen a la integración del trazado litoral como prioridad europea pero no excluyen del todo el Corredor Mediterráneo. Las únicas críticas formales se oponen a la financiación de infraestructuras consideradas como innecesarias en tiempos de crisis.

Por otra parte, la posición de los actores es variable según la opción del Corredor Mediterráneo de la que se hable. Muchas voces se elevan, incluso entre los actores mediterráneos, en contra de una nueva línea de AVE litoral, considerando que la mejora del Euromed existente bastaría, pero la cuestión del transporte de mercancías suscita más adhesión. La conexión de los espacios productivos mediterrá-

neos a una red de transportes multimodal respaldada por una línea de mercancías que cumpla con los estándares europeos es una reivindicación compartida por la mayoría de los actores, mientras que la alta velocidad es una cuestión secundaria para los actores económicos y solo se plantea en primer plano para algunos actores urbanos. Son dos visiones distintas del territorio las que se enfrentan. La alta velocidad se ha convertido en España en el símbolo de la organización del territorio por Madrid según una lógica muy centralista, mientras que la conexión de las regiones litorales con Francia por una línea de mercancías traduciría la influencia creciente del eje mediterráneo frente al resto de la Península.

El Corredor Mediterráneo como horizonte de expectativa política

Por lo general, el Corredor Mediterráneo no ocupa una posición central en las racionalidades de los actores individuales. El proyecto puede parecerles un elemento de contexto que permite justificar otros proyectos, como pasa en Valencia o en Benidorm, donde se pone el acento en el desarrollo urbano y en los equipos localizados. El Corredor también puede aparecer como un proyecto cuyos efectos quedan matizados de incertidumbre. Son los actores colectivos quienes, al producir públicamente discursos federativos, contribuyen a la politización del Corredor Mediterráneo, que no es una esperanza en sí, sino un prisma para pensar otros proyectos a escala diminuta y para existir en un debate político más amplio.

Para muchos actores, el Corredor Mediterráneo es un horizonte de expectativa: muchos dudan de su realización o al menos de la fecha de su implementación. Sin embargo, al optar claramente a favor del Corredor, producen elementos de discurso destinados a los actores políticos e institucionales, llevados por las federaciones empresariales y los grupos de presión. En dichos discursos, la dimensión territorial es central, pues cada actor se refiere a su localización en un espacio teóricamente coherente para pensar los acontecimientos económicos y las infraestructuras de transporte. La referencia territorial se hace eco de las grandes constantes de la planificación en España, que son la vertebración del territorio, la supuesta pertenencia a un mundo mediterráneo y la confianza en las grandes obras como motor económico (Ortega y Gasset, 2007).

LA MEDIATIZACIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO, REFLEJO DEL JUEGO DE LOS ACTORES

El Corredor Mediterráneo, o la planificación de grandes infraestructuras de transporte en general, ocupa en los medios un espacio importante que muestra la relación entre los actores, la prensa y los ciudadanos: la prensa es a la vez un vehículo de los argumentos de los actores, el lugar de producción de una parte de los discursos sobre el Corredor y un vector de la opinión pública. Aparece como un poder de pleno derecho por sus opciones editoriales y por el espacio que le otorga al tema. Esto hace de ella un prisma para acceder a la información pero también el vehículo de una lectura orientada.

Los medios, el Corredor y la vida política

El conjunto de artículos en el que nos basamos consta de dos periódicos principales de alcance nacional: *El País* y *La Vanguardia*, que tiene su sede en Barcelona. De hecho, es interesante comparar el espacio que cada periódico le otorga al Corredor Mediterráneo.

Son muchos los vínculos entre órganos de prensa y mundo político: pasan por la filosofía de cada periódico, pero también por sus opciones editoriales y su anclaje regional, que, aunque tenga un alcance nacional, es un elemento clave de la jerarquización de las informaciones y de su tratamiento. *La Vanguardia* otorga al Corredor Mediterráneo una mayor importancia que *El País* y le da una dimensión más centrada en las reivindicaciones regionales y las preocupaciones locales. Las diferencias entre los periódicos se pueden leer a través del tratamiento que hacen respectivamente de algunos eventos mayores, como por ejemplo el voto de Ana Pastor en contra del proyecto de su propio Gobierno en la Comisión Europea en marzo de 2012.

Tabla 6.
Tratamiento del voto de Ana Pastor en la Comisión Europea el 22 de marzo de 2012 en *El País* y *La Vanguardia*

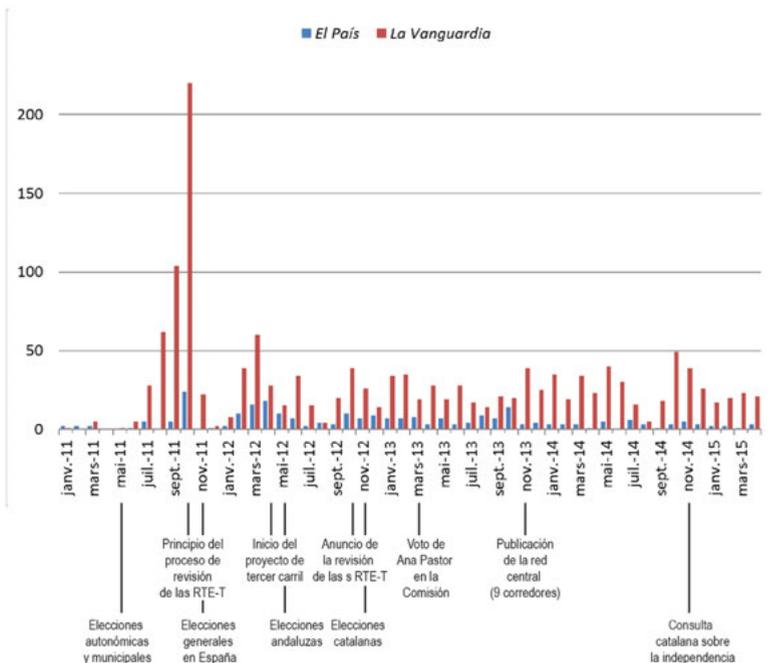
	<i>El País</i>	<i>La Vanguardia</i>
<i>Número de artículos</i>	3 (22-23 de marzo)	10 (22-25 de marzo)
<i>Lugares evocados</i>	UE, escala nacional, Comunidad Valenciana	UE, Comunidad Valenciana, Ayuntamiento de Valencia, Andalucía
<i>Personalidades o instituciones destacadas</i>	Consell, PP	Consell, Barberá, Alarte, Fabra, Compromís, PP, Junta de Andalucía
<i>Posición</i>	Los artículos evocan primero el fracaso de la inclusión del túnel del centro de los Pirineos de manera impersonal, luego el malestar del PP, y por último el apoyo del Consell de la Comunidad Valenciana a Ana Pastor.	Tres artículos describen el voto de las RTE-T y su resultado. Los otros siete se centran en las repercusiones políticas del voto en las escalas regionales y locales, enfocando en particular a la Comunidad Valenciana, cuyos partidos interpretan los eventos de manera distinta.

Considerando únicamente los artículos sobre el voto de Ana Pastor (tabla 6) que se inscriben en una secuencia política marcada por la revisión de las RTE-T en Bruselas que ocupó un espacio importante en la prensa en los días y semanas anteriores y siguientes, un desequilibrio nítido aparece entre los dos periódicos. *La Vanguardia* publica más del triple de artículos durante un periodo dos veces

más largo, a medida de las reacciones políticas regionales; *El País* se concentra en la exposición de los acontecimientos en un primer artículo, y luego presenta las dos reacciones oficiales del PP por una parte, y del Consell de la Comunidad Valenciana, cuyo apoyo es tanto más importante cuanto que se trata de una región mediterránea. Al contrario, *La Vanguardia* se concentra en las reacciones de las distintas comunidades autónomas (Valencia y Andalucía) con las posturas a favor de la ministra pero también con las críticas de otros partidos políticos como Compromís o el PSPV. Esta diferencia de tratamiento de la información es testigo de una desigual atención a los eventos relacionados con el Corredor Mediterráneo en la cantidad de informaciones, pero también en el enfoque, más cercano a las preocupaciones locales y regionales en el caso de *La Vanguardia*.

La comparación del tratamiento del Corredor Mediterráneo en los dos periódicos se puede hacer de manera sistemática a partir de 2008 con los archivos electrónicos. Antes de 2011 hay relativamente pocos artículos sobre el Corredor Mediterráneo y casi siempre corresponden a un determinado elemento de la actualidad. A partir de 2011 el tema está presente en la prensa de modo que, sobre todo en *La Vanguardia*, pocos días pasan sin artículo, e incluso hay días con decenas de artículos distintos al mismo tiempo en las diversas ediciones del periódico, en papel o en la versión electrónica.

FIGURA 15
Artículos sobre el Corredor Mediterráneo (enero 2011-abril 2015)



La Vanguardia, como periódico territorial y políticamente anclado en Cataluña, tiene una particular prolijidad y cubre eventos locales, como el acceso a un determinado puerto, el planeamiento de una estación, la travesía de una ciudad... También pone de relieve de manera sistemática el punto de vista de los actores regionales y locales y de los responsables políticos regionales –sobre todo catalanes y valencianos– cuyos nombres aparecen en los títulos.

La publicación de artículos sobre el Corredor Mediterráneo conoce picos en ambos periódicos (figura 15), aunque con una magnitud distinta. Corresponden a momentos culminantes en la actualidad del Corredor y en la actualidad política nacional o regional: los principales picos corresponden a los principales momentos de negociación para la inclusión del Corredor Mediterráneo en la RTE-T en 2011, 2012 y 2013. En el otoño de 2011, en el momento del principal pico de publicaciones, empieza el periodo de omnipresencia del Corredor Mediterráneo. En octubre de 2011, *La Vanguardia* publica 220 artículos sobre este tema, y 81 en el día del 19 de octubre, fecha en la que la Comisión Europea presenta el proyecto de revisión de las RTE-T, incluyendo el Corredor Mediterráneo, en una rueda de prensa. También se puede notar que hay más artículos en el momento de las campañas electorales, sobre todo regionales, aunque los picos sean menos importantes. Solo la consulta catalana del 9 de noviembre de 2014 provoca un fuerte pico en un contexto en el cual distintas personalidades toman posición sobre las posibles consecuencias de una independencia catalana en el Corredor Mediterráneo.

El papel de la prensa en el debate sobre el Corredor Mediterráneo

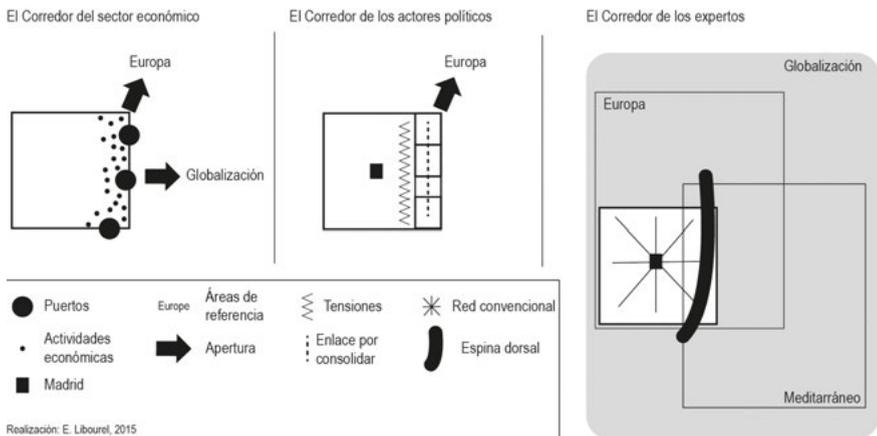
La prensa y la actualidad de los actores económicos

La prensa española, sobre todo en sus ediciones regionales, a menudo trata de operaciones de comunicación organizadas por los actores económicos del Corredor Mediterráneo. Las posiciones de los *lobbies* como Fermed, reveladas en sus informes y conferencias, están muy presentes (Navarro, 2012; Vázquez, 2014). También se citan a menudo las cámaras de comercio e industria y las asociaciones empresariales (Cierval, AVE y Pro-AVE...). Los artículos obedecen a tres modalidades: pueden dedicarse a cubrir una actualidad o evento, pueden citar declaraciones de comunicados o ruedas de prensa o pueden corresponder a tribunas en las que determinados actores, que tienen una orientación clara a favor del Corredor Mediterráneo, se expresan directamente. Por ejemplo, en 2011, con ocasión de la presentación del número especial de la revista *Nexe* (Boira i Maiques, 2011b) sobre el Corredor Mediterráneo en la Cámara de Comercio de Valencia, la prensa publica una fotografía de Josep Boira con Mario Flores (consejero de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana) y José Vicente Morata (presidente de la Cámara), mostrando la implicación de los distintos tipos de actores en la reivindicación del Corredor Mediterráneo.

La mayor parte del tiempo, la prensa sigue las tomas de posiciones de los actores económicos vigilando los comunicados de prensa, que encuentran rápidamente eco en los periódicos. Así ocurre para el sector automóvil, que es uno de los motores del Corredor Mediterráneo: Seat en Barcelona tiene un peso importante, pero es sobre

todo Ford en Valencia la que utiliza la prensa como medio de comunicación para influir en las decisiones de planeamiento ferroviario. En Cataluña son los actores del sector de la química como BASF o el polígono de Tarragona los que usan este modo de comunicación. Además, las posiciones de algunas asociaciones empresariales vienen a ser una serie por entregas: cada comunicado o acción de *lobbying* de Ferrmed da lugar a un artículo. El mapa de Ferrmed también aparece a menudo en la prensa, como documento o como telón de fondo de una fotografía de grupo y viene a ser la producción cartográfica de los actores económicos, movilizada frente a los mapas del Ministerio de Fomento. Dichas producciones gráficas y referencias omnipresentes al territorio contribuyen a la construcción de una visión compartida del Corredor Mediterráneo entre los actores económicos: resaltan una fuerte polarización por los puertos de la fachada mediterránea y una doble apertura hacia Europa, por una parte, y hacia las grandes rutas marítimas globales, por otra (figura 16).

FIGURA 16
Interpretación de las visiones territoriales del Corredor Mediterráneo en la prensa



Finalmente, personalidades del mundo económico escriben directamente en la prensa, como hace Federico Félix, autor de numerosas tribunas en *El País*. Sus artículos son reacciones a elementos precisos (algún anuncio sobre el Corredor Mediterráneo, algún proyecto de conexión...) o reflexiones políticas de fondo que piden una mayor atención a los intereses de la Comunidad Valenciana. El uso de la prensa por los actores económicos es una manera de hacer circular su concepción del Corredor Mediterráneo. Los periódicos tienen un papel de plataforma para difundir dichos discursos hacia los ciudadanos, pero también de escena para el debate entre empresas y actores políticos. A través de los artículos es notable que los actores económicos exhorten a los representantes políticos. Al mismo tiempo, el discurso hacia las autoridades nacionales es muy crítico, mientras se evoca la Unión Europea como una esperanza o como el lugar del que puede venir la salva-

ción del proyecto. Los actores económicos ocupan una posición de árbitros en la relación triangular entre actores regionales, nacionales y europeos.

La prensa como tribuna política

La prensa a menudo interroga a las personalidades políticas y publica sus discursos. Los actores institucionales de los niveles regionales y provinciales a menudo están citados nominativamente en los títulos de los artículos de prensa, de la misma manera que las personalidades políticas nacionales o los partidos políticos. Aparecen como actores potentes del Corredor Mediterráneo y es como si los títulos, para captar el interés del lector, sustituyesen el debate sobre la infraestructura por una personalización de los enfrentamientos políticos, de modo que el Corredor se hace eco en la prensa del debate nacional y en particular de su dimensión interregional, los juegos de oposiciones y las aspiraciones europeas de los actores regionales, con el respaldo de un sistema de representaciones territoriales en el cual las regiones mediterráneas que intentan llegar a un frente común desarrollan relaciones tensas con el Gobierno central y con las regiones del Corredor Central, conservando al mismo tiempo una relación privilegiada con las instancias europeas (figura 16).

La prensa es una escena en la que se interpretan los principales actos de la política regional y nacional, y en la que al mismo tiempo se expresan los actores locales como los representantes de las principales ciudades mediterráneas (Ballesster, 2013; Boira i Maiques, 2013b; Ortega, 2012b). El tratamiento del Corredor Mediterráneo demuestra cierta unidad entre los discursos de los actores políticos regionales y de los actores económicos, que se sirven de la prensa para elaborar un frente relativamente unido en la reivindicación de un proyecto común. La prensa es, desde este punto de vista, una escena cuyo espectáculo se dirige a la vez a un gran público —que se informa sobre el proyecto— y a un público especializado atento a las operaciones de comunicación.

La prensa, ¿lugar de un debate sobre el Corredor Mediterráneo?

La prensa también es el lugar de expresión directa de ciertos actores de la sociedad civil sobre el Corredor Mediterráneo. La mayor parte de sus artículos intentan inscribir el proyecto en el marco más amplio del debate de ideas, de la perspectiva histórica o de la geopolítica. Reaccionan a la actualidad con una mirada de expertos que en apariencia domina la inmediatez de las contingencias políticas. Como demuestra Nacima Baron en un artículo sobre la corrupción urbana (Baron-Yelles, 2010), una proporción importante de artículos de prensa sobre las cuestiones de planeamiento son firmados por «expertos», geógrafos, sociólogos, arquitectos, urbanistas...

En el caso que nos preocupa, dos universitarios tienen una presencia particularmente activa en los periódicos. Se trata, por una parte, de Josep Boira (Boira i Maiques, 2012, 2013b, 2013c, 2014a, 2014b, 2014c) y, por otra, de Germà Bel (Bel i Queralt, 2011b, 2014a, 2014b). El primero propone en sus tribunas la inscripción del Corredor Mediterráneo en un contexto político y sobre todo territorial más amplio que el mero eje litoral, anclando el Corredor en el contexto de la europeización y la

globalización de los intercambios y subrayando la importancia de los socios económicos de las regiones mediterráneas y asimismo la necesidad de pensar el proyecto a través de los intereses de todos los actores, entre ellos los socios europeos. El segundo, economista, propone análisis que ponen en el centro el tema de la rentabilidad de las infraestructuras y critican desde esta base las propuestas de inversiones del Gobierno central, que actuaría según modelos políticos heredados y no según una racionalidad socioeconómica. Otros universitarios aparecen, sobre todo en *La Vanguardia*, aunque con menos frecuencia, como Xavier Sala i Martín (Sala i Martín, 2013), que intenta dar una visión menos apasionada desde su universidad norteamericana de Columbia, o Salvador Enguix (Enguix, 2010, 2012a, 2012b, 2014; Enguix y Carchano, 2010), que se interesa particularmente por las macroestructuras, como las relaciones con Francia o los vínculos entre empresarios y políticos.

Los miembros de la sociedad civil se apoyan en la prensa para darle visibilidad a su peritaje o para expresar su punto de vista político sobre el Corredor Mediterráneo como «expertos». En realidad, toman parte en la política española y tienen vínculos fuertes con los sectores económicos a los cuales contribuyen a dar un barniz de aceptabilidad social. Los universitarios proponen inscribir el Corredor Mediterráneo en un contexto geográfico, histórico y científicamente amplio, apelando por lo general a los niveles europeos y globales de reflexión (figura 16), lo cual pone el Corredor Mediterráneo en relaciones de fuerzas políticas y contextos territoriales complejos.

Los actores del Corredor Mediterráneo están en el origen de una gran riqueza de discursos que fundamentan la reivindicación del Corredor en un conjunto de argumentos técnicos, económicos o relacionados con la ordenación del territorio. Las racionalidades propias que los actores expresan a nivel individual muestran que las cuestiones económicas son centrales. Por el contrario, en el nivel de los actores colectivos del Corredor Mediterráneo (en su mayoría asociaciones del sector económico) hay una generalización necesaria a causa de la multiplicidad de intereses individuales que las asociaciones de empresas y los *think-tanks* intentan federar. Su discurso traduce lógicas colectivas que hacen del Corredor Mediterráneo un objeto político, un horizonte de expectativas susceptible de justificar proyectos de planeamiento concretos a distintas escalas y provocar la adhesión política a objetivos más amplios que movilizan la visión de un territorio coherente a lo largo del eje mediterráneo español.

La politización del discurso sobre el Corredor Mediterráneo pasa por la federación de actores individuales en torno a propuestas y acciones de actores colectivos. Parece responder a la necesidad de encontrar puntos en común y objetivos aceptables para actores que tienen preocupaciones y prioridades muy distintas, sin dejar de allanar los conflictos territoriales debidos a los límites regionales institucionales y a la decreciente probabilidad de realización del Corredor a medida que se va hacia el sur del país. La integración de las reivindicaciones por los actores colectivos regionales prosigue a nivel continental con un segundo nivel de integración en los grupos de presión que llevan el Corredor Mediterráneo a la escena europea e intentan federar más allá de las regiones mediterráneas españolas para darle más peso.

4 Europeización de la reivindicación del Corredor Mediterráneo

People of the same trade seldom meet together, even for merriment and diversion, but the conversation ends in a conspiracy against the public, or in some contrivance to raise prices.

(Adam Smith, *The Wealth of Nations*, 1776)

La reivindicación del Corredor Mediterráneo está asentada en la racionalidad de los actores económicos individuales y en anclajes territoriales precisos. La federación de las lógicas individuales y la organización de reivindicaciones que expresan una visión común se apoyan en propuestas concretas, fuertes y comunicables, lo cual lleva a una politización del Corredor Mediterráneo a nivel regional y nacional por las organizaciones colectivas a lo largo de un proceso de negociación con los actores institucionales que confirma que el Corredor Mediterráneo es un tema de política nacional española.

Plantear el debate en la escena europea permite pasar a un nivel adicional de integración de la reivindicación del Corredor Mediterráneo, con un doble interés práctico y simbólico. Hacer del Corredor Mediterráneo un tema de discusión europeo defendiendo su inclusión entre los ejes prioritarios permite dibujarlo en el mapa y, al definir la Comisión Europea la red central de corredores multimodales, esperar una financiación de entre el 20 y el 40% del proyecto. Para los defensores del Corredor Mediterráneo, esta situación es un instrumento de acción para forzar la mano del Gobierno central obligándolo a reconocer el Corredor como prioridad nacional. Además, simbólicamente, el hecho de plantear el Corredor Mediterráneo a escala europea permite extraerlo del debate puramente español y legitimarlo «desde arriba», es decir, invocando la planificación europea, en vez de hacerlo solamente «desde abajo» apoyándose en el discurso de los actores económicos locales.

El objetivo es identificar a los actores de la europeización del debate y analizar sus medios de acción y posiciones. Participan en el debate a nivel europeo asociaciones y *think-tanks* de distintos tipos, y asimismo grupos de presión que hacen propuestas de eco variable en las instituciones europeas y nacionales. Contribuyen

a la construcción de un objetivo común al federar intereses diversos y al poner el discurso en la escena pública, mediática e institucional. Aunque ese discurso releve el de las organizaciones colectivas nacionales, los argumentos en los que se apoya parecen seguir el camino de la despolitización: los actores colectivos a escala europea, aunque actúen según lógicas políticas, se esfuerzan en despolitizar el Corredor Mediterráneo en la escena europea para darle un barniz de aceptabilidad.

GRUPOS DE PRESIÓN Y EUROPEIZACIÓN DEL DEBATE SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Además de los actores colectivos organizados a nivel regional, en España existen actores colectivos que actúan en la escena europea: se trata de *lobbies* cuyo papel es la concepción, expresión y divulgación de los argumentos producidos en común en la escena pública para darlos a conocer a un panel específico de actores institucionales. Por su papel de europeización del debate sobre las infraestructuras de transporte, son actores imprescindibles en la transmisión del proyecto de Corredor Mediterráneo: ellos son los que sintetizan las reivindicaciones de los actores locales y las formulan de manera que coincidan con las prioridades de la Comisión Europea.

De Ferrmed a EU Core Net Cities: grupos de presión de dimensión europea

Los grupos de presión y su modo de acción

El objetivo de los grupos de presión es influir en las decisiones de las instituciones europeas organizando acciones de *lobbying*, es decir, haciendo presión en los actores políticos e institucionales de manera sistemática en nombre de la legitimidad que les confiere la representatividad de sus miembros. En un artículo dedicado a los *lobbies* europeos, Ural Ayberk y François-Pierre Schenker citan la definición propuesta por David Truman en el contexto americano en 1951: «El grupo de interés se presenta como un conjunto de individuos que, impulsados por un interés común, expresan reivindicaciones, emiten reclamaciones o toman posiciones que afectan de manera directa o indirecta a otros actores de la vida social» (Ayberk y Schenker, 1998). Según esta definición, todas las agrupaciones de actores que llevan a cabo reivindicaciones sobre un determinado tema pueden considerarse como grupos de presión.

Sin embargo, al referirse a la literatura científica (sobre todo norteamericana) son los que participan activamente en el proceso de toma de decisiones los que se consideran como *lobbies*: «Los grupos de interés, es decir en sentido amplio las entidades que intentan representar los intereses de determinadas secciones de la sociedad para influir en los procesos políticos (Grant, 1989; Jordan y Richardson, 1987; Offerlé, 1998; Smith, 1993), son actores centrales al igual que las instituciones europeas, los gobiernos nacionales o los ciudadanos europeos...» (Grossman y Saurugger, 2002). Desde esta óptica, los grupos de presión son los que interactúan

directamente y sobre bases comunes con los actores institucionales y los de la sociedad civil. No se conforman con la producción de datos y la presentación de ideas o propuestas más o menos elaboradas, sino que forman parte del debate público y del proceso democrático europeo (Grossman y Saurugger, 2006; Saurugger, 2003).

Los grupos de presión tienen un estatuto particular y un anclaje suficiente para influir en el proceso de toma de decisiones. Federan diversos intereses en torno a un objetivo común elevado al nivel europeo y a este respecto hacen propuestas que se presentan como sintéticas y bastante inclusivas como para que cada miembro de los *lobbies* pueda encontrar su propio interés.

Lobbies para el Corredor Mediterráneo

Entre los grupos de presión europeos ninguno reivindica el Corredor Mediterráneo *stricto sensu* en sus objetivos. Sin embargo, dos *lobbies* –Ferrmed y EU Core Net Cities– concentran su acción en este proyecto.

Ferrmed se presenta como un *lobby* europeo instalado en Bruselas a cargo de la Comisión Europea e inscrito en la lista oficial de los grupos de presión, en defensa de la constitución de un gran eje ferroviario de mercancías con orientación general de sur a norte. Su propio nombre (Ferrmed es la contracción de «ferroviario mediterráneo») demuestra su preocupación central por el Corredor Mediterráneo, que es el tramo de mayor importancia de la propuesta de gran eje, como revela su implicación en la defensa del eje mediterráneo en España (Navarro, 2012; Vázquez, 2014) y la fuerte implantación catalana del grupo, cuyas instancias están compuestas íntegramente por personalidades catalanas. El *lobby*, que apareció en 2004, en el momento de la revisión de las RTE-T con el apoyo político de la Generalitat de Cataluña, es una emanación de los actores políticos regionales.

Ferrmed reúne esencialmente a empresarios de las ciudades y regiones españolas mediterráneas, y en particular de Cataluña. El trazado y las condiciones detalladas de circulación expuestas en los estándares de Ferrmed se corresponden exactamente con la localización y las necesidades de sus miembros, y asimismo con sus prioridades en cuanto al comercio y a su proyección mundial. La fuerza y el peso de Ferrmed vienen en parte del hecho de que su presidente y fundador, Joan Amorós, supo federar un gran panel de empresas y actores públicos preocupados por la cuestión del transporte ferroviario de mercancías en Europa, más allá de Cataluña y España. Con su propuesta de eje que atraviesa varios países europeos y permite mejorar la interconexión de las redes nacionales e instaurar vínculos con África del Norte, Ferrmed logró posicionar el Corredor Mediterráneo en la escena pública europea y crear una reivindicación que no existía. Para eso moviliza a los actores en torno a una propuesta técnica con un vasto espectro territorial y sectorial, es decir, libre en apariencia de su contexto inicial marcado por las cuestiones geopolíticas españolas.

Fundado en el momento de la creación de la red central europea de corredores multimodales, EU Core Net Cities es una asociación de ciudades europeas situadas en la red de nuevos corredores. Se presenta como una plataforma de ciudades que se benefician de la nueva red ferroviaria:

La PLATAFORMA EU CORE NET CITIES, impulsada por el Ayuntamiento de Barcelona con la colaboración de Ferrmed [...] promueve el desarrollo económico inteligente, integrador y sostenible y la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos. [...] Es una potente red de ciudades y áreas metropolitanas que se benefician de manera directa de la red transeuropea central, y que se vinculan para favorecer el relanzamiento del crecimiento económico, la competitividad y la cohesión territorial de la Unión Europea. El reto es aprovechar la extensión de las redes transeuropeas para transformar las ciudades en espacios conectados, inteligentes y sostenibles (EU Core Net Cities, 2013).

Desde su creación, EU Core Net Cities aparece como una emanación de Ferrmed, que incluso asegura su secretariado. Su creación en Barcelona, ciudad que llevó la iniciativa y primera en firmar el acuerdo, también es significativa de un anclaje territorial mediterráneo, aunque oficialmente EU Core Net Cities no esté focalizado en el Corredor Mediterráneo. La asociación se presenta como una «plataforma», es decir, una estructura de intercambio de ideas y proyectos, observando una metáfora logística que tiene sentido pues es el objeto principal que reúne a dichas ciudades cuyo punto común es situarse en la red central europea. La asociación pone de relieve los temas de la cohesión territorial, la competitividad y el crecimiento económico, que corresponden a los lemas de los proyectos europeos, y el tema de la «ciudad inteligente», que es actualmente recurrente en el planeamiento urbano. El grupo se apropia así de las temáticas consensuales a nivel europeo que se corresponden con las exigencias de la Comisión en cuanto a redes económicas, técnicas, logísticas o inmateriales. Por último, EU Core Net Cities se define, en el momento de su segunda conferencia anual, como un grupo de presión de pleno derecho: Francesco Oddone, encargado del desarrollo económico de la ciudad de Génova, que hospeda la conferencia, precisa en su intervención liminar que la plataforma debe tener un papel de observatorio permanente y consejo científico para las ciudades europeas, y asimismo un «papel positivo de *lobbying* en relación con la Unión Europea y con los Estados».

Las recientes actividades de la plataforma están esencialmente vinculadas con sus conferencias de 2013 y 2014, y con la conferencia conjunta con Ferrmed de 2015, a través de las cuales se puede comprender la construcción actual del *lobby*. La mayoría de sus miembros activos se concentran en torno a dos polos: Cataluña por una parte y el Adriático por otra, es decir, en dos lugares estratégicos del Corredor Mediterráneo como fue determinado por la Comisión Europea en 2013 (Commission européenne, 2013). La frontera entre Francia y España, por sus problemas de interoperabilidad, es un punto estratégico, mientras Eslovenia y Croacia, nuevamente integradas en la Unión Europea, representan una articulación entre este y oeste en el trazado y están en el centro de la nueva infraestructura.

La creación, bajo la autoridad de Ferrmed, de EU Core Net Cities en 2013 corresponde a una adaptación del *lobby* histórico a los nuevos trazados europeos. En 2004, la publicación del «gran eje Ferrmed», de orientación global de norte a sur, correspondía al dibujo de los proyectos validados por la Comisión en las RTE-T en el momento de la revisión de 2005 (Commission européenne, 2005). Al integrar

el cambio de orientación del Corredor Mediterráneo en la planificación de las instituciones europeas, EU Core Net Cities permite prorrogar la acción de Ferrmed dándole más plasticidad, ya que deja de depender de un tronco ferroviario principal heredado de los proyectos anteriores.

Ferrmed y EU Core Net Cities son dos grupos de presión europeos que, por sus estatutos y objetivos, se sitúan en el debate sobre las grandes infraestructuras transeuropeas de transporte: teóricamente llevan reivindicaciones comunes a un conjunto de actores dispersos en el territorio europeo que tienen un interés por las conexiones ferroviarias interoperables. Sin embargo, el hecho de que Cataluña esté sobrerrepresentada en ambas estructuras y el tropismo de las asociaciones gemelas a favor del Corredor Mediterráneo permiten afirmar su papel de *lobbies* del Corredor Mediterráneo.

El lobbying manos a la obra

Los grupos de presión Ferrmed y EU Core Net Cities pueden actuar a distintos niveles administrativos, y acerca de los actores económicos que son los principales miembros de Ferrmed. Su acción pública pasa por dos vectores principales: la publicación de documentos e informes y la organización de conferencias.

En 2009 Ferrmed publica un estudio de viabilidad muy preciso para apoyar su propuesta de «gran eje». El estudio fue sometido *in extenso* a la Comisión Europea y fue una base de discusión para la negociación de las normas técnicas de las redes transeuropeas de transporte. También dio lugar a una publicación más corta difundida por la propia Comisión (Ferrmed, 2009). Además de este estudio central, Ferrmed produjo o encargó varios estudios centrados en aspectos técnicos, como el material rodante (Alstom *et al.*, 2009; KTH-Railway Group et TÜB, 2010), o sobre aspectos geográficos, es decir, sobre porciones del trazado del gran eje. Este punto pone de relieve el interés central de Ferrmed por el Corredor Mediterráneo español, ya que ambos estudios se concentran en el tramo Lyon-Algeciras (Ferrmed y Cenit, en prensa) y en el tramo aún más corto y problemático Alicante-Algeciras (Cenit, 2012). Solo es en enero de 2015 cuando se propone un informe sobre un trazado más largo –de Turín a Algeciras– en colaboración con EU Core Net Cities (Ferrmed y EU Core Net Cities, 2015).

El anclaje catalán de Ferrmed también se percibe por medio de los autores de los informes: varios fueron encargados al Cenit (Centro de Innovación en Transporte), que es un laboratorio de la Universidad Politécnica de Cataluña; también se puede notar la participación del Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña en uno de los informes. Sin embargo, Ferrmed igualmente se asocia con científicos de otras regiones o países, como el Colegio de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana, o laboratorios de la Universidad de Berlín y del Instituto Real de Tecnología de Estocolmo (sobre los vagones de mercancías por ejemplo). Geográficamente los colaboradores están situados en los países atravesados por el «gran eje»: Alemania está en el centro del trazado y Suecia casi en su extremo septentrional. El hecho de que los colaboradores

pertenezcan al mundo de los investigadores señala la voluntad de Ferrmed de proponer en sus informes argumentos técnicos científicamente establecidos en vez de argumentos políticos, y también le otorga a la reivindicación una dimensión muy concreta con objetivos tangibles, lo que ofrece un terreno de negociación más neutral.

El *lobby* posee así legitimidad para expresar una opinión en nombre de las instancias europeas y para hacer propuestas concretas a sus miembros. Se inscribe en una doble lógica de *bottom-up* que sube las reivindicaciones de los miembros del grupo hacia los políticos españoles o europeos, y *to-down* que propone un proyecto elaborado por el *lobby* según las prioridades europeas a las que intenta responder para lograr la adhesión de sus miembros. En ambos casos la comunicación se articula en torno a argumentos técnicos o económicos.

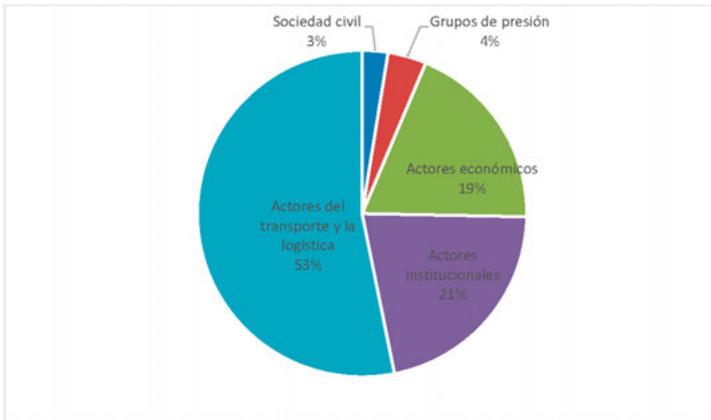
Las conferencias como mecanismo de acción privilegiado

Ferrmed y sus conferencias: una demostración de fuerza

Ferrmed organiza conferencias que son su modo de acción privilegiado y se dividen en dos grupos: las conferencias anuales y las conferencias de presentación del estudio de 2009. Dicho estudio global se presentó cinco veces, en Bruselas en el Comité Económico y Social de la Unión, y luego en Valencia, Murcia, Barcelona y Dijon (cuya Cámara de Comercio e Industria es miembro activo de Ferrmed). El *lobby* concentra las ponencias en las regiones mediterráneas españolas, lo cual está vinculado con la geografía de sus miembros, que se concentran en su mayoría en dichas regiones. Al mismo tiempo, esto recalca el interés específico de Ferrmed por la parte española de su «gran eje», por ser esta aquella en la que se originan las reivindicaciones principales. Sin embargo, las presentaciones tienen lugar en las capitales de las tres comunidades autónomas sucesivamente, lo cual demuestra la voluntad de Ferrmed de no ser identificado únicamente con Cataluña.

Desde 2013, Ferrmed también organiza una conferencia anual en Bruselas, generalmente en el Parlamento Europeo, que se estructura en torno a ponencias de los representantes del *lobby*, de los actores económicos, de los actores del transporte en Europa, de universitarios y de actores institucionales a distintos niveles. Las conferencias se desarrollan como una jornada a lo largo de la cual se suceden unos cuarenta ponentes para charlas de pocos minutos necesariamente limitadas a una o dos ideas claves. Las conferencias no son una oportunidad de debate (no hay discusión), sino un lugar de encuentro que culmina en el momento del *networking lunch*. Para Ferrmed se trata, gracias a la sucesión de intervenciones ordenadas generalmente por sector de actividad, de una demostración de fuerza en la que destaca un panel representativo de sus apoyos y pone de relieve sus principales reivindicaciones. El hecho de que las conferencias tengan lugar en el propio Parlamento muestra el crédito del que se beneficia Ferrmed en Bruselas y hace del marco europeo una arena y una justificación de la acción del *lobby*.

FIGURA 17
Actores representados en las conferencias anuales de Ferrmed (2013 y 2014)



En las conferencias, los actores del transporte y de la esfera económica dominan: forman la base de Ferrmed y aportan sus principales reivindicaciones. Los representantes institucionales se dividen en dos grupos: los niveles locales y regionales tienen muy escasos representantes, excepto Cataluña, mientras que las instancias europeas están siempre invitadas porque hospedan la conferencia y porque son los principales interlocutores de Ferrmed. La DG-Move está representada en 2013 por Isabelle Vandoorne y por el comisario europeo Gehrard Troche, y en 2014 por Pawel Stelmazczyk, Gehrard Troche y Günther Ettl, invitado este como consejero del coordinador del Corredor Mediterráneo. Además, están presentes en cada conferencia parlamentarios como Brian Simpson y Gesine Meissner, que representan a la Comisión de Transportes en 2013 y 2014. La señora Meissner asumió en esta ocasión la defensa del Corredor Mediterráneo en nombre de una «optimización del ferrocarril» en Europa y llamó con insistencia a la creación de una red de metro a escala continental. Ramón Tremosa, diputado europeo de Cataluña, también estaba presente en ambas conferencias, como representante a la vez del Parlamento Europeo y de Cataluña, lo cual le otorga un papel clave para la acción de Ferrmed.

Durante las conferencias, los principales argumentos son económicos: los sectores representados insisten en sus necesidades en cuanto a transportes y en sus perspectivas en cuanto al mercado. Los actores del transporte, y en primer lugar los puertos europeos, muy presentes en los dos extremos del trazado, eligen por su parte argumentos económicos (costes y perspectivas de crecimiento de los flujos...) y técnicos. Insisten en las normativas para las infraestructuras (elemento principal de la conferencia de 2013) y para el material rodante (elemento central de la conferencia de 2014). Escasos actores, incluso entre los institucionales, evocan cuestiones políticas, y cuando lo hacen no es con pro-

pósitos directamente partidarios sino para proponer opciones de ordenación del territorio y de articulación de las redes nacionales.

Las conferencias de Ferrmed son una manera de reunir a distintos tipos de actores, contar con los protagonistas y demostrar la unidad de la reivindicación. Las intervenciones cortas y los discursos muy normados expresan un consenso y una unidad de fachada cultivada por el *lobby* para reforzar su credibilidad institucional, fundamentada en grandes ideas consensuadas y en argumentos esencialmente técnicos y por lo tanto desprovistos de toda carga política susceptible de interferir en el mensaje.

EU Core Net Cities: conciliar intereses locales

La asociación EU Core Net Cities también organiza, desde su nacimiento, conferencias anuales que constituyen su modo de acción privilegiado: «Promover y organizar un congreso anual itinerante además de conferencias, simposios, convenciones, seminarios y cursos con las ciudades miembro de la Plataforma EU Core Net Cities, para impulsar los objetivos clave de la Asociación» (EU Core Net Cities, 2013). La lógica es distinta a la de Ferrmed, pues las ciudades voluntarias deben supuestamente acoger los eventos sucesivamente. Además, el objetivo de la asociación se concentra menos en el apoyo a un proyecto concreto de infraestructura con argumentos económicos y técnicos que en la presentación de iniciativas colectivas o interacciones entre ciudades situadas en la red definida por la Comisión Europea. Mientras Ferrmed define y defiende, a partir de intereses locales y regionales, un eje transcontinental antes de intentar obtener su validación en la planificación institucional, EU Core Net Cities se apoya en la planificación continental para instaurar una colaboración entre las ciudades y alimentar proyectos a escala urbana.

La conferencia inaugural de EU Core Net Cities tiene lugar en Barcelona el 19 de junio de 2013 en el marco del SIL (Salón Internacional de la Logística y la Manutención). La ciudad y el marco elegido son testigos de la importancia de Barcelona, lugar de creación de la asociación, en las acciones europeas de *lobbying* a favor de los corredores de transporte. Ferrmed asume la organización de los encuentros, lo cual demuestra la importancia central que el Corredor Mediterráneo debe tener –entre los demás corredores– en el trabajo de la plataforma. El hecho de asociar su inauguración con el SIL también demuestra la fuerza del vínculo entre la red de ciudades y el transporte de mercancías, cuando las cuestiones de logística a menudo no están en el centro de los proyectos urbanos.

Es interesante analizar el desarrollo de la conferencia inaugural. La sesión de presentación está a cargo del presidente del SIL, Enrique Lacalle (que fue diputado en las Cortes y secretario general del Ayuntamiento de Barcelona, y ahora está en el consejo de administración de varias organizaciones patronales del sector del transporte y de la logística), del representante de la Comisión Europea en Barcelona, Mark Jeffery, y de Joan Amorós, lo cual subraya el papel de primer plano de Ferrmed en la creación de EU Core Net Cities. También se presenta una

breve intervención grabada de Siim Kallas, comisario europeo de Transporte. Se prosigue con las intervenciones de Roger Albinyana, secretario de la Generalitat de Cataluña para Asuntos Exteriores, Jordi Cornet, presidente de CZF (Consortio de Zona Franca de Barcelona) y de Antoni Vivés, vicealcalde de Barcelona. La presencia de estas tres personalidades, que representan respectivamente el nivel regional, el nivel urbano y el sector de los transportes y la logística de Cataluña, acaba de anclar la conferencia en su contexto regional, reforzado otra vez por la intervención de Joan Trullén, vicepresidente encargado de la Planificación del Área Metropolitana de Barcelona.

Antes del acto inaugural, que reúne a los representantes de las ciudades fundadoras, se proyecta una película que, con fondo de música triunfal, mezcla imágenes de todos los modos de transporte, sobre todo de mercancías, e imágenes de ciudades europeas entre las cuales Barcelona ocupa un sitio particular, como en el cartel de la conferencia que muestra una *skyline* constituida por elementos arquitectónicos claramente identificables con Barcelona (la Sagrada Familia, la torre Agbar, la estatua de Cristóbal Colón...). Esta posición dominante de Barcelona está subrayada por los patrocinadores en mayoría catalanes del evento y por el discurso de Xavier Trias, alcalde de Barcelona, que clausura la película.

El elemento central de la jornada es el acto de constitución de la plataforma EU Core Net Cities con la intervención de los 28 alcaldes o representantes de las ciudades fundadoras. Cada uno pudo hablar unos tres minutos para expresar una o dos ideas claves, respetando el orden alfabético de las ciudades con excepción del alcalde de Génova, que acoge la conferencia de 2014, y por lo tanto habla primero, y del alcalde de Barcelona, que clausura las charlas y es el primero en firmar la Convención. La delimitación de las intervenciones por las de los representantes de estas dos ciudades refuerza el anclaje de EU Core Net Cities en el contexto de los corredores multimodales de la red central de 2013, pues se trata de los dos principales puertos mediterráneos situados en el trazado de dos corredores distintos (el «Corredor Mediterráneo» para Barcelona y el «Corredor Rin-Alpes» para Génova) aunque pertenecientes al mismo arco mediterráneo. Esto demuestra la importancia del Mediterráneo en EU Core Net Cities y asimismo la voluntad de no limitar el grupo de presión solo al trazado oficial del Corredor Mediterráneo. Los 28 representantes de ciudades que hablaron expresaron su intención de integrar la plataforma EU Core Net Cities, poniendo de relieve los elementos del proyecto que quieren apoyar específicamente (tabla 7). Es interesante notar que pertenecen en su mayoría a regiones mediterráneas y que Cataluña está muy representada, incluso con varias ciudades medianas o pequeñas, mientras que las demás ciudades son capitales o ciudades nodales a escala europea.

Tabla 7
Elementos de discurso de los alcaldes presentes en la conferencia
inaugural de EU Core Net Cities

<i>Ponente</i>	<i>País</i>	<i>Principales elementos del discurso</i>
Alcalde de Génova	Italia	- Profundizar en el mutuo conocimiento. - Papel de las colectividades locales.
Alcalde de Alcázar de San Juan	España	- Ciudad ferroviaria por tradición.
Alcalde de Alcoy	España	- Investigación y desarrollo. - Trabajo con Barcelona.
Consejero de Urbanismo de Avilés	España	- Tercera ciudad de Asturias. - Especialización industrial. - Primera ciudad «free WiFi». - Vocación para estar en toda clase de redes.
Consejero de Desarrollo Sostenible de Azuqueca de Henares	España	- Nodo logístico desde los años noventa.
Encargado del Planeamiento de la Communauté d'Agglomération de Béziers	Francia	- Desarrollo económico por infraestructuras adaptadas al territorio (velocidad).
Encargado de Circulación y Transportes de Bilbao	España	- Motor económico e industrial Vasco. - Preocupación ante el alto dado a los proyectos de LAV en Francia. - Construir una red integral en el arco atlántico, conectando con el eje mediterráneo.
Alcalde de Castellón de la Plana	España	- Conexión para el futuro. - El Corredor Mediterráneo es parte de una red más amplia. - Apuesta por una Europa conectada.
Alcalde de Figueras	España	- Corredor Mediterráneo: cadenas logísticas, información... - Única ciudad que no es capital de provincia con AVE: éxito. - Posición estratégica, construcción de una estación intermodal de mercancías.
Delegado del alcalde de Gante encargado de la Movilidad	Bélgica	- Las ciudades pueden hacer una Europa más democrática. - Soluciones sostenibles.
Consejero de Seguridad de Girona	España	- La distancia entre ciudades se cuenta en tiempo y no en kilómetros. - Red conectada con el territorio.

<i>Ponente</i>	<i>País</i>	<i>Principales elementos del discurso</i>
Alcalde de La Llagosta	España	- Pequeña ciudad (14.000 hab., 3 km ²), pero futura estación intermodal para mercancías. - Desarrollo y superación de la crisis.
Presidente del Grand Lyon encargado de infraestructuras y alcalde de Tassin-la-Ville	Francia	- Relación estratégica Lyon-Barcelona (Red Eurocities). ¹ - También competencia. - Desarrollo de imágenes.
Alcalde de Málaga	España	- Centralidad y competitividad en la globalización. - El Corredor llegará tarde o temprano: no hay que olvidar el Mediterráneo.
Alcalde de Montpellier	Francia	- Reto: hacer ciudades más inteligentes y sostenibles integrándolas en la red. - Hermanamiento con Barcelona en 1963. - Horizonte 2020: una hora y media de Barcelona.
Alcalde de Murcia	España	- Unir fuerzas de Europa y el Mediterráneo. Confianza y optimismo.
Vicepresidente del Grand Narbonne encargado del Planeamiento	Francia	- Historia de la población: creación económica acondicionada por los intercambios. Narbona es el 2.º puerto romano. - Jaurès: «aucun regret pour le passé, aucun remords pour le présent, une inébranlable confiance pour l'avenir». - Implicación en el Comité de las Ciudades para la Alta Velocidad. ²
Presidente de Perpignan-Méditerranée	Francia	- Construcción de una Europa de ciudades sostenibles, inteligentes y conectadas. - LAV + plataforma intermodal St-Charles + línea eléctrica Cataluña/Francia.
Alcalde de Rijeka	Croacia	- Adhesión a la UE. - Interés para las conexiones ferroviarias.
Alcalde de Sant Cugat del Vallés	España	- Posición estratégica en el Corredor Mediterráneo. - Responsabilidad social y medioambiental. - Cluster farmacéutico. - Principio de subsidiariedad a favor de las ciudades.
Alcalde de Santa Perpetua de Moguda	España	- Potencial logístico, 33 polígonos de actividades, articulación de proyectos territoriales.

1. La red Eurocities, fundada en 1986 por Barcelona, Birmingham, Fráncfort, Lyon, Milán y Rotterdam, reúne ahora a las 130 ciudades más grandes de Europa en torno a un objetivo de desarrollo.

2. El Comité de Ciudades para la Alta Velocidad reúne a Barcelona, Béziers, Carcassonne, Figueras, Girona, Lleida, Montpellier, Narbona, Perpiñán, Tarragona y Tolosa en torno a la reivindicación de la lav litoral Languedoc-Rossellón y de la conexión Francia-España en alta velocidad.

<i>Ponente</i>	<i>País</i>	<i>Principales elementos del discurso</i>
Responsable de Urbanismo de San Vicent dels Horts	España	- Proximidad de Barcelona.
Representante de Tarragona	España	- <i>Hub</i> portuario. - «Banana» Ferrmed. - Fraternidad mediterránea.
Municipio de Timisoara	Rumanía	- Conectividad esencial para nuestras ciudades.
Responsable Medioambiente de Tortosa	España	- Euroregión. - Consolidación de un Corredor Mediterráneo estratégico para la UE. - Objetivo: salir de la crisis.
Delegado de Transportes de Tolosa	Francia	- Red de ciudades solidarias para superar las actuales dificultades. - Intercambio y confrontación de ideas. - Solidaridad territorial.
Alcalde de Yunquera de Henares	España	- Situación con respecto a Madrid y Guadalajara. - Centros industriales y nueva plataforma intermodal. - Necesarias acciones para dar una imagen política de las ciudades. - Red de integración cultural en Europa.
Alcalde de Barcelona	España	- Corredor Mediterráneo para impulsar cambios. - Sueño de conexión europea. - Salida de la crisis gracias a las ciudades.

Tres elementos dominan en las breves intervenciones. El primero, que caracteriza sobre todo a las ciudades catalanas, es el de la función logística que justifica su presencia en el Corredor Mediterráneo de mercancías y su papel entre las ciudades importantes de la red aunque tengan un peso demográfico muy limitado. El segundo es el de la conexión en alta velocidad, bajo la presión de las ciudades francesas localizadas en el trazado de la línea de alta velocidad Montpellier-Perpiñán, que reaccionan al retraso de la construcción de la línea y de la interconexión con Barcelona. El tercero es el de la creación de una red de «ciudades inteligentes» en el marco de la integración europea, argumento que, aunque sea bastante compartido, sobre todo es subrayado por las ciudades más orientales del trazado, más alejadas de la preocupación del Corredor Mediterráneo que de la de su conexión con el centro de Europa por las infraestructuras de transporte. La sesión acaba con la intervención Xavier Trias, que firma la declaración de EU Core Net Cities y es el único en hacerlo en el acto. Además de las 28 representadas, otras ciudades han firmado, principalmente situadas en el Corredor Mediterráneo, y otras muchas han declarado su interés en hacerlo, sobre todo a lo largo del «gran eje» Ferrmed y en la dorsal europea. Sin embargo es interesante notar que tres años después de la creación de EU Core Net Cities pocas ciudades se adhirieron en comparación con las primeras manifestaciones de interés.

Por último, tres temas ocuparon las sesiones «técnicas» sobre el modelo de las conferencias de Ferrmed: los proyectos ferroviarios transeuropeos; los retos de la movilidad de viajeros y mercancías para las ciudades; y los proyectos urbanos en torno a las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. Los tres temas corresponden a las preocupaciones expresadas por los alcaldes y constituyen una orientación para las futuras actividades de la plataforma.

Un año más tarde, la segunda conferencia EU Core Net Cities se organiza en Génova, el 25 y 26 de junio de 2014, al lado de un congreso de la AIVP (Asociación Internacional de las Ciudades Portuarias), lo que confirma el vínculo entre los intereses de la asociación y los temas logísticos, pero a diferencia de la conferencia inaugural, que había reunido a unas doscientas personas, la segunda conferencia solo tiene unos cincuenta participantes. La prensa no asiste al evento porque Marco Doria, alcalde de Génova, y Antoni Vivés, vicealcalde de Barcelona, dieron una rueda de prensa cerrada justo antes. Después de una sesión de apertura a cargo de los representantes de las dos ciudades, de la Comisión Europea y de Ferrmed, la conferencia se divide en tres sesiones técnicas sobre los temas del año anterior. Aunque los intereses de las ciudades sigan siendo similares, se nota una menor implicación de las ciudades catalanas y un desplazamiento de los participantes hacia el este. Sin embargo, su origen geográfico sigue el eje del Corredor Mediterráneo de la red central europea.

Al contrario que las de Ferrmed, las conferencias de EU Core Net Cities son el momento en el que se hace la integración entre los miembros: es un lugar de encuentro, de manifestación de intereses y de expresión de objetivos europeos comunes. Se trata para la plataforma de distribuir la palabra entre sus miembros para permitir un mejor conocimiento de los proyectos urbanos en Europa y para hacer surgir nuevas solidaridades. Además, los actores mayoritariamente son institucionales y urbanos, y no económicos. Sin embargo, esta diferencia en la composición y el método no bastan para ocultar la similitud de los objetivos y del funcionamiento de Ferrmed y de EU Core Net Cities. En ambos casos, las intervenciones y la composición de los paneles demuestran una presencia fuerte de Cataluña y un reto principal: el Corredor Mediterráneo, principalmente en su parte española.

La iniciativa conjunta Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities: el Corredor Mediterráneo, objeto en común

En enero de 2015, Ferrmed organiza junto con CZF y EU Core Net Cities una conferencia en Barcelona específicamente dedicada al Corredor Mediterráneo y titulada «Bottom-up initiatives for smart intercities links. Transportation & logistics. Mediterranean Corridor. Sections: Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Almería and Barcelona – Lleida – Zaragoza»: el Corredor Mediterráneo está en el centro, e incluso se detalla su geografía y el interés por los tramos de Turín a Almería y de Barcelona a Zaragoza, lo cual invita a hacer varias observaciones. Primero, Barcelona, que hospeda la conferencia, está en posición nodal entre los dos tramos considerados. Segundo, limitar el Corredor Mediterráneo al tramo Lyon-Turín en uno de sus extremos permite que corresponda con la proposición de

gran eje de Ferrmed y asimismo con la de corredor multimodal de la Comisión Europea, mostrando al mismo tiempo que el franqueamiento de los Alpes por el túnel Lyon-Turín es una cuestión de mayor importancia. Tercero, el desdoblamiento del trazado a partir de Barcelona corresponde a la propuesta sintética de la Comisión. Cuarto, los límites propuestos para ambos trazados, hasta Almería por una parte y hasta Zaragoza por otra, traducen en negativo el menor interés por el puerto de Algeciras, que eligió el Corredor Central y se retiró de Ferrmed, y por Madrid.

Además, el título de la conferencia precisa desde el principio que se trata de promover un enfoque *bottom-up*, es decir, iniciativas que parten de los actores locales para hacer valer sus intereses en las instancias europeas. Este enfoque le es fiel a la lógica de integración de los intereses individuales por los grupos de presión. El título también precisa que se trata de promover «los vínculos entre ciudades inteligentes», lo que se hace eco del programa de EU Core Net Cities establecido en la primera conferencia. Por último, la mención de «transporte y logística» como tema central se cruza con la actividad principal de CZF y permite poner de relieve los temas privilegiados de Ferrmed. La «iniciativa conjunta» intenta pues preservar el equilibrio entre los centros de interés de cada una de las partes. El mismo equilibrio existe en la organización de las sesiones: la primera parte está dedicada a los discursos de los representantes de las ciudades miembros de EU Core Net Cities, la segunda, a cuestiones de logística en torno a los actores del transporte, y la tercera, a los retos económicos con los representantes de los distintos sectores. Los elementos expuestos por los ponentes se distinguen poco de los que se usaron en las precedentes conferencias de Ferrmed o EU Core Net Cities, y una parte importante de los ponentes son los mismos. En todo caso, los argumentos técnicos y económicos dominan. Con ocasión de esta conferencia, el representante del alcalde de Málaga propone organizar en su ciudad la próxima reunión de las tres organizaciones en torno a las preocupaciones de los actores andaluces (la conferencia tuvo lugar en abril de 2016).

El modelo de conferencia conjunta permite poner claramente el Corredor Mediterráneo español en el centro de los intereses de los distintos grupos de presión, pero también puede interpretarse como una manera de reunir a más participantes que en la conferencia de Génova. En todo caso, confirma el papel motor de Ferrmed en todos los actos de *lobbying* en torno al Corredor, y el hecho de que sus principales intereses están en Cataluña.

Las conferencias organizadas por los *lobbies* tienen un papel importante para la expresión de las reivindicaciones ante un público mayoritariamente especializado e interesado por el tema del transporte en Europa, pero también son una manera de afirmar el *leadership* de algunos actores en cuanto a los corredores y confirmar el liderazgo de Ferrmed, que coordina todos los eventos. Las distintas formas de expresión a distintos niveles, en marcos distintos y por parte de actores institucionales, económicos o logísticos son discursos o tribunas que apoyan el Corredor Mediterráneo basándose en argumentos esencialmente técnicos y económicos, y que demuestran en la escena pública los resultados de acciones de *lobbying* más discretas.

Hacia una despolitización del Corredor Mediterráneo

De los retos políticos a la escenificación de un consenso

Las conferencias de los *lobbies* son el escenario principal en el cual se expresan los actores económicos, institucionales y de la sociedad civil. Los actores, siguiendo estrategias propias, interactúan para influir en las decisiones de las instancias responsables de las políticas de transporte a escala nacional y europea. Aunque tengan intereses divergentes, se reúnen, con ocasión de las conferencias de los grupos de presión, en torno a un consenso organizado.

Las fuerzas presentes en dichas conferencias revelan el equilibrio de las reivindicaciones del Corredor Mediterráneo: el anclaje territorial mayoritariamente catalán de los miembros de los grupos de presión y su representación muy importante en las conferencias es indicio del papel que Cataluña se esfuerza en desempeñar en el escenario político y de la influencia que intenta tener al apoyar las acciones de Ferrmed en la Comisión Europea. Se trata de una manera de existir políticamente a nivel europeo a través de asociaciones de defensa de intereses *a priori* territorialmente más amplios y con objetivos muy precisos (Hesse, 2015a; Ollivier-Trigalo, 2009; Pasquier, 2002).

Además, la evolución de la representación de los territorios españoles en los grupos de presión es interesante: de manera general, los actores andaluces están en minoría comparativamente con los de las demás regiones mediterráneas españolas (y están ausentes de las conferencias de Ferrmed y de EU Core Net Cities, con excepción de la conferencia conjunta de 2015) por dos razones principales. Primero, el proyecto de Corredor Mediterráneo les parece menos inmediato a causa de la dificultad de su realización a lo largo de la costa. Segundo, la capital regional, Sevilla, al igual que una parte importante de la región, mira hacia Madrid. Sin embargo, en 2015, Málaga propone acoger una conferencia de los grupos de presión (que tiene lugar en abril de 2016) en torno a la cuestión de los intereses de la costa andaluza, lo cual demuestra la discrepancia entre la mayor parte de Andalucía, que mira hacia Madrid, y Andalucía oriental, mal conectada con el resto del territorio regional (Baron-Yellès y Loyer, 2015). La propuesta tiene un doble objetivo político: obtener una inscripción efectiva del litoral andaluz en los proyectos europeos y nacionales de Corredor Mediterráneo, por una parte, y afirmar el papel de dichas provincias en la escena nacional y regional por su participación a nivel europeo, por otra parte. Por último, la cuestión de la participación de Valencia, punto central de la reivindicación del Corredor, en los *lobbies* es interesante. En las conferencias, la ciudad de Valencia y la Comunidad Valenciana nunca están institucionalmente representadas y los actores políticos regionales parecen hasta 2015 no querer comprometerse en lo que, a nivel nacional, puede parecer como una iniciativa catalana. Solo los actores económicos, a través de las asociaciones empresariales, son miembros de Ferrmed, y el Puerto de Valencia es el único actor activo en las conferencias que, de hecho, no están desprovistas de estrategia política. Las estructuras territoriales encajadas a través de la representación de los distintos niveles territoriales y tipos de

actores hacen de las conferencias de Ferrmed una imagen reducida de la relación de fuerzas de la geopolítica española.

Sin embargo, las mismas conferencias son un instrumento con el cual los grupos de presión construyen una reivindicación aparentemente unitaria y políticamente neutral. La apariencia unitaria se construye gracias a la escenificación de un consenso entusiasta en torno al proyecto de Corredor Mediterráneo y a la utilización de un discurso común, y también se muestra a través de las fotografías oficiales de los eventos, que reúnen a los actores claves, como los alcaldes con ocasión de la conferencia inaugural de EU Core Net Cities. Este consenso reposa en la adhesión de los actores a las propuestas de los *lobbies*, pero también en la selección de los participantes, que apoyan el proyecto unánimemente, y en la forma de los eventos, con intervenciones muy breves que incluyen agradecimientos a los organizadores, una presentación general de la empresa, sector o institución y unas pocas ideas claves sobre los retos del Corredor, lo cual deja muy poco lugar para profundizar o matizar las posiciones de los actores. Además, el esquema *bottom-up* propuesto como metodología de los *lobbies* para comunicar los intereses de los actores individuales y locales a las instituciones europeas se dobla con un esquema *top-down* de expresión de dichas reivindicaciones: Ferrmed es quien formula la propuesta principal para la Comisión y las asociaciones empresariales regionales se suman a ella, lo cual repercute en las asociaciones provinciales que a su vez transmiten los argumentos de Ferrmed a sus miembros, de modo que si Ferrmed sintetiza los intereses individuales, también es la fuente de las propuestas que fundamentan la representación dominante del Corredor Mediterráneo en España.

Los lobbies y la despolitización de los discursos

Ferrmed es una creación catalana, pero integra transversalmente distintos territorios, sectores y tipos de actores, intentando borrar la dimensión política e incluso geopolítica propiamente española tras aspectos técnicos que preservan la unidad entre sus miembros y hacen que la reivindicación sea aceptable para todos, federando lo más ampliamente, para existir a nivel europeo.

Mientras las organizaciones colectivas de las regiones españolas politizan la cuestión del Corredor Mediterráneo para hacerla existir en el debate nacional, también se apoyan en representaciones del Corredor y en temas fuertes que Ferrmed supo imponer a través de sus propuestas, de modo que se puede considerar que el *lobby*, a través de sus propuestas, hizo existir el Corredor Mediterráneo como objeto político en España –en particular, como objeto de tensiones entre las regiones mediterráneas y el Gobierno central–. Sin embargo, en sus estudios y conferencias la dimensión política parece ausente o por lo menos en gran parte colocada en segundo plano, detrás de una argumentación políticamente neutral. La despolitización pasa por el discurso general (Siroux, 2008) de Ferrmed, que pone el acento en el interés económico de un gran eje transeuropeo y en los aspectos técnicos de su realización. Además, la presencia relativamente leve de los actores políticos en las conferencias de Ferrmed y la presencia de actores institucionales de países distintos en las de EU Core Net Cities favorecen la expresión de objetivos

de pura cooperación europea. Es esta valorización de Europa como horizonte la que hace posible ir más allá de las cuestiones de política nacional.

Al desprenderse de los retos de la política nacional Ferrmed logra que sus propuestas se tengan en cuenta a nivel europeo y federen a otros países además de España en torno a objetivos que se pueden asimilar en toda Europa y que responden exactamente a los criterios de la Unión Europea en cuanto a las redes de transporte. Al poner de relieve sus estudios técnicos, Ferrmed pudo lograr que la DG-Move incorporase oficialmente sus propuestas en las publicaciones sobre los corredores multimodales. En la actividad de los *lobbies*, una parte de los retos del Corredor se pasa en silencio bajo las normativas técnicas que también sirven para camuflar cuestiones territoriales demasiado claras que reducirían la reivindicación a cuestiones puramente regionales o nacionales.

LA EUROPEIZACIÓN DEL DISCURSO PARA SERVIR A PROYECTOS MÚLTIPLES

Movilizar una argumentación europeizada, centrada en el interés económico de crecimiento de los flujos, en elementos técnicos que permitan la realización de una red transeuropea, y en el horizonte constituido por Europa para los distintos actores permite que el Corredor Mediterráneo, que inicialmente era un proyecto de las regiones mediterráneas, pase a ser un objeto central de la planificación a escala continental. El mismo modo de acción también muestra otros proyectos europeos como modelo de expresión de las reivindicaciones o como marco general para proyectos puntuales.

La reivindicación del Corredor Mediterráneo como paradigma europeo

Los transportes en Europa y el interés de los think-tanks

El funcionamiento del debate democrático europeo se fundamenta en las instituciones, pero también en la existencia de numerosos grupos que, centrados por lo general en un determinado tema, producen una reflexión argumentada y la someten al debate público para intentar influir en las decisiones: son los *think-tanks*, término genérico que designa a grupos de reflexión de intereses muy diversos (Huyghe, 2013).

Desde el punto de vista del transporte de viajeros, la asociación Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, fundada en los años ochenta, en el momento de creación de la primera línea de alta velocidad en Francia, defiende la realización de un eje para vincular Alemania con el Mediterráneo. La asociación reúne sobre todo a colectividades territoriales francesas, alemanas y suizas, y su acción se concentra hoy en el eslabón de la línea de alta velocidad Rin-Ródano, que debe conectar las distintas redes. Sin embargo, sus representantes también asisten a los eventos en torno al Corredor Mediterráneo, como la conferencia conjunta

Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities de Barcelona en 2015. Otra propuesta de enlace transeuropeo es la de Altro, Asociación Logística de Transporte del Oeste, que reúne a colectividades locales del oeste de Francia y algunos actores económicos para la promoción de una *Vía Atlántica* para vincular el oeste de Francia con el nuevo túnel de Lyon-Turín y la red de corredores multimodales. Esta propuesta puede verse como competidora del Corredor Mediterráneo, pero también como un complemento que lo dota de un ramal adicional. Las dos asociaciones representan sobre todo intereses de las colectividades locales y realizan propuestas con el objetivo de influir en las políticas públicas nacionales y europeas en cuanto a grandes infraestructuras ferroviarias.

Un caso singular es el de Business Eumed, implantada en Barcelona, esencialmente constituida por empresas catalanas: además de su papel de asociación empresarial dedicada a facilitar el establecimiento de sus miembros alrededor del Mediterráneo y los intercambios con los países vecinos, también propone la creación de una infraestructura para conectar los principales puertos entre sí y con sus *hinterlands* en torno al Mediterráneo.

Ferrmed como paradigma

Gracias a su papel activo en la definición de las redes transeuropeas de transporte, Ferrmed aparece como un modelo para las acciones de *lobbying* porque supo llevar la reivindicación del Corredor Mediterráneo al nivel europeo, hacer adoptar una parte de sus propuestas y sobre todo imponer una imagen, una cartografía de gran eje estructurante presente en las mentes de los actores del transporte en Europa a todos los niveles. El método de Ferrmed, que consiste en federar más allá de los actores directamente implicados en el proyecto español de Corredor Mediterráneo, y por lo tanto camuflar el anclaje territorial preciso de sus reivindicaciones detrás del escudo de la cohesión europea y de los retos continentales, es un paradigma para otras asociaciones.

Los *think-tanks* constituidos para defender un determinado proyecto, como Altro o Trans-Europe TGV, o una red inmaterial, como Business Eumed, que no tienen los mismos recursos que Ferrmed en términos de base territorial y de apoyos políticos, son menos visibles en el escenario internacional. Su acción sobre todo se manifiesta en la escala regional y nacional, aunque su presencia en las conferencias de Ferrmed y EU Core Net Cities demuestre su participación en la europeización del debate. Además, usan los mismos instrumentos que los grupos de presión, produciendo representaciones cartográficas prospectivas a las que se puede atribuir un papel de «mediación simbólica» (Torricelli, 2002) entre los actores. Siguiendo la misma lógica que Ferrmed, intentan otorgarles una legitimidad europea a reivindicaciones localizadas que a veces siguen el mismo trazado que el que propone el *lobby*. Los *think-tanks* también usan la estrategia de portaje europeo de proyectos locales y de identificación de retos económicos y técnicos que permiten borrar en apariencia las cuestiones de política regional o nacional. De esta manera, la europeización del discurso se ha convertido en paradigma de la acción política

de las regiones por la despolitización de sus argumentos y la generalización de sus reivindicaciones al marco europeo.

La europeización de las reivindicaciones como instrumento de acción

Una argumentación de la centralidad

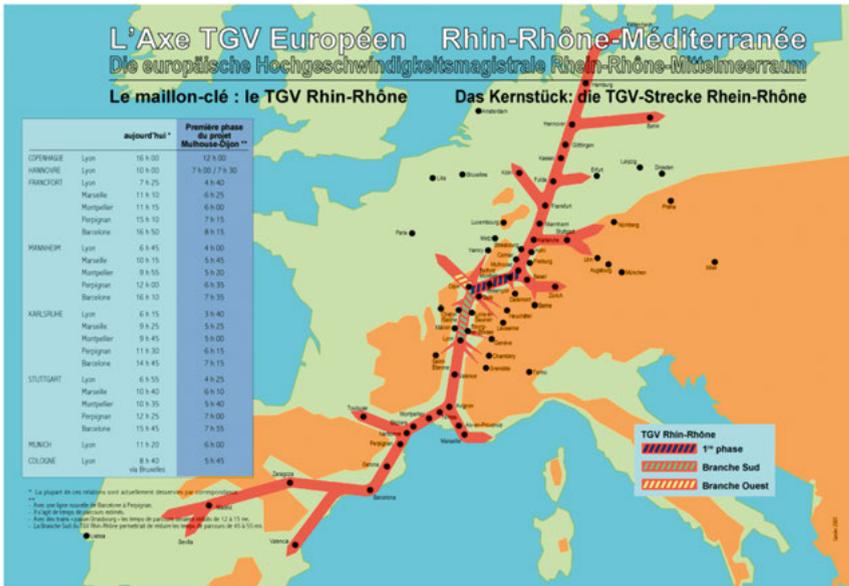
Las asociaciones que como *think-tanks* proponen proyectos ferroviarios a escala europea o euromediterránea tienen anclajes territoriales específicos y objetivos concretos particulares, pero comparten la misma manera de presentar sus reivindicaciones, llevándolas al nivel europeo en forma de propuestas de gran envergadura susceptibles de formar parte de las redes transeuropeas dibujadas por la Comisión Europea, cumpliendo con los principales objetivos de la política de los RTE-T.

Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée federa a unos cien miembros, en su mayoría colectividades territoriales. La ubicación de la asociación en Belfort, en un espacio transfronterizo, es un factor de explicación de sus reivindicaciones, que se refieren a un doble contexto geográfico: la interconexión entre el espacio rodaniano y el valle del Rin, por una parte, y la conexión transeuropea de norte a sur, por otra. El nombre de la asociación es una referencia directa a la línea de alta velocidad Rin-Ródano, que concierne primero a Francia, con la realización del tramo que hasta hace poco faltaba para conectar las redes de alta velocidad sur-este y este, de modo que se trata de una petición muy precisa y geográficamente situada. Por el contrario, la mención «Trans-Europe» y el carácter bilingüe (francés y alemán) de los documentos ilustran la idea de una interconexión transfronteriza y de una red transeuropea, mientras que la mención «Méditerranée» parece extraer la propuesta de su contexto regional para alzarla hacia una escala territorial más amplia. La doble escala de referencia y la doble perspectiva se confirman en el mapa que resume la propuesta de Trans-Europe TGV (mapa 14).

Este mapa es interesante porque representa precisamente el proyecto de línea de alta velocidad Rin-Ródano con sus distintos tramos en el centro de la propuesta. El resto del trazado es menos preciso, constituido por un tramo central que va de Dinamarca a España en torno al cual se organizan ramales en forma de flechas hacia las grandes ciudades europeas. La tabla que compara los tiempos de trayecto también se refiere a la ambición transeuropea de la propuesta y demuestra que la línea de alta velocidad Rin-Ródano, en posición central, es la clave del sistema y la condición *sine qua non* para reducir los tiempos de recorrido. Este tipo de argumentación y cartografía integra un proyecto de envergadura regional en una perspectiva europea susceptible de otorgarle un alcance mayor al incluirlo en una red relevante para con los proyectos de la Comisión Europea, pues el trazado evoca el de dos de los corredores multimodales.

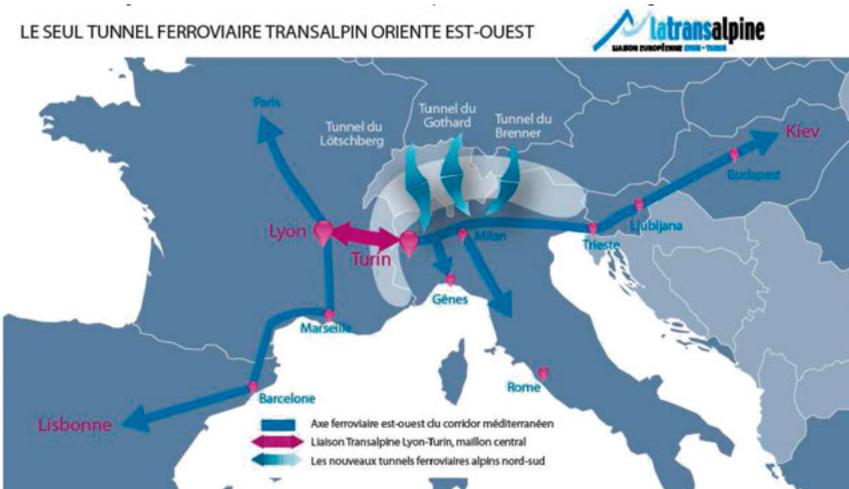
MAPA 14

Propuesta de eje Alemania-Mediterráneo de Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée (Trans-Europe TGV, 2001)



MAPA 15

Argumentación a favor del túnel Lyon-Turin (La Transalpine, 2015)



La asociación La Transalpine usa una argumentación del mismo tipo a favor de la implementación del túnel ferroviario Lyon-Turín (mapa 15). El mapa en el que se apoya intenta demostrar la absoluta centralidad de dicho tramo en Europa, por una parte, y en el Corredor Mediterráneo definido por la Comisión Europea, por otra. Lo muestra como el nudo entre este corredor y el eje norte-sur que vincula el Mediterráneo con la fachada del Mar del Norte e insiste en la originalidad del Lyon-Turín como único franqueamiento de este a oeste en los Alpes para el transporte ferroviario de mercancías mientras varios franqueamientos existen de norte a sur. La evocación de los distintos elementos que ponen el proyecto en la escena europea permite plantear el problema en una escala distinta de la de los opositores al proyecto, que se sitúan a un nivel muy local (Sutton, 2013). Se trata, como en el caso del Corredor Mediterráneo, de sacar el debate de su contexto local y político para plantearlo frente a retos económicos y europeos.

Una argumentación de la periferia

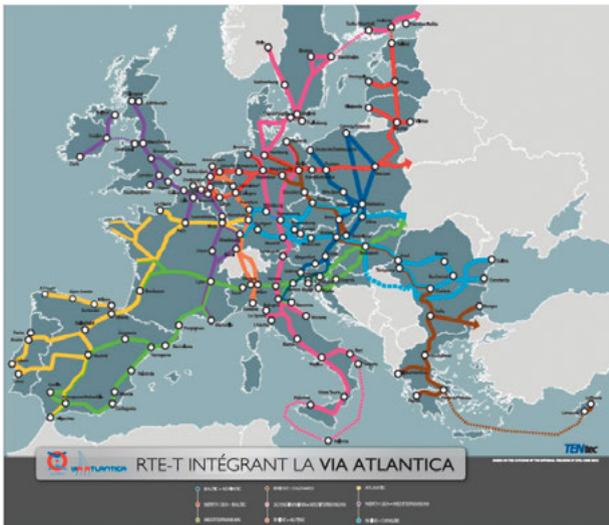
Siguiendo una lógica distinta, la asociación Altro propone la creación de una Vía Atlántica para conectar el oeste de Francia con el túnel Lyon-Turín y poner a Burdeos en posición nodal en la red ferroviaria europea, en el cruce del corredor multimodal atlántico y de la Vía Atlántica prolongada a partir de Lyon por el Corredor Mediterráneo hacia el este y por el corredor Mar del Norte-Mediterráneo hacia el norte (mapa 16).

Mapa 16
Propuesta de articulación de las redes ferroviarias por la Vía Atlántica (Caniaux, 2014b)



Altro consta de unas cuarenta colectividades territoriales francesas situadas en la región de La Rochelle: se trata de una asociación que representa, a través de sus miembros, intereses muy locales vinculados a un determinado territorio que se presenta como una periferia. La Vía Atlántica se presenta como el eslabón que falta para vincular el oeste de Europa al nuevo centro gravitacional del continente (Caniaux, 2014a). En realidad, aparece como una manera para las colectividades territoriales de los alrededores de La Rochelle de no quedarse al borde del camino y de afirmar su posición en la red francesa. Altro no está muy presente en la escena pública y sobre todo se expresa en la prensa regional y en eventos públicos, como el congreso de EU Core Net Cities de 2014.

MAPA 17
Mapa de la red central modificada para integrar la Vía Atlántica
(Caniaux, 2014b)



La semiología usada para transmitir la propuesta al nivel europeo –por ejemplo con ocasión de una presentación en la Conferencia de las Regiones marítimas periféricas en Bruselas– es significativa de la voluntad de justificar la Vía Atlántica por la europeización del discurso, pues Altro elige el mapa de la red central de 2013 como base para presentar su propuesta como un tramo de la red prioritaria (mapa 17). En este mapa, el tramo este-oeste ha sido añadido en verde, de tal modo que se confunde con el mapa original, para demostrar que se trata de un tramo «natural» en la red en la cual constituye una arista complementaria en el oeste. Además, el uso del color verde, es decir, del color usado para el Corredor Mediterráneo, le añade a este un ramal hacia el Corredor Atlántico en Francia, al igual que el ramal de Madrid a Sevilla en España. Así, Altro no parece proponer un proyecto nuevo sino restablecer un equilibrio territorial hacia la periferia europea adaptando los trazados previstos.

Una argumentación por la integración de los países vecinos

Otros *think-tanks* movilizan la referencia a los espacios del entorno y al objetivo de cooperación e integración regional en el Mediterráneo. Business Eumed funciona como un *think-tank* al servicio de las empresas que quieren desarrollar alianzas en el Mediterráneo. Su objetivo es facilitar la implantación de empresas mayoritariamente catalanas recopilando datos y compartiendo la información con los miembros para formar redes de empresas por sector de actividades. Los vínculos entre Business Eumed y Ferrmed son muy estrechos, ya que cada asociación es miembro de la otra y sus dirigentes son en gran parte los mismos: Joan Amorós, presidente de Ferrmed, es secretario general de Business Eumed, Rafael Puig, director de esta, es secretario general de aquella en Bruselas, y Josep Maria Rovira ocupa puestos importantes en ambas estructuras.

Business Eumed presenta un proyecto de transporte que se hace eco de sus intereses: el «tren orbital mediterráneo» (mapa 18), que, según Rafael Puig, debe mostrar una imagen fuerte pero no es un proyecto concreto; se trata de mejorar las conexiones de los puertos mediterráneos entre sí y con su *hinterland* (lo que explica las flechas hacia el interior) por modos de transporte eficientes. Es interesante notar que en el mapa la arborescencia más desarrollada hacia el norte y el sur es la que corresponde al proyecto de Ferrmed.

MAPA 18

Proyecto de «tren orbital mediterráneo» (Business Eumed, s. d.)



A través de este proyecto, Business Eumed inscribe su acción de creación de redes inmateriales en una dimensión territorial concreta y eleva sus preocupaciones locales y múltiples (implantación de empresas) a un nivel euromediterráneo unifi-

cado. La asociación apela a la idea de integración macrorregional y de política de vecindad como telón de fondo.

El conjunto de estos proyectos descansa en la misma ambición de estructuración de Europa o del espacio euromediterráneo por los transportes. Las distintas asociaciones comparten la constatación del papel de las infraestructuras en la construcción continental en el sentido institucional, con dos ideas principales: los grandes ejes transeuropeos, por una parte, y el carácter reticular del territorio para asegurar la conexión de todas las regiones a la red central, por otra. Los proyectos presentados, que provienen de lógicas de actores muy locales, recurren a imágenes europeas y se apoyan en temáticas recurrentes del planeamiento europeo, lo que contribuye a producir representaciones relativas a los corredores de transporte en Europa. Desde este punto de vista, cada uno de los actores colectivos propone su propia visión de la red, pero también del territorio europeo como espacio estructurado por los transportes y flujos económicos, con la intención de influir en el esquema que al final será adoptado por los actores institucionales.

Al nivel europeo, la cuestión del Corredor Mediterráneo es llevada por las instituciones de la planificación de los transportes y por grupos de interés diversos a la vez. Entre ellos, dos *lobbies* tienen un papel principal por su presencia mediática pero también por su capacidad para interactuar con eficacia con los actores institucionales. Ferrmed es el *lobby* primordial del Corredor Mediterráneo que interviene hasta en los mismos documentos de planificación, y EU Core Net Cities está un poco más en segundo plano, al ser una emanación de Ferrmed y reunir a ciudades situadas en la red central europea, lo cual le da un papel de validación del trazado institucional, más que un papel de propuesta.

La europeización del Corredor Mediterráneo por las acciones de *lobbying* aparece como un proceso de despolitización de los argumentos forjados a nivel regional y nacional en España para presentar elementos federadores, aceptables por una gran cantidad de miembros a través de Europa. Esta despolitización esconde una acción política fuerte de los *lobbies* a nivel regional y europeo. Por lo tanto, existe un desfase entre la acción escenificada de los *lobbies* –declaraciones, publicaciones y conferencias– y su acción de segundo plano acerca de las personalidades políticas, que se desarrolla más discretamente. La europeización de la defensa del Corredor Mediterráneo permite legitimar un proyecto que sobre todo viene del Mediterráneo español, incluyéndolo en las redes transeuropeas. El corredor obtiene así, en nombre de intereses comunes, un apoyo más grande.

5 Formas de territorialización del Corredor Mediterráneo

El mundo era tan reciente que muchas cosas carecían de nombre, y para mencionarlas había que señalarlas con el dedo.

(Gabriel García Márquez, *Cien años de soledad*)

El Corredor Mediterráneo como objeto de planificación que hace interactuar a diferentes actores y da lugar a diferentes representaciones está en la encrucijada de los distintos sentidos de la territorialización y está en el centro de intercambios con los territorios que atraviesa a distintas escalas.

La construcción europea reposa en procesos de integración institucional y económica de largo plazo, y asimismo en la construcción de un territorio común cuya vocación es federar el «espacio comunitario», otorgándole una identidad compartida y legible. Uno de los factores principales de dicha construcción territorial es la integración de los grandes proyectos, entre los cuales los transportes ocupan un lugar importante desde el Tratado de Roma. La reflexión sobre el papel de los transportes como instrumento de ordenación del territorio europeo, como factor de cohesión y como elemento esencial para favorecer las movilidades e intercambios, está en el centro del trabajo de la Conferencia Europea de los Ministros de Transporte (CEMT) y de la OCDE desde los años setenta (CEMT, 1991, 1994, 1997; OCDE, 1977), y asimismo de la implementación de las RTE-T desde los años noventa (Commission européenne, 1994). La cuestión de las grandes infraestructuras y su papel en la construcción europea remite a la idea de Europa en el largo plazo y particularmente a la estructuración de algunos espacios por las vías romanas, como la *Via Herculea* a lo largo del Mediterráneo, o por antiguas rutas comerciales como las Ferias de Champaña o la Liga Hanseática. Las líneas que se dibujaron a lo largo del tiempo impregnan el trazado de los corredores contemporáneos. El Corredor Mediterráneo forma parte de dichos macroyectos que deben supuestamente organizar el espacio europeo, como los demás corredores multimodales, respondiendo a los objetivos del Libro Blanco de 2011 (Commission européenne, 2011a) de obrar a favor de un «espacio único de los transportes en Europa», en referencia al «mercado único» que fundamenta la construcción europea.

A escala española, el Corredor Mediterráneo está menos vinculado a un proyecto políticamente defendido por los actores institucionales de la ordenación del territorio que a intereses comerciales de los actores económicos. Sin embargo, al surgir de las regiones mediterráneas y al ser apoyado por actores políticos, el Corredor Mediterráneo vino a ser un elemento clave de la ordenación del territorio en España y de la construcción nacional a través de las redes de comunicación. El Corredor Mediterráneo participa de un sistema de referencias políticas, históricas, filosóficas y espaciales. La cuestión del papel de los transportes en la construcción nacional española va de la mano de una fuerte adhesión a la idea de vertebración (Ortega y Gasset, 2007) del territorio y, consecuentemente, de una referencia a las deficiencias reales o supuestas de su estructuración. Además, un sistema de representaciones espaciales que provienen a la vez de referencias políticas, de territorios institucionales y de pertenencias regionales forma el marco en el que el Corredor Mediterráneo se inscribe como elemento de organización del territorio español.

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LA ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO EUROPEO

Los transportes ocupan un lugar bastante importante en el proceso de construcción europea, pues forman el armazón de un territorio por venir: la constitución de un territorio europeo depende de la superación del marco nacional y de la interconexión de las redes de los distintos países para facilitar la movilidad de los viajeros y la circulación de los flujos de mercancías. Además, la cuestión de los transportes es fundamental porque las infraestructuras, históricamente definidas en el marco nacional, forman una yuxtaposición de redes con normas distintas que difícilmente pueden comunicarse, sobre todo en lo que concierne al ferrocarril.

El Corredor Mediterráneo al servicio de la territorialización europea

En Europa, las tres formas de territorialización, que son, primero, la manifestación espacial de las políticas públicas (Collignon et du Chaffaut, 2007; Faure, 2004), segundo, la modificación del juego de los actores y de la gobernanza territorial en torno a un determinado proyecto (Gregory, 2009; Heyman, 2007; Lezaun y Groenleer, 2006), y tercero, la incorporación de conceptos abstractos (como los corredores, las megarregiones...) en la creación de nuevos territorios (Florida, Gulden y Mellander, 2008; Vanier, 2009), se perciben en los proyectos de organización del territorio europeo por los corredores de transporte (figura 18).

FIGURA 18
Los corredores y los tres sentidos de la territorialización

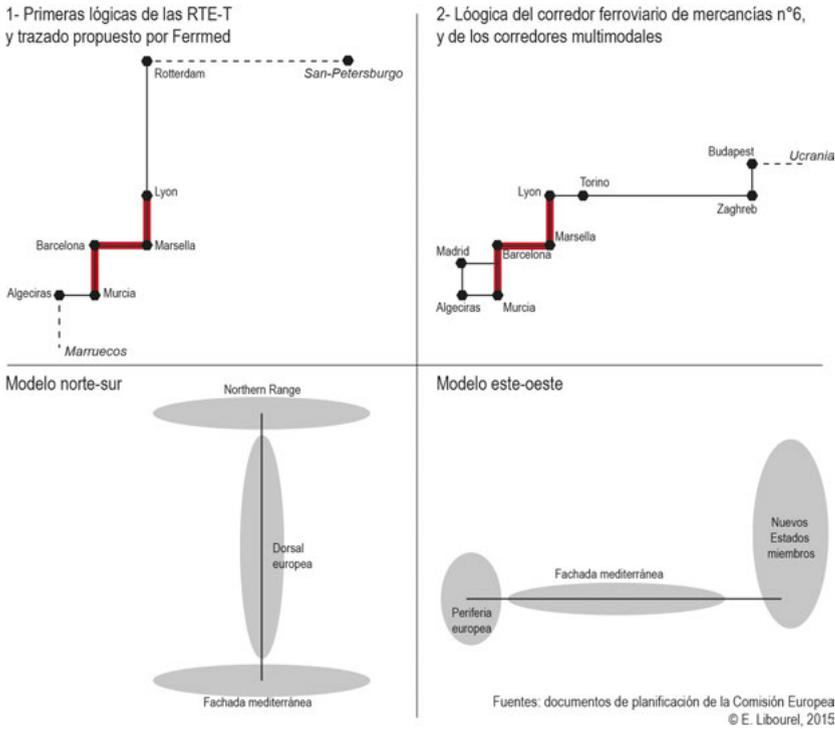


El Corredor Mediterráneo, herramienta para Europa

El proyecto de Corredor Mediterráneo aparece, en el contexto de la planificación europea, como una herramienta para construir el territorio europeo deseado, objetivo que se refiere a la territorialización como recomposición del juego de los actores en torno a un proyecto, con el objetivo de adecuar las políticas nacionales y regionales, y a la territorialización como producción de territorio apoyada en conceptos.

El concepto de corredor, en la manera de usarlo de la Comisión Europea para designar –en el plano operacional– los grandes ejes del espacio comunitario (Commission européenne, 2013), y al suponer una cooperación entre actores institucionales, es el vector de una posible territorialización para ir hacia un territorio europeo apropiado y recorrido en el sentido más fuerte de la palabra. El Corredor Mediterráneo, entre todos los proyectos, sin duda es una de las herramientas más potentes por ser un proyecto de largo plazo en la mente de los actores nacionales (Lentisco, 2005; Villalonga, 1934) y europeos (OCDE, 1977), y por su trazado que vincula los Estados del este y del oeste de Europa atravesando fronteras en donde se cristalizan los retos del transporte, entre España y Francia por una parte (Chardard, 2007; Charlanne, 2005), y entre Francia e Italia por otra parte (Darnis, 2015; Sutton, 2013), en torno a cuestiones de interoperabilidad y opciones de infraestructuras.

FIGURA 19
Cambio de paradigma del Corredor Mediterráneo



Los corredores de transporte dibujados desde los años setenta por la Conferencia Europea de los Ministros de Transporte (CEMT, 2005; CEMT *et al.*, 2003; Commission européenne *et al.*, 2003) y luego por las RTE-T (Commission européenne, 1994, 2008, 2013) participan plenamente en esta lógica. El Corredor Mediterráneo especialmente surge de estas imágenes que a su vez moviliza en sus propias representaciones. A escala europea, los corredores son la traducción concreta de las distintas representaciones espaciales y el catalizador de las imágenes vehiculadas por los diferentes actores (Libourel, 2014). El Corredor Mediterráneo forma parte de estos proyectos, entre los cuales tiene un estatuto singular, pues da lugar a una fuerte apropiación simbólica que se manifiesta a escala europea en los mapas (Boira i Maiques y Prytherch, 2015) y en los discursos. De estas representaciones surge una zona estable entre Barcelona y Lyon (figura 2) con sus extensiones variables que dibujan potenciales ejes estructurantes en torno a la dorsal europea o a los arcos litorales. El tramo central estable Barcelona-Lyon corresponde a la megaregión descrita por Richard Florida (Florida y Ayres, 2008; Florida, Gulden y Mellander, 2008) y justifica la fuerte implicación de Cataluña y de Rhône-Alpes en la reivindicación del Corredor Mediterráneo, como lo demuestran la presencia de un representante de la Cámara de Comercio de Rhône-Alpes en el directorio de

Ferrmed y la organización de eventos conjuntos, como la «Conferencia bilateral Cataluña-Rhône-Alpes: Corredor Mediterráneo, ¿qué oportunidades?», de Lyon el 15 de mayo de 2014. Desde el punto de vista operacional, la implementación por el Puerto de Barcelona de un servicio ferroviario de mercancías entre las dos ciudades también es una señal de la importancia estratégica del tramo. El paso de la frontera es una de las cuestiones sensibles del itinerario, como también el túnel Lyon-Turín, otro franqueamiento de frontera problemático para las RTE-T aunque no siempre se asocie con la cuestión del Corredor Mediterráneo.

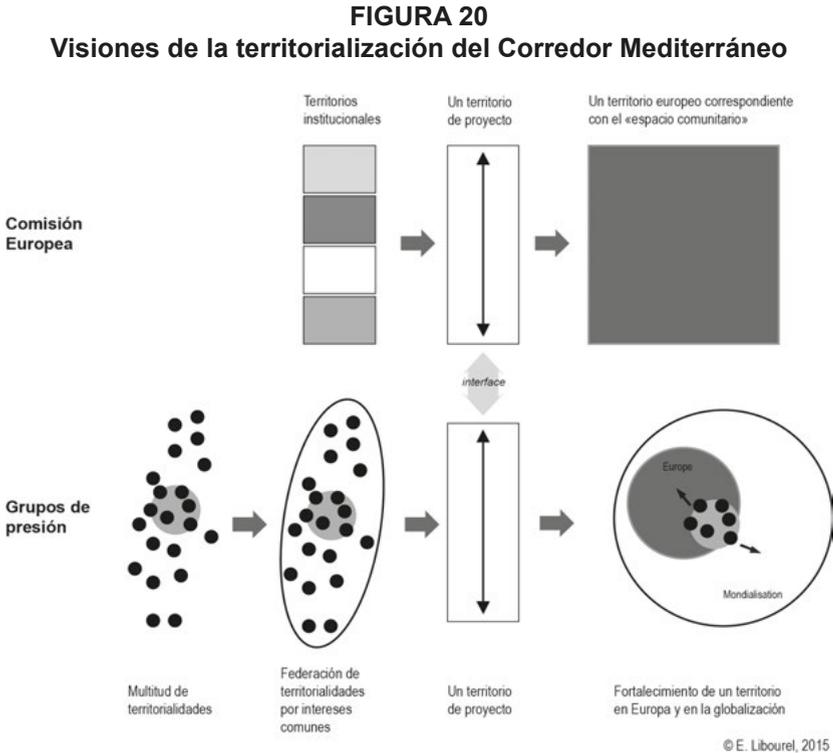
Los dos principales trazados pensados para el Corredor Mediterráneo se fundamentan en el mismo tramo central, pero tienen orientaciones ortogonales: al modelo norte-sur que prevaleció durante mucho tiempo y que todavía es el de las representaciones de Ferrmed se superpone un modelo este-oeste con una lógica de ensanchamiento de la Unión Europea y de constitución de un arco latino que sería la versión mediterránea de la *Northern Range*. Los dos modelos, aunque sean ortogonales, se completan. El primer modelo permite conectar la fachada mediterránea con la del Mar del Norte siguiendo el eje de la dorsal europea, de modo que refuerza un eje estructurante del espacio europeo al mismo tiempo que propone conectar entre sí dos polaridades mayores del transporte de mercancías, aumentando así el *hinterland* mediterráneo y reequilibrando teóricamente el norte y el sur de Europa. El segundo modelo pone la fachada mediterránea en posición central y propone unificarla enlazando sus principales puertos y ciudades litorales. A través de dicha fachada, el Corredor debe vincular dos periferias de Europa: la península Ibérica y los nuevos Estados miembros. En ambos casos el problema es que el Corredor Mediterráneo, que es una cuestión española y europea, tiene su tramo central en Francia, lo que plantea el inconveniente de la no intervención de Francia y de su falta de interés por el proyecto.

El Corredor de los actores institucionales y el Corredor de los actores económicos: de lo local a lo global

El territorio es una referencia permanente en el proyecto de Corredor Mediterráneo a escala europea, aunque no deja de ser algo indefinido. Los territorios nacionales forman la base del entramado de instituciones, pero también se componen de territorios institucionales a otros niveles que actúan a escala europea. El Corredor Mediterráneo es un prisma, un objeto transaccional para los poderes públicos, que intentan construir un territorio europeo más allá de los límites nacionales, y a la vez es un objeto apropiado por los actores económicos.

Para las instituciones europeas, el espacio comunitario se divide en entidades nacionales soberanas en el marco de sus respectivos territorios. Por lo tanto, no hay unidad territorial, sino una fragmentación que se trata de superar gracias a proyectos de ordenación continentales, apoyándose en los Estados para su realización. Las redes transeuropeas son el arquetipo de dichos proyectos, que implican ir más allá de los límites institucionales nacionales para federar la acción de los Estados en torno a un proyecto común. El Corredor Mediterráneo vincula seis Estados y algunas de sus regiones cuyas competencias en infraestructuras y peso

político son variables. Instaurando una cooperación *de facto*, la Unión Europea espera hacer surgir la conciencia de un territorio común que podría transformarse en conciencia de un territorio europeo que más o menos coincida con el «espacio comunitario» (figura 20).



Desde el punto de vista de los numerosos actores económicos que participan en el proceso de reivindicación e implementación del Corredor Mediterráneo, las referencias al territorio también son muy abundantes, pero la cuestión de la territorialización se plantea de otra manera: son los grupos de presión los que, al organizar la reivindicación, al federar a los actores y al proponer representaciones del Corredor, participan en su territorialización (en el sentido de modificación de la gobernanza territorial, pero también en el sentido de creación de un territorio particular en torno a un proyecto).

Al contrario de la visión dominante y unificadora de la Comisión Europea, la aproximación de los *lobbies* al territorio se fundamenta en una multiplicidad de actores que tienen su propio anclaje local o regional. Cataluña es el principal espacio de referencia para los grupos de presión del Corredor Mediterráneo, pues en esta región se federan la mayoría de los actores. Su cooperación lleva a la propuesta de un territorio de proyecto compatible con el de la Comisión Europea, aunque su objetivo sea muy distinto: no se trata para los *lobbies* de crear un territorio que

coincida con los límites institucionales, sino de valorizar un territorio de geometría variable en el contexto de globalización (figura 3). Esta valorización implica dos capas de territorialidad: la primera es una visión restringida a un territorio catalán ensanchado en búsqueda de una integración en el espacio comercial europeo y en la globalización; la segunda es la de una territorialización discontinua que pone en contacto, a través del Corredor, territorialidades múltiples según sus intereses políticos o comerciales.

La territorialización del Corredor Mediterráneo responde a dos objetivos: el de la Unión Europea, que intenta superponer dos territorios institucionales o imponer uno –continental– al otro –nacional–; y el de los grupos de presión, que tienen como objetivo ir más allá de dichas territorialidades institucionales para reforzar los territorios a gran escala, económicamente coherentes y susceptibles de evolucionar, en un sistema global en el cual Europa representa un mercado entre otros.

¿Tiene el Corredor Mediterráneo un territorio?

Variabilidad de los trazados, estabilidad de los puntos de anclaje

El Corredor Mediterráneo a escala europea está discontinuo en el tiempo y el espacio. A lo largo de los sucesivos proyectos de RTE-T su recorrido varía. La indecisión que se mantiene en cuanto a su trazado no permite la creación de un territorio coherente para el Corredor porque no permite la identificación por todos los actores y por la sociedad civil de un espacio organizado por un proyecto estable (figura 21).

FIGURA 21
Trazados sucesivos de las RTE-T en 1994, 2005 y 2013



Fuente: Comisión Europea.

Tres cambios mayores obstaculizan el proceso de territorialización del Corredor. El primero es el deslizamiento, a través de los documentos de planificación, de una indeterminación del Corredor Mediterráneo entre los demás proyectos europeos hacia una sobredeterminación atribuida por las instancias europeas a uno de los corredores multimodales: en los proyectos de 1994 (Commission européenne, 1994), el trazado ferroviario correspondiente al Corredor Mediterráneo existe a lo largo de la costa hasta Murcia, pero forma parte de la red sin carácter específico o individualizado. Por el contrario, en 2013 (Commission européenne

ne, 2013) el Corredor Mediterráneo es uno de los nueve corredores multimodales de la red central y le da su nombre a un determinado eje como si fuera importante identificar cada corredor como un objeto específico, individualizado: esta lógica sobredetermina cada corredor como objeto específico y refuerza su territorialización dándole un nombre al objeto que debe reunir transversalmente a los actores en torno al mismo proyecto en el mapa de Europa. Esta transición de la indefinición a la sobredeterminación puede en parte explicarse por la acción de los grupos de presión en torno al objeto político «Corredor Mediterráneo» y por la consideración pragmática de la necesidad de territorializar las políticas públicas transeuropeas para obtener su implementación por adecuados procesos de gobernanza.

El segundo elemento es la notable continuidad en los proyectos de RTE-T en la parte media del periodo. En los documentos de 2005 (Commission européenne, 2005), el Corredor Mediterráneo ya no aparece como tal, excepto a través del tramo transfronterizo de Barcelona a Montpellier. En todos los casos, los proyectos prioritarios definidos por España no conocen, en el mapa, una continuidad real con los proyectos del resto de Europa. Si este apartamiento origina las reivindicaciones más fuertes, también está en ruptura con el proceso de apropiación del proyecto europeo por los actores: produce su repliegue en sus territorios institucionales originales y un resurgimiento de su movilización.

Por último, el tercer elemento notable es la diferencia de la orientación principal del Corredor Mediterráneo transeuropeo en las sucesivas versiones del proyecto. En 1994, el ensanchamiento de Europa hacia el este no estaba acabado, por lo que la orientación general de los ejes que conectan la Península va de norte a sur para vincular las periferias meridionales con la dorsal europea y la fachada del Mar del Norte, y este es el trazado adoptado por Ferrmed (Ferrmed, 2009). El cambio de paradigma operado por el ensanchamiento europeo conduce en 2013 a elegir un trazado este-oeste entre las dos extremidades del continente en una lógica de sujeción de los nuevos entrantes. Esta modificación de la orientación dominante, además de cambiar a los actores involucrados en el Corredor Mediterráneo, opone un límite a la apropiación del trazado, incluso por los actores institucionales españoles, porque lleva a un cambio de la visión territorial asociada al corredor y asimismo de los socios del proyecto.

Sin embargo, más allá de estas incertidumbres existen algunos puntos constantes que forman la base territorial del Corredor Mediterráneo: el peso de las regiones mediterráneas españolas, por una parte, y el reto del franqueamiento de las fronteras, por otra. Al sumar ambos criterios, España es la parte común de todos los trazados. Por lo tanto, las regiones mediterráneas españolas son centrales en el proceso de territorialización europea del Corredor, es decir, en la reivindicación de un eje estable en la planificación para determinar un espacio con infraestructuras concretas que le den coherencia a un proyecto en torno al cual se puedan reunir los distintos actores. A nivel regional, se trata para las comunidades autónomas y las ciudades de forjar una cooperación que integre a los actores económicos, mientras a nivel europeo son los *lobbies* quienes se encargan de una síntesis entre los actores de distintos territorios nacionales.

Además, el franqueamiento de las fronteras es un elemento central del proyecto de Corredor Mediterráneo y asimismo del conjunto de las RTE-T: aparece como una «obsesión» (Foucher, 2007) que responde a las prioridades anunciadas: la interoperabilidad, la integración transfronteriza y la interconexión de las redes (Hesse *et al.*, 2012; Hesse y Carr, 2013). En el Corredor Mediterráneo se destacan algunos puntos claves, como la conexión de Perpiñán con Barcelona, que permite conectar España con el resto de Europa gracias al franqueamiento de una frontera asociada con barreras técnicas desde el punto de vista de la electrificación y sobre todo del ancho de vías. Este punto es estable en todas las versiones de las RTE-T, incluso la de 2005. Desde la revisión de 2012 se añade otro punto fundamental para el paso de fronteras: la línea Lyon-Turín y su túnel, que de ahora en adelante están asociados con el Corredor Mediterráneo. Estos puntos de anclaje no constituyen por sí solos un territorio pero participan de manera activa en el proceso de territorialización organizando la cooperación de los actores en torno a un proyecto preciso, difundiendo la imagen de una red europea que franquea las barreras institucionales y pone en primer plano las problemáticas transnacionales.

De hecho, el Corredor Mediterráneo no tiene territorio coherente, sino que está en el centro de un proceso de territorialización como recomposición de la relación de actores bajo la doble influencia de las políticas europeas de coordinación de los actores del corredor y de los actores económicos que construyen una coherencia territorial alternativa y complementaria a la que proponen los actores institucionales.

Territorializaciones distintas según el discurso e idea de los actores

Las lógicas de construcción territorial en las que se fundamenta el Corredor Mediterráneo van más allá del mero trazado de los proyectos prioritarios de las RTE-T. Estos proyectos son particularmente potentes porque son prescriptores de la ordenación del territorio europeo, pero no dejan de enfrentarse con otros sistemas de representaciones que intentan modelarlos o completarlos. La territorialización puede destacarse de las clásicas referencias espaciales, pero sigue necesitando una visibilidad que pasa por la materialización o la representación simbólica.

En cuanto a los trazados, el dibujo de los grandes ejes de ancho variable en el mapa de Europa corresponde a la iconografía principal. Todos los grupos de presión y *think-tanks* usan este mismo sistema de representación, y las instituciones europeas son las primeras en usar la cartografía de la red para definir y presentar sus proyectos transeuropeos, casi siempre como líneas continuas. Los *think-tanks* usan la misma semiología porque se refiere a códigos inmediatamente comprensibles y compartidos, y porque permite remitir implícita o explícitamente a los esquemas de la Comisión Europea. Sin embargo, los actores colectivos no cumplen con la misma lógica prescriptiva que la Comisión, sino más bien con una lógica de presentación de las estructuras territoriales existentes o deseadas, y por lo tanto producen representaciones gráficas que se transforman o se completan. Fermed, por ejemplo, propone un tronco axial en torno al cual se organizan ramales secundarios, formando el conjunto un área ancha y alargada que cubre una parte importante de Europa. En efecto, la territorialización de los *lobbies* supone federar

a muchos actores y por lo tanto incluirlos en un trazado ancho y no restrictivo. Ferrmed y EU Core Net Cities usan representaciones del Corredor Mediterráneo casi ortogonales, al corresponder la primera con la histórica orientación norte-sur y la segunda a la cartografía este-oeste más reciente. Se trata de una necesaria flexibilidad para responder a los cambios de orientación de la planificación europea, como si los actores económicos y políticos que constituyen los grupos de presión intentasen adaptar su territorialización del Corredor Mediterráneo a las distintas opciones propuestas por la planificación.

Además, las representaciones transmitidas por los *lobbies* se refieren a lógicas de anclaje territorial distintas. Los grandes ejes de la planificación corresponden a lógicas políticas y a objetivos de cohesión del espacio comunitario, pero también en ocasiones se apoyan en realidades territoriales existentes, como las estructuras productivas o redes de ciudades, lo cual se explica por el objetivo inicial de las RTE-T de ir más allá de estas estructuras para crear nuevos esquemas a escala europea. Sin embargo, obedeciendo a una lógica de federación de los actores, se definen áreas de captación del Corredor Mediterráneo –basadas en el trazado de los *lobbies* o pragmáticamente en la adhesión de sus miembros.

Procesos de territorialización de modalidades distintas y que no todas le otorgan la misma importancia al territorio tienen lugar en torno al Corredor Mediterráneo. Se puede distinguir una lógica *top-down* de creación de un territorio por el trazado de grandes ejes que deben supuestamente definir una orientación y reunir a los actores alrededor del proyecto (es la lógica dominante de la Comisión Europea), y una lógica *bottom-up* de federación de intereses en un territorio de corredor de geometría variable que compendiaría las distintas territorialidades de los actores. La territorialización que la Comisión espera para el Corredor Mediterráneo consiste en la superación de la fragmentación de los territorios institucionales para ir en el sentido de un territorio europeo. La territorialización implementada por los *lobbies* es distinta por su metodología, pero converge hacia el mismo objetivo, asentado en metas políticas que ante todo sirven a intereses regionales. El Corredor Mediterráneo participa en un proceso de territorialización limitada a Europa, por una parte, y a un proceso integrado a la globalización, por otra, en el cual el Corredor representa a medio plazo la interfaz entre ambas lógicas, y permite que los actores institucionales y económicos se pongan de acuerdo.

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LA ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO ESPAÑOL

La cuestión de las infraestructuras está desde hace mucho tiempo en el centro de la constitución de un territorio español coherente. El Corredor Mediterráneo se inscribe en la continuidad de las reflexiones sobre el papel de los transportes para erigir la unidad nacional, es decir, en el largo plazo de la construcción de la Nación. En esta perspectiva, es uno de los elementos –pertenecientes al periodo contemporáneo de la historia de España a lo largo de varias décadas– en los que reposa el debate sobre la territorialización como creación de un territorio funcio-

nal correspondiente a un determinado perímetro institucional. El Corredor Mediterráneo es, en este contexto, al mismo tiempo, un instrumento de organización del territorio en el cual se proyectan distintas visiones del territorio español y un síntoma de la fragmentación del territorio nacional.

La vertebración del territorio nacional por las redes de transporte

Unidad nacional e integración europea por la fuerza de la red

El Corredor Mediterráneo debe estructurar uno de los ejes fuertes del espacio nacional y, por lo tanto, es una de las opciones de ordenación por las infraestructuras que, como sucede con la dorsal europea a nivel continental, pueden ser utilizadas para consolidar el dinamismo de una región o para reequilibrar el territorio conectando espacios de menor dinamismo. La lógica que guió a España en la construcción y las sucesivas consolidaciones –siempre en forma radial– de la red de transportes no es la de un mejor equilibrio territorial, sino la del fortalecimiento de un centro político que corresponde al centro geométrico de la Península.

Mientras que la Unión Europea le otorga un valor positivo a los arcos y líneas de fuerza cuyo papel es equilibrar el desarrollo territorial (se trata de permitir que todos los Estados se comuniquen entre sí), España deja los ejes periféricos de su territorio en una posición más ambigua. Aunque las periferias formen parte íntegra del territorio nacional en cuyo desarrollo participan activamente gracias a sus sectores económicos, a su atractividad y a sus infraestructuras, siguen marcadas por la sospecha de una reivindicación autonomista, como si su desarrollo representase una amenaza para la unidad nacional. Madrid se afirma como capital nacional relativamente tarde, en el siglo xviii, en una Castilla menos desarrollada que los territorios litorales pero en posición céntrica en la Península. Poco a poco asienta su estatuto de capital gracias a la constitución de una red radial de transportes (Bel i Queralt, 2010b) que la pone en el centro de todas las comunicaciones, primero por carretera y luego por ferrocarril. La trama actual de transportes se hereda pues de la construcción política centralista del Estado-Nación que se hizo en detrimento de las regiones periféricas, que sin embargo eran dinámicas. Aunque la red formada por las lógicas políticas sea radial, la red deseada por los actores económicos pone el eje mediterráneo en primer plano: el informe del Banco Mundial de 1962 (World Bank, 1963) subraya que este debe ser el eje de desarrollo prioritario, y las primeras autopistas construidas con concesiones, es decir, por inversores que obedecen a lógicas económicas, se implementan en ese eje.

Existe una doble oposición de las visiones del territorio nacional y de las aproximaciones a las redes de comunicaciones. Por una parte, a una visión del equilibrio territorial se opone una visión del fortalecimiento de los territorios más dinámicos: en España, la red radial centrada en Madrid remite a la primera lógica porque permite conectar todas las regiones –es decir, sus capitales– a la capital nacional y corregir así las desigualdades territoriales. Al contrario, el apoyo de las regiones litorales al Corredor Mediterráneo se hace en nombre de un fortalecimiento de los territorios más dinámicos y de su inserción en los intercambios

globalizados. Por otra parte, a una visión radial de las redes de transporte se opone una visión reticular del territorio que permite conectar las ciudades secundarias entre sí: la estrella de carreteras y ferrocarriles centrada en Madrid refuerza su posición preponderante en la red, mientras que el Corredor Mediterráneo podría convertirse en uno de los primeros elementos de una red que conectaría las ciudades importantes entre sí y con el resto de Europa sin pasar necesariamente por Madrid. El doble debate, muy actual, cristaliza en torno al Corredor Mediterráneo, que aparece como un catalizador.

La «vertebración» del territorio, una idea clave en la planificación de transportes en España

La noción de vertebración que se usa con respecto al proceso de estructuración del territorio español, particularmente por la red de transportes, proviene de reflexiones históricas y filosóficas sobre la unidad española: en la obra de José Ortega y Gasset (1883-1955) y en particular en su ensayo sobre la crisis social y política española titulado *España invertebrada* (Ortega y Gasset, 2007) se encuentran los fundamentos de la noción.

En su texto, Ortega pone de relieve la idea de la construcción nacional como factor explicativo fundamental de la política española y de sus tensiones. Nacido en Madrid, saluda la capacidad de Castilla de federar las distintas partes del país y de reunir las bajo la autoridad del Rey en torno a un proyecto nacional:

Porque no se le dé vueltas: España es una cosa hecha por Castilla, y hay razones para ir sospechando que, en general, sólo cabezas castellanas tienen órganos adecuados para percibir el gran problema de la España integral. [...] La «España una» nace así en la mente de Castilla, no como una intuición de algo real –España no era, en realidad, una–, sino como un ideal esquema de algo realizable, un proyecto incitador de voluntades, un mañana imaginario capaz de disciplinar el hoy y de orientarlo, a la manera que el blanco atrae la flecha y tiende el arco (Ortega y Gasset, 2007: 57-59).

En la mente del autor, España es una construcción castellana, una ambición de unificación en torno a un proyecto político y social. El vocabulario que usa subraya que la unidad es una búsqueda, un porvenir, un objeto «realizable», deja pensar que el proyecto es la advenida de una Nación y por lo tanto de un territorio español. La metáfora del blanco, el arco y las flechas coloca a Castilla y Madrid en el centro de un sistema político y social y al mismo tiempo del territorio nacional, y dicha centralidad se transforma en el argumento primordial de su vocación a gobernar España. La polarización por Madrid, metafóricamente evocada por los tiros al blanco, viene a ser la base de la organización del territorio que justifica la implementación de una red de transportes en forma de estrella.

Además, José Ortega y Gasset integra esta cuestión de la unidad española en otro contexto internacional –europeo, africano y mediterráneo– que pone el país en situación de encrucijada espacial, económica, cultural e incluso política: «Para

quien tiene buen oído histórico, no es dudoso que *la unidad española fue, ante todo y sobre todo, la unificación de las dos grandes políticas internacionales que a la sazón había en la península: la de Castilla, hacia África y el centro de Europa; la de Aragón, hacia el Mediterráneo*» (Ortega y Gasset, 2007: 59). En estas líneas, el autor nombra los dos principales reinos, la Corona de Castilla y la Corona de Aragón, que originan la España moderna. Sus territorios e intereses comerciales y políticos eran opuestos en su momento, como pueden serlo hoy entre el Gobierno central y las regiones mediterráneas: el Corredor Central, que está ahora apoyado por Madrid y Castilla como eje estructurante más relevante, reproduce por su orientación la voluntad de conectar con África y con el centro de Europa. El Corredor Mediterráneo, por su parte, atraviesa casi todas las regiones que formaban el Reino de Aragón y confirma una dimensión dominante orientada hacia el Mediterráneo, *foreland* natural de los puertos de esta parte de la actual España. El debate actual sobre los corredores de transporte remite a anclajes territoriales antiguos y a lógicas de territorialización marcadas por eventos históricos que se remontan a la fundación del Estado español.

Es precisamente en el momento de crisis política y social que precede al golpe de Primo de Rivera cuando José Ortega y Gasset publica este ensayo. Recordando que España fue la primera Nación europea en alcanzar su unidad (Ortega y Gasset, 2007: 129), el autor constata el fracaso de un gran pasado derrotado por cuestiones políticas y sociales:

¿Cómo va a haber organización en la política española, si no la hay ni siquiera en las conversaciones? España se arrastra invertebrada, no ya en su política, sino, lo que es más hondo y sustantivo que la política, en la convivencia social misma. De esta manera no podrá funcionar mecanismo alguno de los que integran la máquina pública. Hoy se parará una institución, mañana otra, hasta que sobrevenga el definitivo colapso histórico (Ortega y Gasset, 2007: 100).

En estas líneas, Ortega lamenta la falta de organización que caracteriza la política y la sociedad española y prevé que la situación lleve a un «colapso» final, como un eco de la idea de una España que se arrastra por falta de una columna vertebral, de una estructura que le permita estarse de pie. En el ensayo, el autor incrimina a las élites que juzga responsables de la situación, por no haber sido capaces de imponer y mantener un sentimiento de cohesión. Este análisis de los años veinte ya anunciaba la sospecha de hoy, contra las élites de las regiones mediterráneas, de hacer del Corredor un instrumento para reforzar su poder contra Madrid, es decir, de intentar debilitar la unidad nacional.

La reactivación de la idea de vertebración se puede notar en la literatura científica y en los discursos de los actores, en los que la referencia a Ortega es más o menos explícita y en los que el tema se encuentra reiteradamente. La oposición de lógicas entre la red radial dominante y la propuesta de un Corredor Mediterráneo que no pasa por Madrid aparece como un factor primordial de la resistencia del Gobierno central a apoyar el proyecto. Germà Bel insiste en este tema al recordar en sus publicaciones (Bel i Queralt, 2010b, 2011a, 2012) que las infraestructuras

de transporte en España fueron dibujadas en el contexto de la creación de la unidad nacional a partir de Castilla como la describe Ortega. En el prefacio de su libro *España, capital París* (2010), Germà Bel explica su enfoque planteando tres hipótesis sobre la ordenación del territorio español por las redes de transporte:

Primero, la idea de que las políticas radiales en infraestructuras de transporte, al responder primordialmente a objetivos políticos y administrativos, no podían ser soportadas por la dinámica de la actividad económica. Por ese motivo exigieron una intensa asignación de recursos presupuestarios en forma de subvenciones y ayudas que hicieron posible aquello que la legislación por sí sola no podía conseguir. Esto fue así, y así sigue siendo. Segundo, estas políticas responden a un patrón histórico regular y continuado en la política española, iniciado con el acceso a la Corona de la dinastía borbónica a comienzos del siglo XVIII; traducen en la práctica el proyecto de hacer un país como Francia, con una capital como París. Tercero, la vigencia continuada de este patrón histórico permite entender por qué las políticas de infraestructuras en la España actual son tan singulares y diferentes a las de los países de nuestro entorno (Bel i Queralt, 2010b: 14-15).

La dimensión política de la construcción territorial española está claramente explicada con una referencia a la monarquía, por la evocación de los aspectos jurídicos y financieros de la ordenación del territorio y por el «patrón» histórico que parece funcionar como un modelo para todos los proyectos.

La literatura científica española también se refiere al título del ensayo de Ortega, como el artículo de Joan Olmos, ingeniero y urbanista, titulado «España invertebrada a gran velocidad» (Olmos, 2011) a propósito de la construcción de la red de AVE cuyo modelo radica en el de la estrella ferroviaria histórica. El artículo del geógrafo Joan Romero titulado «España inacabada» también se refiere a la estructura del título de Ortega para constatar una unidad española incompleta y del necesario reconocimiento de la diversidad nacional.

La idea de vertebración a menudo también está presente en los discursos de los partidarios del Corredor Mediterráneo, particularmente en las conferencias de los grupos de presión. El concepto se declina en varios idiomas con la idea de «colonne vertébrale» en francés o «backbone» en inglés. En el marco de las conferencias organizadas por Ferrmed y EU Core Net Cities la recurrencia de la metáfora puede analizarse como la consecuencia de la circulación de elementos de lenguaje y temas compartidos por los miembros de las asociaciones empresariales y por los actores institucionales con los que interactúan con frecuencia. La «vertebración» y sus variantes lingüísticas vienen a ser una herramienta semántica compartida.

La imagen de la espina dorsal adoptada para integrar el proyecto de Corredor Mediterráneo al territorio puede usarse a distintas escalas geográficas. A través de este concepto se puede conciliar el proyecto de las instituciones europeas con el proyecto español y hacer una síntesis de su vínculo al territorio. La cuestión de la territorialización del Corredor Mediterráneo es central a todas las escalas e incluso justifica el proyecto. Sin embargo, la noción de vertebración tiene dos sentidos distintos: por una parte, se usa para justificar el Corredor Mediterráneo (es la lógica

de los actores económicos y políticos regionales, y asimismo de los *lobbies* y actores institucionales a nivel europeo que participan en las conferencias de Ferrmed), y por otra, está usada por actores que tienen una perspectiva muy distinta e incluso se opone al Corredor Mediterráneo desarrollando la metáfora de la vertebración en el sentido de un refuerzo de la red radial. Por ejemplo, la ministra de Fomento del primer Gobierno Zapatero, Magdalena Álvarez, declaró en 2008 que «estamos cosiendo España con cables de acero» (Gómez, 2008), refiriéndose a la idea de estructuración del territorio nacional por medio de las catenarias de la nueva red de AVE como instrumento de reafirmación de la unidad territorial, apoyándose en el uso inicial de la «vertebración» como constitución de una red centrada en Madrid.

La gobernanza territorial en el reto del Corredor Mediterráneo

De un sistema de gobierno a un proceso de gobernanza

El proyecto de Corredor Mediterráneo cuestiona los procesos habituales de gobernanza de las infraestructuras porque su carácter axial está en ruptura con la estructura radial de la red ferroviaria y porque su integración en los proyectos europeos y la implicación de muchos actores privados a todos los niveles permiten interrogar los procesos de concertación y toma de decisiones.

La planificación e implementación de las grandes infraestructuras de transporte son competencia del Gobierno central español (Libourel, 2016): se trata teóricamente de un sistema de gobierno en el que el proceso de toma de decisiones está normado y se aplica según una lógica *top-down*. Sin embargo, la atención dedicada al Corredor Mediterráneo por parte de las instancias europeas y de los actores económicos obliga al Gobierno central a adaptar los procesos ante las demandas (que condicionan posibles inversiones) de la Unión Europea y ante las reivindicaciones de los territorios mediterráneos.

Una doble negociación tiene lugar por anticipado con la Unión Europea (financiador y cada vez más prescriptor a través de las RTE-T), por una parte, y con las regiones (cuyas reivindicaciones ferroviarias se basan en cuestiones económicas), por otra, lo que provoca una evolución de la toma de decisiones sobre el Corredor Mediterráneo hacia una forma de gobernanza de proyecto en la cual los actores institucionales –Estado, comunidades autónomas, Comisión Europea– tienen la voz cantante, pero que también integra a los actores económicos, a través de las cámaras de comercio e industria y las asociaciones empresariales. Además, el caso del Corredor Mediterráneo es tanto más complejo cuanto que su estatuto de proyecto europeo lo inscribe en el marco comunitario del principio de subsidiariedad: las regiones están directamente representadas en Bruselas (Balme, 1994; Pasquier, 2002; Rey-Valette *et al.*, 2014), en donde tienen un papel importante que se afirma a través de sus representaciones diplomáticas, del Comité de las Regiones (y particularmente del Comité de las Regiones Periféricas y Marítimas). Las instancias europeas tratan cada vez más con este nivel territorial cuando es posible. En el caso del Corredor Mediterráneo, que es una infraestructura de gran tamaño, es el Estado quien tiene las competencias, pero las comunidades autónomas son el

interlocutor natural sobre la cuestión de la interconexión portuaria, del planeamiento regional y de la cooperación transfronteriza. La introducción del Corredor Mediterráneo en la planificación europea tiende a interferir con las competencias de cada actor, de modo que el proceso de gobernanza que se plantea en torno al Corredor se inscribe en una lógica institucional multiescalar compleja. De hecho, el trazado finalmente adoptado por la Comisión Europea no elige entre las dos opciones en disputa, que son el Corredor Mediterráneo y el Corredor Central, sino que incorpora ambos proyectos en el corredor multimodal tras negociaciones con los actores institucionales nacionales y regionales.

A esta creciente complejidad de las relaciones de fuerzas institucionales se añade la participación creciente de actores no institucionales, en particular del sector económico. Por su organización en red de asociaciones a todas las escalas y en todos los sectores, estos actores económicos vienen a interesarse en la gobernanza del Corredor. Ellos son los que originan las reivindicaciones, las plantean en el escenario europeo y politizan el debate, y también son los que producen las principales representaciones del Corredor y las propuestas técnicas y de cooperación para su implementación. El Corredor Mediterráneo está ahora en el centro de una tensión entre el poder normativo del Gobierno y la influencia decisiva de los actores económicos y regionales.

Un Corredor al margen de las lógicas tradicionales del planeamiento

La propia noción de corredor es compleja y se traduce en objetos de dimensiones a veces mal definidas, lo que cuestiona la territorialización de las políticas públicas a todas las escalas. La extensión y características técnicas de los corredores siguen sin definir, de modo que algunos investigadores prefieren hablar de un «manejo de infraestructuras». Para estos autores, «el desarrollo de los corredores concierne a las conexiones que usan modos de transporte distintos (por ejemplo el automóvil, el tren, el tranvía, el barco, el avión) y transportan al mismo tiempo a viajeros y mercancías» (Priemus y Zonneveld, 2003).

La cuestión de los límites espaciales y del contenido del Corredor Mediterráneo como infraestructura no es central si se considera el proyecto desde el punto de vista de las RTE-T, ya que, a escala europea, se trata de definir un eje susceptible de integrar una diversidad de proyectos. Sin embargo, la cuestión está planteada por la implementación del Corredor como infraestructura, que se hace a escala nacional, planteando un doble reto en su longitud y en su profundidad. La extensión del Corredor, al ser un proyecto transfronterizo, transregional e interoperable, características cuya gestión compleja se añade a la complejidad de la construcción de un eje nuevo, plantea problemas específicos. Además, la cuestión de las relaciones interregionales es muy viva en España y, en un contexto de tensión entre las regiones y el Gobierno central, la gobernanza del Corredor Mediterráneo es problemática.

En su profundidad, el Corredor –como conjunto de infraestructuras y territorios– también plantea el problema de sus límites espaciales borrosos: es posible tener en cuenta definiciones más o menos extensas que incluyen las ciudades, la

población y las actividades que participan de su desarrollo, como sugieren las definiciones más comunes (Whebell, 1969), pero entonces se plantea el problema de la definición del área de influencia del Corredor Mediterráneo. Esta cuestión interroga la gobernanza del proyecto a través de sus actores y territorios y, a largo plazo, plantea el problema de la gobernanza del Corredor que implica la definición de un perímetro relevante o de una red de territorios que permita la gestión del nuevo corredor en su diversidad de componentes.

Alta velocidad y mercancías: dos fases del corredor con procesos de territorialización distintos

Uno de los problemas centrales que hacen peligrar la territorialización del Corredor Mediterráneo es el de las infraestructuras que lo componen. Si el proyecto de los actores económicos está claramente orientado hacia el transporte de mercancías, los proyectos de la Comisión Europea y del Gobierno español dejan espacio para una interpretación que incluye el tráfico de viajeros, que se materializa en el proyecto recurrente de línea de alta velocidad litoral en España (Ministerio de Fomento, 1987, 2010; Ordóñez, 1995).

El papel ambiguo de la alta velocidad en el Corredor Mediterráneo contribuye a la complejidad del proceso de toma de decisiones, pues entre los actores que participan en el debate algunos ponen la prioridad en el transporte de mercancías y otros, en el de viajeros. La situación, suspendida por la indefinición de los planes sucesivos de infraestructuras, contribuye a introducir confusión en el debate, pues en ocasiones los actores pueden jugar con ambas posibilidades, aunque sea torciendo su discurso para cuadrar con el aspecto que ofrece la mejor imagen –la alta velocidad– para favorecer un proyecto que ante todo debe responder a sus objetivos de transporte de mercancías. Así es como se construyen los discursos de los *lobbies* europeos: Ferrmed apoya una línea de transporte de mercancías pero también crea en 2013 EU Core Net Cities, cuya vocación es agrupar las ciudades principales de la red europea y le otorga una importancia mayor a los flujos de pasajeros. De la misma manera, los actores urbanos se interesan por la cuestión de la alta velocidad, de la que hacen bandera, pero también apoyan las conexiones portuarias y plataformas logísticas intermodales necesarias para su economía: la mayoría de las personalidades políticas regionales catalanas y valencianas ponen de relieve el AVE ante sus electores pero apoyan fuertemente, aunque de manera a veces menos visible, el corredor de mercancías, que es la principal reivindicación del sector de las empresas y de los puertos.

A escala europea, el Corredor Mediterráneo se hace eco de otras grandes estructuras territoriales y renueva su interpretación a medida que su trazado evoluciona a lo largo del tiempo y según los actores considerados. El Corredor Mediterráneo es un instrumento, un medio para la construcción europea: desde entonces la cuestión no es la de la implementación del Corredor como infraestructura, sino la de su definición como estructura espacial.

El Corredor Mediterráneo en España es objeto de constantes debates. El carácter polimórfico del proyecto engendra una falta de territorialización por cuatro

razones principales. Primera, el Corredor Mediterráneo es un objeto de debate político nacional antes que un objeto de planificación, es decir, antes que una infraestructura con características precisas para implementar en un determinado territorio. Segunda, su percepción es borrosa a causa de la superposición de referencias a distintas escalas espaciales y temporales. Tercera, el Corredor Mediterráneo es un proyecto cuyas características finales como infraestructura no están determinadas. Cuarta, a través del proyecto, se trata de estructurar el territorio nacional o mediterráneo por un eje de transportes y no de acabar una red nacional o europea.

De hecho, el Corredor Mediterráneo se sitúa en la encrucijada entre distintas territorialidades. El transporte ferroviario de mercancías, que es importante para los actores económicos y en la perspectiva de la Comisión Europea, está en una visión de largo plazo de un territorio reticulado, mientras la alta velocidad, destinada a los viajeros, se sitúa en una perspectiva de influencia urbana de corto plazo y de política nacional en la temporalidad electoral. Por último, el Corredor Mediterráneo sufre las dudas en cuanto a su realización y las sospechas autonomistas que impiden una gobernanza eficiente entre los actores regionales y nacionales.

6 El Corredor Mediterráneo y sus formas locales de territorialización

The new architectural monuments of our epoch are likely to be built as «communication exchangers».

(Manuel Castells, *The Rise of the Network Society. The Information Age*, 1996)

GARES de chemin de fer –
S'extasier devant elles et les donner comme modèles d'architecture.

(Gustave Flaubert, *Dictionnaire des idées reçues*, 1880)

La gare est, aujourd'hui encore, l'expression d'un délire attachant et profondément empreint de merveilleux.

(Jean Dethier et François-Xavier Bouchart, *Gares d'Europe*, 1988)

El carácter poco legible del proyecto, la multiplicidad de referencias espaciales y el proceso de gobernanza en constante recomposición en torno a los actores no institucionales perturban la inscripción del Corredor Mediterráneo en los territorios que este atraviesa y en sus representaciones nacionales y europeas. Sin embargo, el anclaje territorial concreto del Corredor tiene lugar principalmente a escala local con dos lógicas distintas: para el transporte de viajeros, los proyectos urbanos de inserción del ferrocarril en las ciudades se apoyan en el marco institucional (y conceptual) del Corredor Mediterráneo; para el transporte de mercancías, los proyectos de conexión y mejora de los puntos de entrada en la red ferroviaria también se desarrollan en nombre del Corredor.

Estas iniciativas se caracterizan por tres elementos: están directa o indirectamente relacionadas con el Corredor Mediterráneo; pueden realizarse o quedar en el estado de proyecto; tienen un grado de relevancia variable con respecto a los

flujos de viajeros y mercancías del eje mediterráneo. Se trata en su mayoría de proyectos de estaciones de alta velocidad, establecidos para acoger la nueva conexión radial de AVE con Madrid y para organizar la intermodalidad en las áreas urbanas. En cuanto a mercancías, las plataformas logísticas y las infraestructuras portuarias se desarrollan conectándose con la red ferroviaria. Implementados en nombre del Corredor Mediterráneo, estos proyectos a menudo se realizan a destiempo y llegan demasiado temprano o demasiado tarde, poniendo su utilidad y relevancia en tela de juicio. Se puede plantear la hipótesis de que el desfase temporal entre la planificación de infraestructuras y la realización de los equipos locales es uno de los síntomas del cambio de funciones del Corredor a nivel local.

LAS CIUDADES, PUNTO DE ANCLAJE DE UN CORREDOR PARA VIAJEROS

Los actores urbanos no son los más activos en la reivindicación del Corredor Mediterráneo en la escena europea, pero las ciudades son los principales puntos de anclaje del proyecto, como nodos estratégicos y puertas de entrada y salida de la red. También son el lugar de un creciente número de equipos de transporte, lo que demuestra que el Corredor aparece como una oportunidad de ordenación urbana y desarrollo. Dichos proyectos se inscriben en la dialéctica del tiempo del planeamiento urbano y de la planificación de los grandes proyectos, que no siempre coinciden.

Las estaciones de alta velocidad y el Corredor Mediterráneo

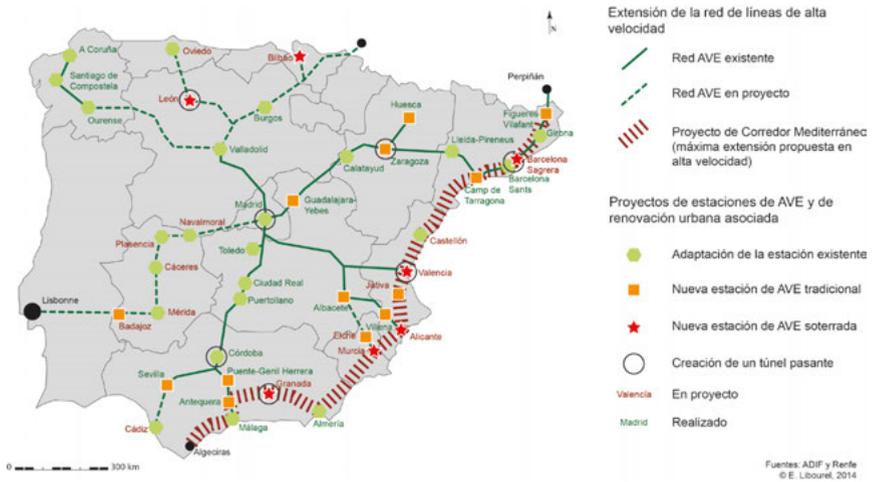
Estaciones de AVE, ¿una especificidad mediterránea de la alta velocidad?

Entre los estudios sobre la alta velocidad en España existen numerosos trabajos de investigación sobre las políticas de localización de las estaciones (Merino, 2011) y la inserción urbana del AVE (Bellet, Alonso Logroño y Casellas, 2010; Bellet y Gutiérrez, 2011; Santos y Ganges, 2007). Los proyectos de nuevas estaciones o de renovación de las antiguas a menudo implican una operación más amplia para dinamizar los barrios pericentrales, y también son potentes incentivos políticos para obtener un trazado favorable de la línea al demostrar la ciudad su interés por la llegada del AVE.

Teniendo en cuenta el tipo de estación prevista, su localización y sus modalidades de inscripción urbana se puede hacer una tipología a escala de España. Para eso, el inventario de los proyectos de estaciones de alta velocidad es un problema en la medida en que muchas ciudades reivindican una parada en las futuras líneas, de manera que ponen de relieve proyectos de nuevas estaciones o de renovación de estaciones existentes para acoger el AVE. Entonces hay que discriminar entre los proyectos que son hipótesis de trabajo reales y los que solo son elementos de marketing territorial. Se ha elegido limitar el estudio a las estaciones de las

ciudades mencionadas como paradas en las líneas existentes o previstas por ADIF (ADIF, 2015). Se pueden identificar 43 estaciones de alta velocidad realizadas o en proyecto en España (para unos 3.000 km de vías), entre las cuales 21 están en las regiones mediterráneas y 16 en la propia costa (mapa 19).

MAPA 19
Tipología de los proyectos de estaciones de AVE



Como primera aproximación es posible clasificar los proyectos en tres grandes categorías según el tipo de estación (convencional o soterrada) y su estatuto (nueva estación o antigua estación adaptada), perteneciendo todas las estaciones soterradas a los nuevos proyectos. La concentración de proyectos en el eje mediterráneo está reforzada por una sobrerrepresentación de los túneles ferroviarios urbanos y de las estaciones soterradas, lo que se debe en parte a la posición terminal de las ciudades litorales en las líneas radiales: como tienen la oportunidad de convertirse en nodos con el Corredor Mediterráneo, desarrollan proyectos más importantes. Los proyectos se originan en la implementación de la conexión con Madrid, es decir, en el contexto de prosperidad presupuestaria de la década del 2000, durante el cual las ciudades, especialmente las mediterráneas, desarrollaron considerablemente el sector de la construcción y los grandes proyectos urbanísticos (Baron-Yellès, 2010). Puede parecer que las estaciones mediterráneas forman una categoría específica porque se caracterizan por proyectos a menudo asociados a un proceso de renovación urbana: por ejemplo la creación de la estación de Sevilla-Santa Justa en el momento de la Expo92 se hace con la perspectiva de creación de un nuevo barrio (Díaz Parra, 2010; Rodríguez Bernal, 2002). Sucede lo mismo en el caso de la estación de Zaragoza, cuya nueva ubicación e imponente edificio se sitúan entre la ciudad y el solar de la Exposición Internacional de 2008.

La opción de una nueva estación como megaproyecto urbano (Dimitriou, Ward y Wright, 2013) se traduce en el recurso a arquitectos internacionales, como Ca-

latrava, Cruz y Ortiz, Ferrer, Gustafson-Porter..., que al firmar los proyectos los transforman en símbolos urbanos. Además, su fama permite una circulación de los modelos en Europa (Lus Arana, Tobelem y Ockman, 2014), de modo que los proyectos actuales en España se apoyan en los mismos nombres y lógicas que otros proyectos de estaciones elaborados unos años antes en otros países, como en Liège-Guillemins, en Bélgica, dibujada por Santiago Calatrava, u otros proyectos de infraestructuras como la nueva terminal aeroportuaria de Barcelona por Ricardo Bofill o la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia por Calatrava. Se trata de crear una obra arquitectónica en la ciudad por medio de las estaciones de AVE y entrar así en el club de las ciudades conectadas mediante alta velocidad y caracterizadas por edificios emblemáticos que le otorgan una dimensión de excelencia urbana: la estación funciona como una señal metropolitana. Esta política se traduce en presupuestos muy importantes con respecto al tamaño de las ciudades (por ejemplo, Valencia-Parque Central tiene un presupuesto previsional de 804 millones de euros y Barcelona-Sagrera podría costar unos dos billones de euros, según las sociedades encargadas de los proyectos). Las estaciones mediterráneas parecen apoyarse en gran medida en el modelo de ciudades españolas más grandes como Madrid, con la renovación y extensión de Atocha (Julián y Guerrero, 2011; Madrid Ramos *et al.*, 2014) primero en 1992 con motivo de la apertura de la línea de AVE a Sevilla, y luego en el momento de la inauguración del AVE a Valencia en 2010, o Barcelona, cuyo proyecto de la Sagrera puede aparecer como un modelo de concepción de estación soterrada con inserción perfecta en la trama urbana gracias a una vía verde y a la creación de un distrito comercial para crear una nueva centralidad. Además, se apoyan en la experiencia de grandes ciudades europeas (en Alemania, Países Bajos y Bélgica sobre todo), en las que se inspiran para algunos elementos de arquitectura, de implantación urbana y de multifuncionalidad. Se asiste a una escenificación monumental de las estaciones (Borja y Muxí, 2004; Terrin, Marie y Leheis, 2011) que aparecen como geosímbolos (Bonnemaison, 1981), es decir, como indicadores territoriales identificables no solo a escala urbana, sino también a otras escalas: las estaciones funcionan como señal de reconocimiento y de pertenencia común.

A escala urbana, Carmen Bellet y Aaron Gutiérrez proponen una tipología que tiene en cuenta el tipo de estación, su posición en la ciudad, los proyectos urbanos asociados y la presencia de túneles para las vías (Bellet y Gutiérrez, 2011). Esta tipología muestra cómo las estaciones de alta velocidad traducen lógicas urbanas distintas que se pueden poner en relación con los distintos papeles que se les otorga en la ciudad. Algunas tienen principalmente una función de servicio para el territorio, en el centro, como en Lérida o Málaga, en los límites de la ciudad, como en Figueres o Ciudad Real, o en la periferia, como en Cuenca o Guadalajara. Esta función se modula según los flujos esperados y más o menos especializados: en Málaga, la estación tiene una función importante de puerta de entrada turística, mientras que Ciudad Real sobre todo sirve para los conmutadores con Madrid. Sin embargo, estas estaciones también tienen una función adicional, la de reforzar la centralidad urbana, asociando nuevos equipos importantes con operaciones de urbanismo, como en Sevilla o Zaragoza. Por último, los proyectos de estaciones

mayores pueden tener una función de faro, de indicador espacial que participa de la identidad de la ciudad, como en Barcelona y Valencia por ejemplo. Esta función adicional reposa en el argumento del Corredor Mediterráneo movilizado de distintas maneras según la posición de las ciudades en la jerarquía urbana y según la dimensión de sus proyectos.

Dos metrópolis en el espejo de sus estaciones: Barcelona-Sagrera y Valencia-Parque Central

Las estaciones juegan, en las metrópolis mediterráneas españolas, el papel de faros, es decir, de objetos claramente identificables que indican el estatuto metropolitano de la ciudad, papel tanto más importante cuanto que las metrópolis litorales están integradas en una relación triangular en la que Madrid, aunque esté fuera del Corredor Mediterráneo, tiene un papel ambiguo, a la vez repulsivo (porque representa la autoridad estatal y la centralidad nacional) y atractivo (por su estatuto de capital). La cuestión de las estaciones es por ello emblemática de la competencia que existe entre las metrópolis españolas y de la carga simbólica que estas invierten en las estaciones.

Barcelona y Valencia, segunda y tercera ciudades del país, compiten con Madrid sobre varios planos, incluso el de la influencia política. La particularidad del modelo español de devolución variable de competencias a las autoridades locales agudiza su rivalidad. Las capitales de comunidades autónomas están en el centro de un sistema territorial asociado a la reivindicación de una mayor autonomía económica y decisional. En este contexto, el reto del enlace con la capital nacional en alta velocidad fue un elemento mayor para ambas ciudades: la llegada del AVE a Barcelona y a Valencia respectivamente en 2008 y 2010 fue la ocasión de afirmar su dimensión metropolitana, económica y política, materializada por nuevos equipos y servicios modernos y de alto prestigio. Por consiguiente, la voluntad de dotarse de una estación más grande y más moderna es central en las políticas urbanas. Se plantean dos megaproyectos de intercambiadores multimodales en una lógica ambigua de competencia con Madrid. Barcelona y Valencia copian su modelo de desarrollo ferroviario con proyectos que incluyen travesías urbanas soterradas (como entre Atocha y Chamartín), la construcción de un distrito comercial (como el de Chamartín) y la renovación de infraestructuras existentes con ocasión de la llegada del AVE (como en Atocha). Se trata de aprovechar la llegada de la alta velocidad para dotarse no solo de una nueva estación, cuyo modelo es a la vez madrileño y europeo, sino más aún, de una encarnación concreta y simbólica de la modernidad metropolitana.

Por último, los megaproyectos de estaciones de Barcelona y Valencia dialogan: Barcelona-Sagrera, que debía abrir en 2017, fue planificada en el momento de las Olimpiadas de 1992 y pensada como la culminación de la reestructuración urbana iniciada en esa ocasión en torno a nuevas centralidades (Carrière, 2002). El proyecto de nuevo intercambiador de transportes en un barrio que hasta entonces estaba desprovisto de lugares de centralidad va de la mano del soterramiento de las vías para permitir que los trenes atraviesen la ciudad y de importantes obras

de renovación urbana. Una vía verde cuya realización está a cargo de los estudios Alday Jover, RCR y West8 debe contribuir a mejorar la calidad de vida urbana, mientras un barrio de actividades terciarias debe implementarse sobre la estación soterrada. El proyecto, más allá de las infraestructuras, es el de una nueva centralidad metropolitana (Terrin, Marie y Leheis, 2011) que responde a la vez a objetivos de la municipalidad en cuanto a las actividades y a su atractividad, y a los de ADIF, cuya política es cubrir las inversiones de la construcción por la valorización de los terrenos liberados por las obras.

Sin embargo, el proyecto de la Sagrera, que está en obras, tuvo un considerable retraso: la inauguración debía acompañar la llegada del AVE en 2008, y luego la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Barcelona-Perpiñán en 2013, pero fue varias veces retrasada. Por ahora está prevista en 2017 pero la falta de inversiones y el estado actual de las obras permiten anticipar nuevos retrasos. Además, la estación de Sants ha sido renovada para acoger el AVE y también dispone de un túnel pasante, de modo que Barcelona ya está dotada de un intercambiador multimodal funcional.¹ El proyecto de la Sagrera estaba destinado a recibir los servicios de alta velocidad en la perspectiva de la apertura de la línea con Francia: al estar ya abierta esta línea, pierde su propósito principal. Además, la estación debía ser la punta de lanza de la reivindicación del Corredor Mediterráneo de alta velocidad. Ahora que el Corredor tiene una vocación afirmada para el transporte de mercancías, el proyecto de la Sagrera parece encontrarse a destiempo de la constitución de la red.

Valencia emprendió un proyecto según el mismo modelo y se inspiró en gran medida en las ambiciones de Barcelona. Tercera ciudad del país y capital de la Comunidad Valenciana, así como puerto de envergadura internacional, puede pretender el estatuto de metrópolis nacional y figura entre los nodos de la red en determinados informes de la Comisión (Commission européenne, 2013; Parlement européen, 1996). Sin embargo, Valencia tiene una menor proyección y está económicamente en segundo plano. Después de acoger la Copa América en 2007 y 2010 y competiciones de Fórmula 1 de 2008 a 2012, y después de haber hecho varias operaciones de renovación urbana desde los años setenta, la ciudad inscribe su proyecto de estación en la continuidad de una tradición marcada por grandes obras: Parque Central es a la vez un proyecto de estación soterrada, de parque de 23 hectáreas (a cargo de Gustafson-Porter) y de barrio comercial (Libourel, 2011), y por eso se puede comparar con el de la Sagrera. Sin embargo, las obras de Parque Central aún no han empezado.

La situación ferroviaria actual de Valencia se caracteriza por la dualidad entre la estación histórica (Estación del Norte), que acoge los trenes convencionales, y la estación de AVE Joaquín Sorolla, que se ha pensado como una estación

1. El hermanamiento de las estaciones de Gare de Lyon en París y de Sants en Barcelona el 20 de abril de 2015, unos meses después de la inauguración del servicio directo París-Barcelona, revela la vocación de la actual estación de Barcelona de acoger los trenes con destino a Francia, por lo menos a medio plazo.

provisional (foto 3), aunque por ahora nada permite pensar que la situación no va a ser perenne, lo que representaría un fracaso de la planificación. Ahora que Rita Barberá, alcaldesa de Valencia durante más de veinte años, que estuvo en la iniciativa del proyecto, ha perdido las elecciones de 2015, las inversiones necesarias para realizar el Parque Central parecen demasiado importantes en el contexto actual de restricciones presupuestarias. La permanencia del proyecto hasta ahora a cargo de la sociedad Valencia Parque Central demuestra una huida hacia adelante en una ambición metropolitana que sufre las consecuencias de la crisis, pero la reciente victoria de Compromís es una ruptura que podría cambiar la situación, pues el nuevo equipo anunció una revisión de las prioridades urbanas y presupuestarias.

FOTO 3
Las dos estaciones de Valencia
(izq.: Estación del Norte; dcha.: Joaquín Sorolla)



Las estaciones de Barcelona-Sagrera y Valencia-Parque Central, la primera con obras que parecen no acabar y la segunda cuya realización queda suspendida, son muy comparables en sus ambiciones y estructuras: los promotores encargados de ambos proyectos son sociedades de economía mixta que asocian el Gobierno central, la comunidad autónoma, la municipalidad, ADIF y Renfe, y funcionan según el mismo modelo. Sin embargo, los proyectos siguen modelos de implementación muy distintos: la influencia financiera y política de Cataluña permitió iniciar las obras e ir aumentando el presupuesto.

Las dos estaciones son el reflejo de una competición urbana que se plantea en varios planos, sobre todo político, pero también deportivo, cultural, turístico y monumental... Existe un juego de espejos entre Barcelona, Valencia y Madrid desde el punto de vista político que se encarna en la cuestión de los modelos de estaciones. Los proyectos metropolitanos de las ciudades mediterráneas se encuentran de hecho inscritos en las temporalidades a veces contradictorias de la planificación europea, de la construcción de una red nacional de alta velocidad y de las agendas del planeamiento urbano.

Estaciones para existir en la red: el AVE, ¿modo de transporte o proyecto urbano?

Fuera de los grandes proyectos emblemáticos de Barcelona y Valencia, basados en su estatuto de capitales regionales y de metrópolis, existen proyectos de estaciones de alta velocidad en ciudades medias e incluso pequeñas que responden a objetivos distintos: mejorar la conexión de todas las partes del territorio y existir políticamente en la nueva red de AVE. Esta lógica se puede entender como una manera de ocupar un lugar en el futuro Corredor o, por el contrario, como una manera de compensar la ausencia de realización del Corredor mediante la implementación de otro equipo: en este sentido, las estaciones tienen un «valor de garantía» (Delage, 2013) para las ciudades contra una posible pérdida de dinamismo económico y político.

Las ciudades medias buscan efectivamente una conexión a una red eficiente con tanto más anhelo cuanto que no son las polaridades principales de su región y consecuentemente no se consideran como nodos naturales en la red. Si Castellón, Tarragona o Alicante son capitales de provincia, no dejan de estar en segundo plano con respecto a las capitales regionales,² y por lo tanto su conexión con la red nacional a menudo es de menor calidad. Fue basándose en este tipo de argumentos como Tarragona consiguió que el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona se desviara por allí. De la misma manera, Castellón, Alicante y Murcia fueron conectadas a la línea Madrid-Levante como extensiones o variantes de la línea principal que llega a Valencia. Sin embargo, la inclusión en los proyectos de radiales de alta velocidad aparece como una medida de equidad para vincular todas las capitales de provincia, pero también como una manera de desolidarizarlas y así fragmentar el eje mediterráneo: poniendo Tarragona en la línea Madrid-Barcelona y Castellón en la de Madrid al Levante, cada una de las ciudades está dotada de una conexión en alta velocidad y de un acceso rápido a Madrid, pero están desconectadas entre sí. Estas ciudades están por lo tanto en el centro de las cuestiones políticas nacionales del Corredor Mediterráneo como alternativa a la red radial.

A escala urbana, la inclusión de estas ciudades en la red se traduce en la adaptación de las estaciones a la llegada del AVE, como en Alicante, o en la creación de nuevas estaciones, generalmente fuera del casco urbano, como entre Requena y Utiel. Al contrario de los proyectos de las grandes metrópolis, las inversiones son más limitadas y los proyectos son menos imponentes. Partiendo de la mala conexión entre la estación y la trama urbana o entre las líneas de largo recorrido y los transportes urbanos, el proyecto inicial de Alicante propone el soterramiento de una parte de las infraestructuras para conectarlas con la red de tranvía y reordenar el espacio urbano ante la estación. En junio de 2013 Alicante acoge el AVE e inaugura una extensión provisional de la estación, menos espectacular de lo previsto, y cuyas obras no están terminadas. La estación de AVE es un vestíbulo adicional apoyado en la estación histórica (foto 4) cuyas vías simplemente se han corrido más atrás.

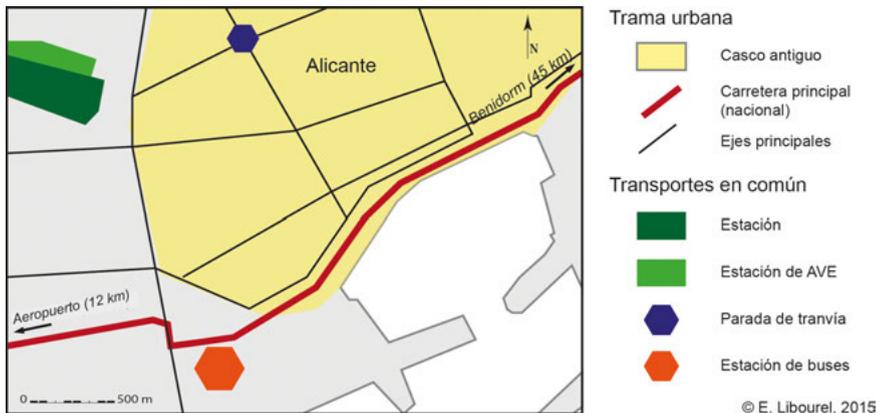
2. Mientras José María Aznar había propuesto vincular algunas de las capitales de provincias con el AVE (sobre todo en las regiones occidentales), la propuesta de José Luis Rodríguez Zapatero es vincular todas las capitales de comunidades autónomas con Madrid por AVE.

FOTO 4
Estación de AVE «provisional» de Alicante



Fuera de la estación, los accesos y la conexión intermodal no han sido mejorados, y la parada de tranvía más cercana (Luceros) –que conecta los distintos barrios de la ciudad y algunos municipios turísticos como Benidorm– está a más de diez minutos andando. La estación de buses también está alejada de la de ferrocarril, que tampoco tiene conexiones con el aeropuerto. Esta falta de conexiones intermodales (mapa 20), sobre todo con los modos que usan los turistas, está en contradicción con el proyecto inicial y con las expectativas del sector turístico, componente imprescindible de la economía de la región de Alicante.

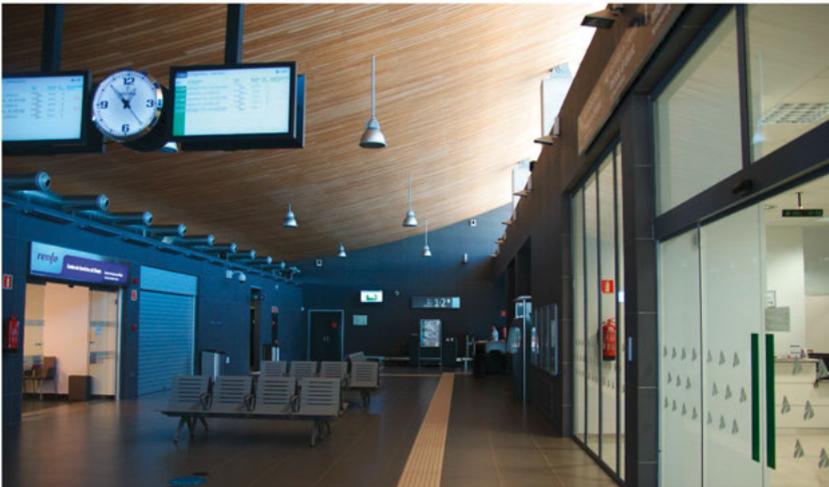
MAPA 20
Falta de interconexiones en Alicante



También en ciudades más pequeñas hay una voluntad de aprovechar la conexión ferroviaria de la línea Madrid-Levante presionando al Gobierno central para obtener una estación de AVE. Ciudades como Villena (35.000 habitantes) y Elche (230.000 habitantes), a unos cuarenta kilómetros de Alicante, también obtuvieron su estación, basándose cada una en la polarización de un territorio importante y en el argumento de la equidad territorial y de la presencia de actividades industriales. En este caso las estaciones de AVE tienen un papel de servicio del territorio, pero sobre todo un papel político. La producción de un discurso sobre las ciudades y la relación de fuerzas políticas fueron los motores de la decisión de implementar tres estaciones de AVE en un perímetro restringido en vez de definir una ciudad nodal en perjuicio de las otras dos. La estación de Villena, ubicada a varios kilómetros del centro, está relativamente mal conectada, ya que el servicio de autobuses se interrumpió por falta de demanda. La estación de Requena-Utiel, ubicada entre las dos ciudades de 20.000 y 12.000 habitantes respectivamente, fue concedida en nombre de la conexión del territorio pero tiene un tráfico poco elevado a causa de la poca densidad del área y de su ubicación periférica (foto 5). De hecho, a partir de estas dos ciudades, el tren convencional es más barato.

FOTO 5

Estación de Requena-Utiel unos minutos antes de la llegada de un AVE proveniente de Madrid (julio de 2013)



Son precisamente las ciudades pequeñas y medias, que no pertenecen a la categoría de las metrópolis importantes en España y *a fortiori* en Europa, las que ponen de relieve con más fervor sus proyectos de estaciones y cuyos representantes políticos se movilizan para aparecer como actores de primer plano del Corredor Mediterráneo. La estación viene a ser un punto de cristalización de las relaciones

de fuerzas entre el Corredor y el desarrollo de la red axial. Para las principales metrópolis, las nuevas estaciones representan la posibilidad de una función nodal entre radiales y eje litoral; para las ciudades pequeñas y medias, el mismo argumento puede ser utilizado en un contexto un poco diferente. La obtención de una estación de AVE puede interpretarse como una manera de compensar los retrasos del Corredor Mediterráneo, o incluso como una manera de estibar las ciudades así conectadas a Madrid.

El Corredor en la ciudad: territorialización política y económica por las estaciones

Politización de las estaciones

El tren de alta velocidad tiene un papel de mayor importancia en la gobernanza territorial, pues aparece como el elemento más visible del Corredor Mediterráneo que demuestra una imagen positiva y moviliza a los actores locales. Este papel central en el proceso de decisión a nivel nacional, que contrasta con el carácter marginal del transporte de viajeros en las RTE-T y en los últimos documentos españoles de planificación, se debe a su importancia simbólica para los distintos actores.

En los eventos como la inauguración de una estación de AVE, todos los actores institucionales de los distintos niveles se reúnen, como en Valencia en 2010 o en Alicante en 2013. Sin embargo, la unidad de fachada que reúne todos los niveles no debe ocultar las importantes disensiones alimentadas por las crisis políticas regionales y locales (en la Comunidad Valenciana, escándalos políticos y de corrupción han mancillado a una parte de los políticos).

La politización que convierte las estaciones en objetos de un Corredor Mediterráneo particularmente consensual se impone hasta el momento de la crisis porque las estaciones se asocian con una imagen positiva, pero ahora su imagen ha cambiado e incluso han surgido oposiciones. La contestación que se construye frente a los megaproyectos se va ampliando poco a poco aunque no se centre específicamente en la cuestión de las estaciones. En primer lugar, se trata de una contestación a las colosales inversiones prestigiosas en toda la red de alta velocidad, y particularmente en la construcción de líneas cuya rentabilidad es dudosa. El corolario es que los opositores al corredor de alta velocidad (ciudadanos españoles o instituciones europeas) ponen en paralelo las inversiones por parte de colectividades locales excesivamente endeudadas para equipos de prestigio, y la falta de inversiones para mejorar las condiciones sanitarias, educativas y sociales de la población local (Collantes, 2015; Moriyón, 2015).

Los proyectos de estaciones alimentan acusaciones más generales de mala gestión, sobre todo en cuanto a infraestructuras de transporte. Por ejemplo, los contrarios al proyecto organizaron una falsa inauguración del aeropuerto de Castellón, lanzando a volar aviones de papel para protestar contra las inversiones dedicadas a una infraestructura cuyas pistas nunca abrieron (Ortega, 2012a).

FOTO 6

Manifestaciones en el momento de la llegada del AVE a Alicante



En el campo de las infraestructuras ferroviarias, un ejemplo revelador de la contestación contra los grandes proyectos es el de la llegada del AVE a Alicante el 17 de junio de 2013. La organización de la inauguración tuvo que ser revisada en el último momento para transformarse en una ceremonia rápida y a puerta cerrada en vez de un evento público como se planteaba inicialmente. El entonces príncipe Felipe, el presidente del Gobierno, la ministra de Transportes y las principales autoridades regionales y locales estaban presentes, pero con el telón de fondo de la crisis, marcada por manifestaciones republicanas, protestas contra el despilfarro de presupuestos públicos, pero también por las reivindicaciones de la ciudad de Elche para su propia estación de AVE (foto 6). Una corta ceremonia de inauguración tuvo lugar dentro de la estación, durante la cual la alcaldesa de la ciudad, acusada de corrupción, fue esquivada por los principales actores políticos (Moltó, 2013). Las distintas manifestaciones ante la estación en el momento de la inauguración, en nombre de distintos intereses y objetivos, demuestran la fragmentación de la opinión pública sobre la cuestión de las grandes infraestructuras de transporte en un momento de crisis política y económica.

Las estaciones en el contexto económico

A pesar de estas contestaciones, la alta velocidad conserva una imagen globalmente positiva en el plano político y económico. Los actores públicos y privados de las ciudades litorales se apoderan de este tema, como Gandía, que, en colaboración con los principales actores del turismo (federaciones hoteleras y agencias de viaje

por lo esencial), lanza en 2010 una campaña publicitaria que pone en escena un tren de alta velocidad Talgo –claramente identificable– a lo largo de la playa con el lema «con el AVE tienes un pie en la playa». Esta imagen se publica en el momento de la llegada a Gandía del primer AVE proveniente de Madrid (SaforGuía, 2010, 2011) por vías convencionales y a velocidad reducida. El cartel sintetiza la reivindicación de accesibilidad y modernidad de la ciudad: ninguna conexión en alta velocidad está prevista para el municipio turístico en los planes de infraestructuras, pero más que un modo de transporte, el AVE está escenificado como un factor de compresión de las distancias-tiempo y como soporte del desarrollo turístico.

El entusiasmo provocado por la alta velocidad se enfrenta con la crisis económica desde el final de la década del 2000. En Valencia, la municipalidad trabajó durante decenios para renovar la ciudad y llegar al nivel de atractividad que la capital regional deseaba. Sin embargo, los recientes análisis muestran que la política de prestigio de la ciudad, que accedió al estatuto de metrópoli turística atrayendo a viajeros más exigentes que el mero «sol y playa», ya no encuentra apoyo entre los ciudadanos tras la consideración de que los habitantes de Valencia han quedado al margen de las inversiones y no están en el centro de los nuevos equipamientos (Santamarina Campos, 2014), como demuestra la Ciudad de las Artes y las Ciencias, ahora parcialmente cerrada. La situación es menos evidente en Barcelona, donde la crisis económica no se tradujo tan directamente en una disminución de frecuentación y que sigue siendo un punto central del tráfico de viajeros en la península Ibérica. Sin embargo, aunque oficialmente muestre optimismo, la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocidad evoca con prudencia la dificultad de encontrar compradores para todos los edificios comerciales y viviendas privadas que se planean dentro del perímetro de las obras y que teóricamente deben equilibrar las cuentas.

Además, la crisis se traduce en el estallido de la burbuja inmobiliaria y en la crisis del ladrillo vinculada al sistema de hipotecas de las cajas (Chastagnaret, 2013). La construcción rápida de una gran cantidad de edificios por el sector público y por el privado está acusada de ser una de las causas de la crisis, y por la misma razón los grandes equipamientos como las estaciones de alta velocidad, megaproyectos costosos y no necesariamente rentables, empiezan a señalarse como un elemento más de la crisis. Sin embargo, al mismo tiempo, las autoridades urbanas de Barcelona y Valencia, pero también de Alicante, Villena, Requena, etc., confirman sus proyectos y los integran a su discurso como elemento para salir de la crisis. Las estaciones representan para ellas una doble ventaja: al constituir una oportunidad de recuperación económica gracias a las inversiones públicas, por una parte, y al aparecer como un factor de atractividad para las funciones terciarias superiores, turísticas y comerciales, por otra. La paradójica dialéctica entre la estación y la crisis traduce varios elementos. El primer elemento es una voluntad política de agarrarse a un proyecto motor, considerando la estación como un factor de desarrollo y atractividad esencial para la imagen de la ciudad y para atraer a más visitantes o empresas con el argumento de la calidad de vida de la costa y de la buena conexión con la capital. El segundo elemento es la dificultad para reconocer la crisis de un modelo fundamentado en los grandes proyectos, como en Valencia. El tercer elemento es el apego a un modelo de desarrollo urbano y de las infraestructuras que ha sido superado en

Europa: en el momento en que España apuesta por el desarrollo rápido de una ambiciosa red de AVE surge en Europa un interrogante sobre la relevancia y rentabilidad de esta clase de redes (Zembri y Libourel, 2016). Finalmente, el último elemento es la crisis del modelo de «estación a coste cero»³ de ADIF para las estaciones de alta velocidad, que reposa en la idea de que la venta o el alquiler de los metros cuadrados de oficinas o viviendas, o incluso la venta de solares del perímetro del proyecto del intercambiador de transportes, puede pagar la inversión inicial. Desde que estalló la burbuja inmobiliaria, estas superficies quedan sin vender.

Las ciudades del eje mediterráneo entran en la reivindicación del Corredor Mediterráneo a través de intereses directamente relacionados con su conexión y con las oportunidades de renovación urbana asociadas. Las estaciones de AVE a menudo acompañan ambiciosos proyectos metropolitanos que hacen de ellas, más allá de su función primordial de intercambiadores de transporte, símbolos urbanos que permiten existir en la red nacional gracias a sus servicios de ferrocarril (para las más pequeñas), o incluso en el club de las metrópolis euromediterráneas (para las más grandes). Puntos de anclaje urbanos, las estaciones de AVE son un objeto en torno al cual cristaliza la comunicación política hacia la opinión pública mientras las cuestiones de transporte de mercancías se ponen en segundo plano. Por lo tanto, hay una tensión temporal: el Corredor Mediterráneo existe en las ciudades a través de los equipos de transporte antes de existir como eje, pero al mismo tiempo los proyectos urbanos pierden su relevancia en el Corredor cuando se realizan siguiendo la lógica de los ejes radiales.

UN CORREDOR DE MERCANCÍAS EN PUNTITOS

Los principales actores locales de la reivindicación del Corredor Mediterráneo no son los actores institucionales urbanos sino los actores económicos (empresas, *clusters*, asociaciones empresariales...). Tienen un interés particular en las cuestiones de transporte de mercancías y en la conexión a la red ferroviaria europea. Al contrario que las estaciones, las infraestructuras para mercancías están poco reivindicadas por los actores políticos, aunque formen la estructura básica del Corredor Mediterráneo como eje de transporte.

La conexión portuaria, elemento primordial del Corredor Mediterráneo

Los puertos españoles del Mediterráneo participan activamente en la reivindicación del Corredor Mediterráneo, del que son actores fundamentales (Solano,

3. El modelo de «estación a coste cero» reposa en la idea de que los costes de construcción de una nueva estación de AVE pueden ser cubiertos por los ingresos de la venta de solares o de edificios en torno a dicha estación por la misma sociedad de economía mixta encargada del conjunto del proyecto ferroviario y urbanístico. Este modelo se fundamenta en la fuerte demanda local de renovación urbana por parte de los ayuntamientos.

2013). También forman la interfaz con las autopistas del mar (décimo proyecto de la red central europea) y están en posición de puertas de entrada al territorio para las mercancías (Prentice, 2006). Son elementos clave que justifican la inversión en el proyecto y están en búsqueda de equipos específicos para conectarse con la red moderna en construcción.

Los puertos mediterráneos españoles y su hinterland

El área de captación de los puertos mediterráneos se sitúa mayoritariamente en España: aunque solo el 11% de las mercancías en contenedores provienen del mercado nacional o se dirigen hacia él, el 54% de los contenedores son transbordados, es decir, cargados en barcos más pequeños para llegar a su destino final (figura 22), que en su mayoría son puertos españoles (González Laxe, Freire Seoane y Pais Montes, 2012). Solo el Puerto de Barcelona tiene un tráfico más equilibrado y puede aspirar a ser puerta de entrada para el sur de Europa. En este contexto, el Corredor Mediterráneo tiene como objetivo la diversificación de los servicios en los principales puertos de la fachada mediterránea. Sin embargo, la salida hacia la Península tiene vocación de seguir siendo muy importante.

FIGURA 22
Características del tráfico de contenedores en los puertos españoles (en % de los TEU) (Ministerio de Fomento, 2016)



Además, aunque todos los puertos estén conectados con la red convencional de ferrocarriles ibérica, el reparto modal de las mercancías que entran y salen en tren disminuyó drásticamente en los últimos decenios, lo cual aprovechó la carretera en relación con el desarrollo del transporte en contenedores que hacen más fácil la manipulación de las mercancías. El transporte mediante camiones también ofrece una mayor flexibilidad en cuanto a las posibilidades de servicio y a los plazos de entrega. La tendencia decreciente del ferroviario (el número de toneladas/kilómetro transportadas bajó de casi un 40% desde el final de los años noventa) es la que el Corredor Mediterráneo debe supuestamente frenar, bajo el doble impulso de los

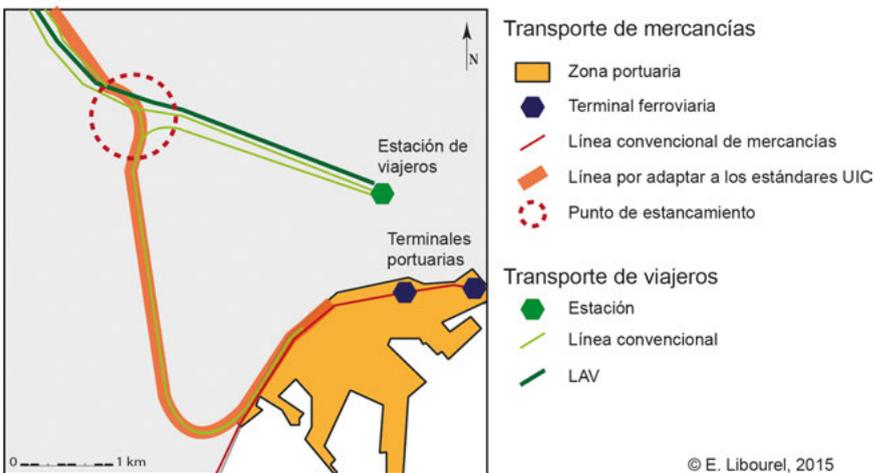
objetivos medioambientales de la Comisión (INEA, 2015) y de las prioridades de los planes de infraestructuras españoles (Ministerio de Fomento, 2012).

El descenso del reparto modal de las mercancías ferroviarias radica en la inadap- tación de las infraestructuras a las nuevas modalidades de tráfico. La longitud de las plataformas históricas rara vez supera los 350 o 400 m, lo cual ahora es insuficiente para los trenes de mercancías. Además, las terminales portuarias se desarrollaron siguiendo las normas ibéricas y uno de los retos del Corredor Mediterráneo es adap- tarlas a los estándares europeos dotándolas, al menos de manera provisional, de un tercer carril, solución que permitiría preservar el doble ancho de vías y la posibilidad de conectar a la vez con la red europea y con la red ibérica actual.

Los puertos secundarios: malas conexiones y opciones estratégicas

En algunos puertos el reparto modal del ferrocarril disminuyó en proporciones tan grandes que ya ningún tren entra o sale del puerto, como en Alicante, donde la interconexión con la red de ferrocarril está suspendida desde 2011, cuando las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Levante hicieron casi imposible la circulación de los trenes de mercancías que deben cruzar las vías reservadas al tráfico de viajeros (mapa 21). Las obras de interconexión de las líneas del puerto con la red convencional están paradas, en parte a causa de una mala previsión de la incidencia de la línea de alta velocidad en los trenes de mercancías (Ortuño Padilla, 2014).

MAPA 21
Problemas de interconexión del Puerto de Alicante con la red ferroviaria



Desde el punto de vista de las competencias, las autoridades portuarias son respon- sables de la ordenación de sus propias terminales, pero dependen de ADIF para su conexión con la red ferroviaria nacional. Esta dicotomía tiene consecuencias en la

ordenación interna de los puertos, que a veces se hace de manera no sincronizada con la de las líneas de ferrocarril, como en el Puerto de Castellón: sus responsables subrayan la necesidad de conservar el doble ancho de vías para conservar los servicios hacia la Península y a la vez no quedar al margen del futuro Corredor Mediterráneo de gálibo europeo. Los proyectos asociados a la línea del Corredor cambiaron en varios momentos, y las opciones de ancho de vías, es decir, la creación de una nueva línea en ancho europeo o la implementación de un tercer carril en las líneas actuales, influyen en la ordenación del puerto: la modernización de la conexión ferroviaria de las infraestructuras portuarias impone elegir entre una salida hacia el sur y otra hacia el norte, pero también organizar una nueva terminal especializada en la gestión del transporte de mercancías por ferrocarril, lo cual es una inversión de largo plazo que se debe decidir teniendo en cuenta una nueva infraestructura cuyo trazado definitivo preciso es desconocido por ahora. La solución actual del tercer carril debería ser provisional.

Es difícil para los puertos secundarios establecer una estrategia para el Corredor Mediterráneo, por una parte, porque su posición está sometida a cuestiones políticas y, por otra, porque no poseen un tráfico suficientemente importante como para ser sus propios operadores logísticos o de transporte: se encuentran en medio de un conflicto entre las opciones de sus tutelas y las dudas propias en cuanto a su estrategia. Los puertos pequeños y medianos por lo tanto tienen una función decisiva, como factores de continuidad del Corredor Mediterráneo, pues su conexión es uno de los argumentos más contundentes de las regiones litorales para el beneficio de las principales metrópolis más que para el de los propios puertos.

Los grandes puertos y la cuestión de los hubs

Los puertos más grandes, es decir Barcelona y Valencia en la fachada mediterránea, desarrollan por su parte una verdadera estrategia de interconexión con el ferrocarril y en particular con las vías convencionales o de ancho mixto que constituyen hoy en día el eje litoral.

El Puerto de Barcelona ya consta de dos terminales adaptadas a ambos anchos de vía, y es el único puerto español en tener una verdadera función de puerta de entrada continental con un tráfico importante hacia otros países de la Unión Europea, lo cual le permite fletar sus propios trenes. El reto para el Puerto de Barcelona ya no es la conexión con un futuro Corredor Mediterráneo, sino la mejora de las infraestructuras existentes para elevarlas a los estándares de Ferrmed, en particular en términos de longitud de los trenes y de peso por eje autorizado. Se trata de aumentar así las ventajas de su posición para mejorar su funcionamiento de *hub* meridional de Europa. El Puerto de Barcelona tiene un papel clave en Ferrmed porque representa un tráfico importante, pero también porque tiene un papel motor en la implementación de un corredor de mercancías, al proponer sus propios servicios y al demostrar así que existe una demanda. Su influencia en la reivindicación del Corredor Mediterráneo es la de un actor potente que plantea su estrategia a escala mundial, y la de un espejo para otros puertos.

El Puerto de Valencia está en este juego de espejos con Barcelona. Bajo la influencia de la comunidad autónoma y con su importante tráfico (sobre todo de contenedores), la autoridad portuaria de Valencia se posiciona muy nitidamente a favor del Corredor. Su estrategia se sitúa a un doble nivel. Se trata primero de no distanciarse del Puerto de Barcelona: según el director de Planificación del Puerto, el Corredor Mediterráneo tendría poca influencia en el destino de las mercancías que actualmente entran por el Puerto de Valencia, que mayoritariamente van hacia el centro de la Península. Sin embargo, el Corredor podría representar un valor añadido para las empresas de la región que a su vez son las principales fuentes del tráfico portuario. Además, el tercer carril, aunque se considere como una solución provisional, es un elemento que permite solucionar rápidamente la cuestión de la conexión de Valencia para no quedar atrás.

Por último, el tercer puerto importante de la fachada mediterránea en contenedores y primero en volumen de tráfico, Algeciras, está en una situación estratégica para captar los flujos que atraviesan el Mediterráneo. Miembro fundador de Ferrmed, punto de anclaje más meridional del proyecto de Corredor Mediterráneo en la planificación nacional y europea, el puerto se desmarcó de la reivindicación del Corredor Mediterráneo para elegir el Corredor Central y mejorar su conexión con Madrid. Su tráfico se concentra casi al 90% en el transbordo, y el 10% de mercancías que entran directamente a España van mayoritariamente al centro de la península Ibérica. Una línea ferroviaria ya conecta el puerto con la capital pero se trata de una línea de vía única y no electrificada en todo su trazado, lo cual es insuficiente para un puerto de esta importancia. Situado en el proyecto Sines-Algeciras-Madrid (Commission européenne, 2008) y en el doble trazado del Corredor Mediterráneo adoptado en 2013 (Commission européenne, 2013), el Puerto de Algeciras está en posición de fuerza, como interfaz de ambas redes, y sin embargo siempre fue favorable al trazado del Corredor Central, es decir, a la mejora de la conexión con Madrid y no a la creación de una línea litoral para mercancías, ya que la primera basta para ofrecer una salida satisfactoria mientras que la segunda está sometida a importantes dificultades técnicas. Algeciras está pues en posición de árbitro haciendo de su posición de final de línea una fuerza en el punto de unión de los dos trazados de las RTE-T.

Las plataformas logísticas, ¿manifestaciones del Corredor Mediterráneo?

Presencia creciente del sector de la logística

El sector de la logística está menos representado en las reivindicaciones regionales que el sector industrial, pero viene a ser uno de los más activos en la reivindicación del Corredor Mediterráneo, particularmente a través de su participación en los grupos de presión y de su presencia en los eventos que organizan. La implicación de los actores logísticos, que ya es importante en Ferrmed, se refuerza con la creación de EU Core Net Cities, que, al agrupar a las ciudades «nodales» de la red,

pone el acento en los puntos de interconexión de dicha red, entre los cuales las plataformas logísticas son esenciales.

En los grupos de presión, los actores de la logística representan a la vez intereses muy locales (anclados en retos de planeamiento y de empleo en municipios a veces pequeños) e intereses europeos, o incluso globalizados, ya que los flujos de mercancías se piensan a pequeña escala, nacional o continental (Savy y Liu, 2010). A escala más local, la presencia de una plataforma logística es un argumento esencial para formar parte de las ciudades «nodales», como lo demuestra la presencia en la conferencia inaugural de EU Core Net Cities de Barcelona en junio de 2013 de muchas ciudades pequeñas, como Azuqueca de Henares, Alcázar de San Juan, Figueres, La Llagosta, Sant-Cugat del Vallès o Santa-Perpetua de la Mogoda, las cuales reivindican un papel nodal en los flujos de mercancías. Por ejemplo, el alcalde de La Llagosta centra su discurso en la idea de que la ciudad, de solo 14.000 habitantes, acogerá una de las mayores estaciones intermodales de mercancías del Corredor. La presencia de ciudades secundarias, fundamentada en el argumento de su papel logístico, solo se encuentra en España y más precisamente —con pocas excepciones— en Cataluña. Por su importancia en la red, las plataformas conducen a algunos actores locales a promover el Corredor Mediterráneo en su discurso para favorecer a sus ciudades en la jerarquía urbana. Como los que siguen esta estrategia están concentrados geográficamente, esto lleva a reforzar el peso de la región de Barcelona como una región metropolitana atravesada por una densidad de flujos (Rodríguez, 2004) más que como un *hub* único. De hecho, eso aumenta su legitimidad como líder del proyecto de Corredor Mediterráneo, a la cabeza de una red de actores regionales, de modo que esta argumentación revela una forma de instrumentalización de las ciudades pequeñas para servir a los intereses de las metrópolis. En EU Core Net Cities, Barcelona se rodea de sus satélites para reforzar su peso mostrando una imagen de región metropolitana orientada hacia la logística y el transporte de mercancías (Hesse, 2013, 2015b).

Algunas plataformas logísticas están especializadas en una determinada categoría de mercancías y entonces representan el interés de un determinado sector de actividades al mismo tiempo que el de la logística, como sucede con el sector agroalimentario, que desarrolla sus propias cadenas logísticas especializadas en la gestión de productos perecederos que necesitan respetar condiciones particulares de transporte y plazos cortos de entrega. En la conferencia conjunta de Ferrmed, CZF y EU Core Net Cities en Barcelona el 27 de enero de 2015, las plataformas agroalimentarias estaban particularmente representadas, en el sur de España (alrededor de Almería sobre todo con el puerto seco Port-Rail Almanzora-Levante) y en el sur de Francia, en donde los mercados de interés nacional como el de Perpignan son los puntos de distribución de los productos importados de España.

El sector agroalimentario es uno de los fundadores de la reivindicación del Corredor Mediterráneo, ayer en torno a los productores de cítricos y hoy en torno a las huertas, pero también otros sectores organizan su propia cadena de distribución, como la industria del automóvil, que, además de ser un sector industrial potente, también es un actor de la ordenación del territorio a escala local en el marco del Corredor Mediterráneo. La planta Ford de Almussafes, cerca de Valen-

cia, obtuvo una conexión propia con la red convencional de ferrocarril e intenta obtener la conexión con la futura red de gálibo europeo. Ford está en posición de fuerza porque la empresa puede fundamentar su petición en su importancia para la economía regional y en una amenaza de deslocalización, ya que condicionó el futuro de su planta valenciana a la realización del Corredor. De la misma manera, otras grandes industrias se apoyan en su notoriedad para ponerse en primera fila de la reivindicación del Corredor, como Seat en Barcelona y BASF en Tarragona.

Los actores de la logística y del transporte de mercancías, que representan a plataformas logísticas o bien simplemente a empresas gestoras de su propia cadena logística, constituyen la base actual de las reivindicaciones. Obedecen a sus intereses propios, pero también son una señal de las implicaciones concretas del Corredor en los territorios locales y de su inclusión en retos a escala más pequeña (europea o global). La movilización de dichos actores demuestra la capacidad de los *lobbies* de apoyar sus reivindicaciones en posiciones locales.

¿Plataformas que anticipan el Corredor Mediterráneo?

Las plataformas logísticas son uno de los anclajes posibles del Corredor Mediterráneo, o bien porque se derivan del proyecto (como nodos que deben generar tráfico), o bien porque son la señal de una demanda que justifica el proyecto. En unas ocasiones la movilización del discurso sobre el Corredor Mediterráneo a escala local y regional lleva a la concepción de plataformas que, inicialmente justificadas por el futuro corredor, acaban construidas mucho antes de la realización del eje ferroviario. El planeamiento local y el planeamiento nacional y europeo evolucionan en temporalidades paralelas, aunque distintas.

Los gestores de infraestructuras se movilizan con distintas modalidades, participando por ejemplo en la recomposición del juego de los actores privados en la perspectiva del Corredor. La mayoría de las plataformas existentes en Andalucía, que están especializadas en la cadena logística agroalimentaria, son antiguas, pero algunas se federan en asociaciones de actores en torno a proyectos de nuevos centros logísticos o de ampliación de los existentes en la perspectiva del Corredor Mediterráneo, como en el Centro de El Pulpí con la sociedad Port-Rail Almanzora-Levante, sociedad de diez empresas creada en 2013 para la promoción de una nueva plataforma cerca de Almería (Pérez, 2013; Simon Carrion, 2013) respaldada por la proximidad del puerto y la llegada de la línea de alta velocidad desde Madrid hasta Murcia con sus vías de gálibo europeo susceptibles de ser utilizadas para mercancías. El proyecto se origina en relación con infraestructuras existentes que pueden funcionar de inmediato de manera intermodal. Sin embargo, el consorcio rápidamente tomó posición a favor de la integración de la plataforma en el Corredor Mediterráneo: los primeros argumentos fundamentados en el puerto y la línea de alta velocidad parecen haber sido un factor decisivo para un centro que, una vez creado, podría ser un punto de apoyo del Corredor en Andalucía.

Además, las plataformas logísticas pueden aparecer como una señal de interés previo para el Corredor Mediterráneo por parte de las autoridades regionales y locales, y de los inversores privados. Luego pueden transformarse en herramientas

de la reivindicación, en nombre de la necesidad de conectar dichos nuevos equipos con redes eficientes. La Comunidad Valenciana, que reivindica desde hace mucho tiempo una situación central estratégica en el Corredor Mediterráneo, en la encrucijada del eje hacia Madrid y del eje litoral, lanzó en 2008 las obras de la plataforma logística de Ribarroja, a 20 km de Valencia, mientras el proyecto de Corredor seguía estancado. La zona debía ser un punto estratégico del nuevo eje (Abietar Zahonero, 2008), con conexiones con el ferrocarril, la autopista y el puerto. Visitado en 2012, el parque logístico de Ribarroja estaba ocupado en proporciones muy pequeñas y seguía contando con muchos solares vacíos (foto 7).

FOTO 7
Parque logístico de Ribarroja

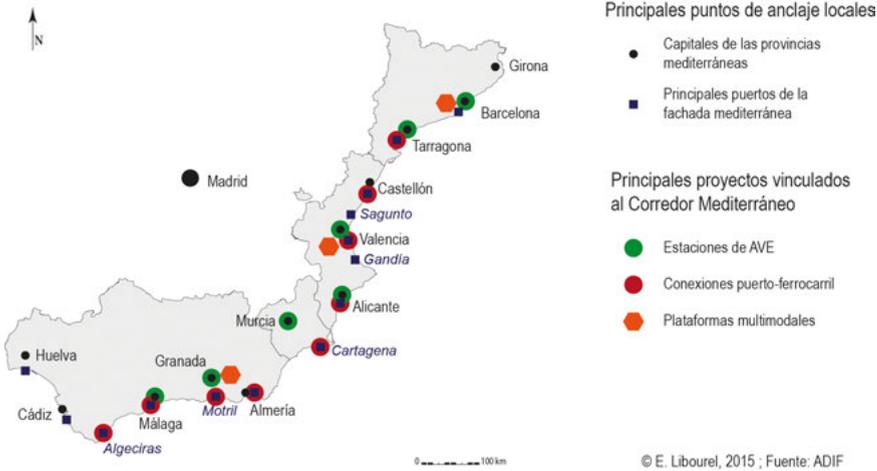


Sin embargo, la empresa Docks, gestora de la plataforma, anunciaba en ese momento buenas perspectivas de crecimiento y optimismo en cuanto a la implementación de la conexión ferroviaria. Por ahora, esta queda supeditada a las eventuales obras del Corredor Mediterráneo. El parque logístico de Ribarroja es un ejemplo de infraestructura de transporte de mercancías implementada en nombre del Corredor Mediterráneo y cuyo funcionamiento está hoy trabado por la deficiencia de las conexiones ferroviarias que provienen de los retrasos del Corredor.

La escala local es la de la materialización del Corredor Mediterráneo y de sus retos (mapa 22). Por una parte, la alta velocidad ferroviaria moviliza actores urbanos haciendo del Corredor Mediterráneo un pretexto o un adyuvante para la realización de proyectos urbanos, más que un soporte o una causa de dichos equipos. En este contexto la alta velocidad es un vehículo, un elemento de transmisión o traducción del proyecto en elementos tangibles e identificables por la sociedad entera. El Corredor Mediterráneo aparece entonces para algunos actores como una oportunidad de renovación urbana y de afirmación metropolitana más que como una línea ferroviaria. Se materializa en proyectos concretos para los que es un pretexto, una justificación y una demostración de pertenencia a un territorio en

común. Sin embargo, aunque se pueda usar el argumento del Corredor Mediterráneo para obtener la planificación de estaciones, estas parecen *in fine* reforzar el carácter radial de la red.

MAPA 22 Principales puntos de anclaje del Corredor Mediterráneo



Por otra parte, el transporte de mercancías por ferrocarril está centrado en torno al reto mayor de las conexiones a los puertos y a las zonas logísticas, que son la verdadera razón de ser del proyecto de Corredor Mediterráneo, de modo que estos equipos son los que inscriben de manera más tangible la realización del Corredor en el territorio. Sin embargo, el transporte de mercancías queda poco visible en el debate político y social a escala local: está asimilado en primer lugar a una molestia potencial para los habitantes. Los proyectos, vinculados con la forma original del Corredor Mediterráneo, también están utilizados por los actores locales en una lógica de reforzamiento de las principales áreas metropolitanas como *hubs* para el transporte de mercancías.

Existe un doble movimiento a escala local: por una parte, el Corredor Mediterráneo legitima los proyectos locales directamente relacionados con el transporte, como los intercambiadores, o no, como los distritos comerciales asociados a las estaciones; por otra parte, los proyectos locales pueden verse como elementos de concretización territorial de un Corredor Mediterráneo de papel cuya infraestructura no alcanza a encontrar su traducción concreta.

Las ciudades litorales medias se encuentran pues en la encrucijada de un juego político entre el Gobierno central, que las conecta con las radiales, y las regiones litorales, que hacen de su desarrollo una de las justificaciones principales del Corredor Mediterráneo. Son el lugar de encuentro de las dos lógicas dominantes de representación de la red –la lógica radial y la lógica reticular–. Las estaciones, lugar de encrucijada, son el vehículo de esta doble representación y el punto de

apoyo discursivo más cómodo para los actores locales. Por último, hay que notar cierta precipitación en la implementación de los proyectos locales diseñados como elementos de influencia y como vehículos para la argumentación a favor del Corredor. Sin embargo, estas lógicas se enfrentan a los retrasos del Corredor Mediterráneo y a los escándalos político-financieros que dejan «catedrales en el desierto» o infraestructuras poco utilizadas. La cuestión de la agenda, la de las temporalidades de la planificación, es esencial: los contratiempos pueden surgir pero también son instrumentados por los distintos actores para servir a sus objetivos propios.

Conclusiones

Et le chemin est long du projet à la chose.

(Molière, *Tartuffe*, 1664)

En el momento en que, en 2013, la publicación de los nueve corredores multimodales que forman la red central europea destaca el «Corredor Mediterráneo» entre los proyectos prioritarios, un debate político sobre su relevancia frente a las demás opciones de ordenación territorial en España pone su realización en tela de juicio. Esta situación es el resultado de casi un siglo de debates y luchas por parte de los actores económicos, cuyos intereses se sacrifican en el altar de la geopolítica interna española. El estancamiento del proyecto de Corredor Mediterráneo solo se puede entender en el contexto de un determinado momento político de exacerbación de las oposiciones entre regiones mediterráneas y Estado central, especialmente entre Madrid y Barcelona, lo que plantea problemas para la implementación de la nueva planificación europea.

El Corredor Mediterráneo es un factor verdaderamente potente de recomposición de los juegos de los actores institucionales y de reinterpretación de las lógicas de ordenación territorial. La primera hipótesis que se planteaba en la introducción era que importaba menos la realización del proyecto de infraestructura que su propia existencia como objeto susceptible de reunir a los distintos actores en torno a un objetivo común. Como se ha demostrado, la ausencia de materialización del Corredor Mediterráneo no impide la permanencia del proyecto, e incluso es el fermento de la exacerbación de los retos políticos y de una recomposición del proceso de toma de decisiones que asocia a actores cuyos intereses son muy distintos. Como proyecto cuya realización queda suspendida, el Corredor posee una virtud interesante de reunión y la capacidad de encarnar los grandes principios de ordenación que, al suponer una generalización, permite acceder a una visión global más allá de los detalles materiales de los proyectos de infraestructuras.

La segunda hipótesis se fundamentaba en el papel del debate político en la construcción del Corredor Mediterráneo, lo cual se confirma por la importante politización del tema por parte de los actores económicos colectivos, quienes otorgan al Corredor Mediterráneo un papel fundamental en las relaciones de fuerza

geopolíticas nacionales, consolidando así intereses múltiples en una reivindicación unificada y por lo tanto más visible. Sin embargo, también se demostró que si el Corredor Mediterráneo es un objeto político para los actores institucionales y económicos a nivel regional, está por el contrario despolitizado entre los grupos de presión que llevan los intereses de los mismos actores al nivel europeo. Dicha despolitización pasa por el uso de un discurso voluntariamente impreciso, connotado positivamente y apoyado en argumentos técnicos, lo cual permite extraer el Corredor del cepo de la política española para hacerlo existir en la escena internacional. La europeización del tema es una manera de sacarle provisionalmente una parte de su carga política para inscribirlo en la lógica de la planificación europea.

La tercera hipótesis, parcialmente verificada, era que el Corredor Mediterráneo estaba en el centro de procesos de territorialización que moldeaban el espacio y la gobernanza independientemente de la propia infraestructura. El Corredor, como proyecto en la encrucijada entre intereses políticos, económicos y territoriales, está en el centro de una recomposición del juego de los actores en un determinado territorio. Sin embargo, esta recomposición está en gran parte respaldada por instituciones existentes y no permite cuestionar los procesos existentes. De la misma manera, los parámetros usados para elaborar los planes de infraestructuras no se modificaron en los hechos y por lo tanto no se cuestiona fundamentalmente el funcionamiento institucional clásico. No obstante, el Corredor Mediterráneo aparece claramente como un elemento de cristalización de visiones territoriales a todas las escalas y como instrumento que permite llegar a objetivos territoriales mediante la implantación de equipos a escala urbana, la estructuración del espacio nacional y comunitario o la creación de nuevas solidaridades *ad hoc*.

Estatuto y funciones de un proyecto de ordenación territorial

El primer conjunto de resultados tiene que ver con los aspectos teóricos sobre el estatuto y las funciones del Corredor Mediterráneo como proyecto de ordenación territorial a distintas escalas espaciales, y tratan a la vez de la definición del objeto, del estatuto de una investigación geográfica sobre un objeto inmaterial y sobre los distintos tipos de impacto territorial que sin embargo se manifiestan.

El Corredor Mediterráneo es un proyecto de infraestructura ferroviaria, pero esto no basta para definirlo e incluso, en muchas ocasiones, si se considera la manera como el Corredor es apropiado, utilizado y representado por los distintos actores, se llega a la conclusión de que se trata de un criterio secundario. La plasticidad del Corredor Mediterráneo en la planificación y en la manera de considerarlo de los actores lo transforma más bien en objeto político. El nombre «Corredor Mediterráneo», compartido por todos los actores para designar un proyecto de infraestructuras de características movedizas pero cuyos principios permanecen estables, permite que los diferentes actores trabajen juntos, catalizando intereses de distintos tipos. El Corredor consolida un vasto espectro de reivindicaciones, transformándolas en un objetivo común como un prisma que capta distintas luces

y las concentra. El Corredor Mediterráneo como proyecto de infraestructuras deja entonces lugar al Corredor Mediterráneo como soporte del debate político español, lo cual impide su realización y conduce a la modificación de su definición.

El segundo resultado importante en el plano teórico, consecuencia del primero, es que el Corredor Mediterráneo está simultáneamente a distintos niveles de materialización pero, porque no está realizado como infraestructura y porque responde a demasiadas visiones territoriales y objetivos distintos, no puede encarnarse en el proyecto que inicialmente lo define. De hecho, si la infraestructura ferroviaria prevista desde hace más de un siglo fuera implementada por completo, el Corredor Mediterráneo perdería su razón de ser: su materialidad le quitaría el estatuto de objetivo federativo de intereses que lo define y, al mismo tiempo, las opciones elegidas para su implementación con toda probabilidad romperían la unidad creada en torno a la reivindicación porque, teniendo en cuenta la divergencia de los múltiples intereses en juego, dichas opciones no podrían responder satisfactoriamente a todos los deseos de todos los actores. El Corredor Mediterráneo dejaría de ser un objeto de consenso y de reivindicación muy abierto para transformarse en una infraestructura de transporte, fruto de compromisos necesariamente decepcionantes, y produciría una contestación tanto más grande cuanto que la espera fue larga e intensa. Esta imposibilidad para el Corredor Mediterráneo de convertirse en infraestructura, so pena de desaparecer como objeto, es la que lo transforma en excelente mediador entre los distintos actores: por una parte, cristaliza las tensiones políticas en un tema, y por otra, fuerza el diálogo. La realización del Corredor, que buscan todos los actores, podría hacer peligrar el equilibrio político que permite la discusión entre los niveles institucionales: la acumulación en el tiempo y el espacio de las reivindicaciones puede pues condenar al Corredor Mediterráneo al fracaso si no se implementa o si su implementación conduce a importantes conflictos entre los actores.

El Corredor Mediterráneo, como objeto de mediación, permite la recomposición del juego de los actores: como se demostró, actores de distintos tipos y con objetivos diferentes pueden interactuar en torno al proyecto. Sus reivindicaciones y su manera de organizarlas modifican el papel respectivo de las regiones, del Estado y de la Unión Europea, y asimismo les otorga un papel cada vez más importante a los actores privados en los procesos de toma de decisiones. A través de la organización de una gobernanza propia, el Corredor Mediterráneo viene a ser una estructura territorial: aparece como uno de los avatares de las grandes estructuras espaciales europeas y españolas (es un ejemplo de figura genérica como la del arco o la megarregión); además, es un factor de surgimiento de nuevas estructuras territoriales a todas las escalas y tiene un impacto en los territorios de la costa española al materializarse a través de proyectos muy puntuales a escala local (estaciones, conexiones portuarias, plataformas logísticas...) o a escala más amplia (tercer carril, franqueamiento de fronteras...).

Sin embargo, la participación de actores locales y regionales a través de los grupos de presión y de las asociaciones mantiene la ficción de un funcionamiento *bottom-up* que les otorgaría un papel motor en la toma de decisiones: al contrario de lo que tiende a demostrar la escenificación de la participación de los actores,

teatralizada en los eventos públicos por ejemplo, no existe en realidad ningún acercamiento de los distintos sectores y niveles territoriales. Sus intereses económicos, aunque sean un argumento mayor en el proceso de despolitización de la cuestión, participan de dicha escenificación pero, finalmente, pasan a segundo plano en nombre de los intereses políticos, situación que alimenta la desilusión de los actores frente a las instituciones nacionales y europeas.

Los procesos de planificación en el prisma del Corredor Mediterráneo

La segunda serie de resultados concierne a los procesos operacionales de planificación europea: estos resultados demuestran por qué el Corredor Mediterráneo revela los cambios en los procesos de toma de decisiones en Europa y es el testigo de concepciones distintas de los territorios en los que se implementan los corredores transeuropeos.

Este trabajo de investigación propone análisis para los prescriptores de la planificación de los grandes proyectos de infraestructuras –especialmente la Comisión Europea– sobre las consecuencias de los cambios de prioridades a lo largo del tiempo y sobre su impacto en los territorios. A través de un determinado ejemplo, el Corredor Mediterráneo, que se inscribe en el largo plazo y atraviesa los distintos periodos de la planificación europea, se demuestra cómo la superposición de las agendas políticas y de las temporalidades de la ordenación del territorio modifica profundamente los proyectos (cambiando sus representaciones espaciales) hasta llegar a tales grados de complejidad que pueden quedar estancados. Por último, se revelan los objetivos de los distintos tipos de actores y los desfases entre los problemas intuidos por los planificadores y los intereses expresados por los actores, especialmente a nivel local y regional.

Además, se ha mostrado que los procesos de toma de decisiones en torno al Corredor Mediterráneo se han modificado desde la reactivación del proyecto en el marco de la planificación europea en los años noventa. La recomposición del juego de los actores tiene lugar a dos niveles: a través de la modificación de las relaciones entre los niveles institucionales, por una parte, y por la integración de cada vez más actores privados, por otra. El nivel nacional, aunque tenga la competencia de ordenación del territorio y sea por lo tanto el nivel de referencia para la acción europea, parece ser cada vez menos relevante para construir el Corredor Mediterráneo, como si estuviese excluido de la dialéctica instaurada entre las regiones y Europa. La evolución de los poderes en Bruselas está ya muy estudiada (Balme, 1994; Baudelle, 2002; Hesse, 2015a; Pasquier, 2002), pero el caso del Corredor Mediterráneo permite ir más lejos: el Corredor es el pretexto de una implicación creciente de las regiones litorales, particularmente de Cataluña, en la gobernanza europea, de modo que es el escenario de la negociación directa entre región y Unión, o incluso entre actores locales federados en asociaciones de ciudades como EU Core Net Cities y Europa. Dichas negociaciones llegaron a imponer los criterios de Ferrmed en las recomendaciones técnicas de la Comisión Europea.

Al mismo tiempo, los actores privados que apoyan el Corredor Mediterráneo, cada vez más numerosos, se organizan en grupos de presión y teatralizan sus acciones en el escenario europeo basándose en la idea de una gobernanza *bottom-up*. Sin embargo, el papel de la base es fundamental –porque es la condición de existencia de los *lobbies*– pero poco significativo porque está instrumentalizado para apoyar objetivos políticos en nombre de un supuesto interés general. Por lo tanto, coexiste una lógica de escenificación de la participación de los actores locales y privados, y la permanencia de lógicas institucionales tradicionales.

Por último, se demuestra la superposición de distintos objetivos de construcción territorial que a veces son complementarios y a veces competidores. El Corredor Mediterráneo forma un territorio en un contexto multiescalar a pesar de sus fragmentaciones internas. Para los actores privados, el Corredor es un territorio por varias razones: primero corresponde a territorialidades funcionales de muchos de los actores, y las traduce en torno a un impulso europeo de las industrias, como si Europa fuese una tabla de salvación económica y una alternativa posible frente a la crisis española, pero como si también estuviese en el centro de un profundo desencanto. Para los actores institucionales, el Corredor Mediterráneo es una representación territorial a la que se debe llegar en nombre de la estructuración del espacio mediterráneo y europeo por unas grandes líneas fuertes, o por el contrario una territorialización repulsiva que algunos actores ven como una amenaza para la unidad nacional: el Corredor permite, en nombre de la planificación, camuflar la cuestión territorial española y federar a actores políticamente opuestos traduciendo en el espacio las políticas públicas.

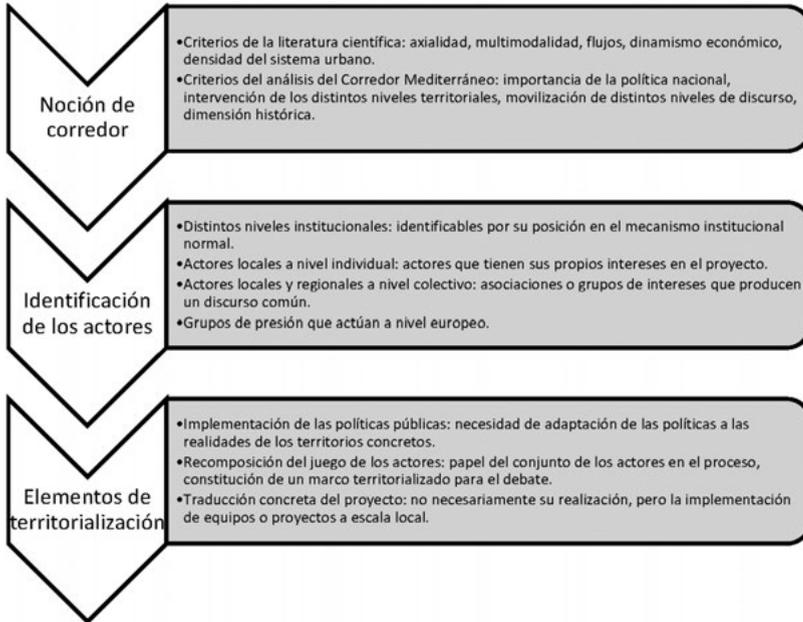
Por una aproximación geográfica a los corredores de transporte

Como se ha mostrado, el Corredor Mediterráneo no está realizado en el territorio, ni es un proyecto unívoco a causa de su multiplicidad y mutabilidad. Los principales resultados permiten establecer un marco analítico basado en tres elementos (figura 23): el estudio de la noción de corredor y de sus componentes, la identificación de los actores y de su posición en el debate en torno al proyecto y los elementos de territorialización del corredor. Los tres aspectos parecen importantes para entender cómo funcionan y evolucionan los grandes proyectos de infraestructuras en Europa.

Primero, teniendo en cuenta los distintos componentes de un corredor según la literatura científica y la observación del caso de estudio, se ha mostrado que el Corredor Mediterráneo no cumple con todos los criterios de definición de la noción (el carácter de eje multimodal, los flujos importantes y el relativo dinamismo económico están presentes, pero el sistema urbano en el cual se apoya queda discontinuo). Además, el análisis contextual del Corredor Mediterráneo hizo aparecer otros criterios esenciales para su definición: la perennidad del proyecto a lo largo del tiempo, su apropiación por los actores económicos y su inclusión en los territorios a distintas escalas parecen ser tres elementos decisivos en el contexto de

FIGURA 23

Tres elementos principales para una aproximación geográfica a los corredores de transporte



planificación europea. Idealmente, los corredores transeuropeos deberían cumplir con el conjunto de estos criterios para ser considerados como corredores en el pleno sentido de la palabra y no solamente como infraestructuras o ejes de desarrollo.

Segundo, el marco analítico se fundamenta en la identificación de los actores, aportando una visión global más allá de los actores institucionales que muestra cómo se organizan, se federan y actúan persiguiendo intereses propios a través de un objetivo común que contribuyen a elaborar. Se demostró la necesidad de un análisis con el mayor nivel de disgregación para entender la composición de la base de las reivindicaciones del Corredor Mediterráneo y sus intereses. A nivel individual o muy local, la multiplicidad de los intereses en juego indica la dimensión estratégica del proyecto: las reivindicaciones de los actores institucionales o asociaciones potentes no son más que la emanación politizada de objetivos múltiples. La base catalana de la reivindicación del Corredor indica su reto fundamental: se trata, para Cataluña, en el contexto de una oposición creciente con Madrid, de afirmar su anclaje europeo, sin ser este objetivo sin embargo jamás explicitado, sino camuflado tras argumentos económicos y técnicos de sustitución. El proceso de politización de las reivindicaciones permite sumar intereses muy variados a nivel regional o nacional en torno a temáticas comunes, mientras la consiguiente

europización despolitiza en apariencia la reivindicación, presentada como la traducción de intereses expresados por la base, pero que es en realidad un discurso construido y relativamente alejado de las originales reivindicaciones. De hecho, la deconstrucción del proceso de reivindicación y toma de decisiones permite incorporar desde el inicio a todas las partes interesadas en los proyectos transeuropeos.

Finalmente, el marco analítico se apoya en una tipología de los impactos territoriales de los corredores, desde la construcción de una idea de territorio por construir hasta las consecuencias del proyecto en los propios territorios. El Corredor Mediterráneo se define a la vez por su anclaje en la costa española, que necesita infraestructuras, y por una visión de la estructuración del espacio comunitario europeo mediante las grandes redes de transporte. La reunión de estas dos lógicas territoriales a dos escalas distintas explica en parte la multiplicidad de anclajes del territorio en las representaciones espaciales europeas y nacionales, en las realidades económicas de las regiones atravesadas y en los proyectos de ordenación del territorio elaborados a escala regional y local.

Parece indispensable, en la elaboración de los proyectos europeos, tener en cuenta el conjunto de estos elementos, lo que puede pasar por el análisis, en un primer momento, del corredor bajo el punto de vista de su marco geográfico, de su contexto histórico y de sus anclajes territoriales y políticos. Se trata de determinar si el proyecto en elaboración se inscribe en la categoría operacional de los corredores y de definir el marco espacial, temporal y político en el cual la planificación puede evolucionar. Luego, la identificación de los actores en dicho marco o, eventualmente, fuera de él, puede hacerse teniendo en cuenta a la vez a los actores institucionales directamente implicados en el proceso de toma de decisiones y a los actores individuales o locales que gravitan en torno al proyecto. Los últimos son los que lo legitiman expresando sus intereses propios en los que se originan los discursos. Finalmente, se trata de definir el marco territorial del Corredor, pensando la creación de un territorio propio del proyecto, pero también teniendo en cuenta los territorios locales a escala muy fina porque representan los puntos de anclaje de los proyectos pensados a una escala mucho más amplia.

Bibliografía

- ABAD GARCÍA V. (1981): «Los primeros intentos de ordenación de la exportación cítrica: proyectos de Bellver y Doménech (1927-1928)», *Saitabi*, 31, pp. 109-120.
- ABAD GARCÍA V. (1984): *Historia de la naranja (1781-1939)*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Cítricos, 447 p.
- ABÈLÈS M., BELLIER I. (1996): «La Commission européenne: du compromis culturel à la culture politique du compromis», *Revue française de science politique*, 46, 3, pp. 431-456.
- ABIETAR ZAHONERO J. (2008): «El parque logístico de Ribarroja tendrá el mayor aparcamiento de camiones de la Comunitat», *Las Provincias*, 9 febrero 2008.
- ADIF (2015): «Estaciones», *adif.es*.
- AGUAYO GONZÁLEZ F., MORENO NAVARRO J.G., LAMA RUIZ J.R., RODRÍGUEZ COBANO A. (2007): «Estrecho de Gibraltar y Autopistas del Mar en la Competitividad del Corredor Mediterráneo», *V Congreso internacional de ordenación del territorio*.
- ÁLAMO M. DE (1997): «Finalizada la primera fase del corredor mediterráneo para velocidad alta. A todo tren», *Revista Fomento y Medio Ambiente*, pp. 57-62.
- ALBALATE DEL SOL D., BEL I QUERALT G. (2011): «Cuando la economía no importa: Auge y esplendor de la alta velocidad en España», *Revista de Economía Aplicada*, 19, 55, pp. 171-190.
- ALBALATE DEL SOL D., BEL I QUERALT G. (2012): «High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad», *Public Administration Review*, 72, 3, pp. 336-349.
- ALONSO F. (2014): «Fomento inaugurará en 2015 más de 1.000 nuevos kilómetros de alta velocidad», *El Economista*, 9 abril 2014.
- ALSTOM, FAIVELEY, VOSSLOH, COLLEGI D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA, COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, UNIVERSITÉ POLYTECHNIQUE DE CATALOGNE (2009): «Ferrmed Locomotive Concept (Étude sur le concept de locomotive de marchandises)», Bruxelles / Barcelone, Ferrmed.
- ÁLVAREZ MORA A., CASTRILLO ROMÓN M., RIVAS SANZ J.L. DE LAS, SANTOS Y GANGES L. (2011): «Perfiles de una tragedia: la crisis residencial y urbanística española», *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 113, pp. 57-69.

- ANALISTAS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA (2014): *Competencia y cadena de valor en la producción y distribución de cítricos*, Sevilla, Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía, 137 pp.
- ANTÓN CLAVÉ S. (2004): «De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral», *Papeles de economía española*, 102, pp. 316-333.
- AUDIKANA A. (2012): *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011): construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse*, Thèse de doctorat, Champs-sur-Marne, Université Paris-Est, 423 pp.
- AUSTRIA TECH (2009): *Freight Transport FORESIGHT 2050*, Bruxelles, 1st Freightvision Forum, 88 pp.
- AYBERK U., SCHENKER F.-P. (1998): «Des lobbies européens entre pluralisme et clientélisme», *Revue française de science politique*, 48, 6, pp. 725-755.
- BALLESTER L. (2013): «La eliminación de la vía única entre Vandellós-Tarragona se retrasa a 2015», *Levante*, 20 marzo 2013.
- BALME, R. (1994): «Les politiques de la subsidiarité: "l'Europe des régions" comme catégorie générique du territoire européen», en BALME R., GARRAUD P., HOFFMANN-MARTINOT V., RITAINE E. (dirs.): *Le territoire pour politiques: variations européennes*, Paris, L'Harmattan (Logiques politiques), pp. 235-268.
- BARON-YELLÈS N. (2010): *L'Espagne aujourd'hui de la prospérité à la crise*, Bruxelles, De Boeck, 168 pp.
- BARON-YELLÈS N. (2010): «Les Espagnols face à la corruption urbaine», *Géographie et cultures*, 74, pp. 43-54.
- BARON-YELLÈS N., LOYER B. (2015): *L'Espagne en crise(s). Une géopolitique du XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, 264 pp.
- BARRIÈRE O. (2012): «Le paysage façonné par le droit, entre la rationalité du droit positif et l'empirisme culturel juridique», *Vertigo*, Hors-série 14.
- BAUDELLE G. (2002): «Le polycentrisme en Europe: une vision de l'aménagement du territoire européen», Paris, Datar.
- BEHREND S., DEITERDING L., GALONSKA N., MASCOLO M., PETRI K., SONDERMANN K.-U. (2012): *The CREAM Project. Final Report Technical and operational innovations implemented on a European rail freight corridor*, Hannover, HaCon, 116 pp.
- BEIDELER J. (2007): «France-Espagne: LGV Perpignan-Figueras: 8 km de tunnel sous les Pyrénées», *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 5405, pp. 62-63.
- BEL I QUERALT G. (2010a): «La racionalización de las infraestructuras de transporte en España», *Cuadernos económicos de ICE*, 80, pp. 211-228.
- BEL I QUERALT G. (2010b): *España, capital París: origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*, Barcelona, Destino (Imago mundi), 325 pp.
- BEL I QUERALT G. (2011a): «Infrastructure and nation building: The regulation and financing of network transportation infrastructures in Spain (1720-2010)», *Business History*, 53, 5, pp. 688-705.
- BEL I QUERALT G. (2011b): «Corredor para todos», *La Vanguardia*, 20 octubre 2011.

- BEL I QUERALT G. (2012): *España, capital París: ¿por qué España construye tantas infraestructuras que no se usan?: una respuesta económica a un problema político*, Barcelona, Destino, 345 pp.
- BEL I QUERALT G. (2014a): «Un gobierno isabelino», *La Vanguardia*, 1 julio 2014.
- BEL I QUERALT G. (2014b): «Inversiones erre que erre», *La Vanguardia*, 7 octubre 2014.
- BELLET C., ALONSO LOGROÑO M.P., CASELLAS A. (2010): «Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52, pp. 143-163.
- BELLET C., GUTIÉRREZ A. (2011): «Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad en el medio urbano», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, pp. 251-279.
- BELLVESER R. (1982): «Norberto Ferrer Marege: 93 años de lucidez», *Las Provincias*, 6 junio 1982.
- BETANCOR O., LLOBET G. (2015): *Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España*, Madrid, Fedea (Estudios sobre la Economía), 66 pp.
- BLANCO LÓPEZ J. (2011): «Comparecencia del Ministro de Fomento, José Blanco, en la Comisión de Fomento del Congreso. Corredor Mediterráneo. 15 de septiembre de 2011».
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2002): *Euram 2010: la via europea*, Valencia, Tres i Quatre (Sèrie «la unitat»), 196 pp.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2009): «El corredor de la Mediterrània en l'horitzó del 2025: Fluxos, infraestructures i escenari global», *Idees: Revista de temes contemporanis*, 32, pp. 103-112.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2010): «L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional», *Documents d'anàlisi geogràfica*, 56, 1, pp. 91-109.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2011a): «Conèixer per actuar: un repte de ciència humana», *Mètode*, 44, pp. 7-8.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (dir.) (2011b): *El Corredor mediterrani. Nexa, Debats valencians*, Valence, Tirant lo Blanch, 72 pp.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2012): «En la luna de Valencia», *La Vanguardia*, 15 septiembre 2012.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2013a): «Dèbats et combats: al voltant del corredor mediterrani», *Revista de Catalunya*, 282, pp. 3-6.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2013b): «Murallas de Tarragona», *La Vanguardia*, 27 septiembre 2013.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2013c): «El mapa como principio del discernimiento», *La Vanguardia*, 13 noviembre 2013.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2014a): «Un corredor alemán», *La Vanguardia*, 3 enero 2014.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2014b): «Los otros y Catalunya», *La Vanguardia*, 15 mayo 2014.
- BOIRA I MAIQUES J.V. (2014c): «Un corredor chino», *La Vanguardia*, 3 julio 2014.
- BOIRA I MAIQUES J.V., PRYTHORCH D. (2015): «Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea», *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*.

- BONNEMAISON J. (1981): «Voyage autour du territoire», *Espace géographique*, 10, 4, pp. 249-262.
- BORIA J., MUXÍ Z. (2004): *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, 234 pp.
- BOUMEGGOUTI D., VALERO A. (2006): «Les stratégies touristiques françaises et espagnoles au Maroc sous le protectorat», *Tourisme, Pour une histoire du tourisme au Maghreb. XIXème-XXème siècle*, 15, pp. 49-73.
- BRINKHORST L.J. (2015): *Mediterranean Corridor. Work Plan of the European Co-ordinator*, Bruxelles, Commission européenne, 28 pp.
- BRUNET R. (dir.) (1993): *Les mots de la géographie: dictionnaire critique*, 3ème éd. rev. et augm, Montpellier / Paris, RECLUS / Documentation française (Dynamiques du territoire), 518 pp.
- BUSINESS EUMED (s.d.): «Proyectos», *Business Eumed*.
- CÁMARA BOLUDA V. (2012): *Estudio de la competencia de los puertos de la fachada Este española frente a los del Norte de Europa como vía de acceso de las mercancías a los mercados europeos. Influencia del corredor mediterráneo*, Mémoire de fin d'études, Valencia, Universidad Politècnica de Valencia, 180 pp.
- CAMISÓN ZOZORNA C. (2011): *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana*, Valencia, AVE, 165 pp.
- CAMISÓN ZOZORNA C. (2012): *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*, Valencia, AVE, 289 pp.
- CANIAUX M. (2014a): «Le transport, un outil de l'aménagement équilibré européen», *Le Taurillon, magazine eurocitoyen*.
- CANIAUX M. (2014b): «ALTRO Via Atlantica», Présentation à la CRPM, Bruxelles, Présentation à la CRPM.
- CARRIÈRE J.-P. (2002): *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Presses universitaires François-Rabelais, Tours (Perspectives Villes et Territoires), 135 pp.
- CATALÀ I OLTRA L. (2013): *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, població i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, Valencia, IIVVEE, 93 pp.
- CEMT (1991): «Prague Declaration on an All European Transport Policy», Prague, First Pan-European Transport Conference.
- CEMT (1994): «Crete Declaration», Crète, Second Pan-European Transport Conference.
- CEMT (1997): «Helsinki Declaration Towards a European Wide Transport Policy. A Set of Principles», Helsinki, Third Pan-European Transport Conference.
- CEMT (2005): *Systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport*, Paris, OCDE (Table ronde du CEMT), 183 pp.
- CEMT, COMMISSION EUROPÉENNE, CEE-ONU, BEI (2003): «Transport Infrastructure Development for a Wider Europe», Paris, ECMT/EC/UNECE/EIB Seminar.
- CENIT (2012): *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, Barcelone, Ferrmed, 154 pp.
- CEOE (2015): «Qué es CEOE», *Confederación Española de Organizaciones Empresariales*.
- CHARDARD P. (2007): «La ligne à grande vitesse Perpignan-Figuéras», *Travaux*, 838, pp. 26-30.

- CHARLANNE J.-P. (2005): «La ligne ferroviaire à grande vitesse Perpignan - Figueras», *Revue générale des chemins de fer*, 32-33, pp. 33-36.
- CHASTAGNARET G. (2013): «Banques, caisses d'épargne, immobilier et politiques publiques. Une lecture historique de la crise financière espagnole: l'Espagne toujours différente?», *Revue d'économie financière*, 2, 110, pp. 207-244.
- COLLANTES P. (2015): «Bruselas dice que el sistema de protección social en España es “claramente ineficaz”», *El Diario*, 2 mayo 2015.
- COLLIGNON F., CHAFFAUT G. DU (2007): «La territorialisation: menace ou levier de l'action publique?», *Entretiens Territoriaux de Strasbourg*.
- COMÍN COMÍN, F. (dir.) (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya: Fundación Ferrocarriles Españoles, 423 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (1990): *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Bruxelles, Commission européenne, 40 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (1994): *Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network*, Bruxelles, Commission européenne, 83 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2005): *Réseau Transeuropéen de Transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 73 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2008): «Trans-European Transport Network Implementation of the Priority Projects Progress Report».
- COMMISSION EUROPÉENNE (2011a): *Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Bruxelles, Commission européenne, 34 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2011b): *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe*, Bruxelles, Commission européenne, 137 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2013): *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, Bruxelles, Commission européenne, 48 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2014): *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*, Bruxelles, Commission européenne, 440 pp.
- COMMISSION EUROPÉENNE (s. d.): «Mediterranean», *Innovation and Networks Executive Agency*.
- COMMISSION EUROPÉENNE, ONU-CEE, BEI, CEMT (2003): «Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas», Paris, Actes du séminaire «Transport Infrastructure Development for a Wider Europe».
- CONSEIL EUROPÉEN (1994): *Réunion des 9 et 10 décembre 1994 à Essen. Conclusions de la Présidence*, Essen, Conseil européen, 39 pp.
- COOK R.L. (1997): «Tendencias internacionales en el sector de frutas y hortalizas frescas», *Economía agraria*, 181, pp. 183-208.
- COURTOT R. (1986): *Agriculture irriguée et organisation de l'espace dans les huertas de Valencia et de Castellon, Espagne*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris 7, 840 pp.
- CROEM, CEA, CIERVAL, CECLOR, ASEMPAL, COEPA (2014): «Alianza Empresarial en defensa del Corredor Mediterráneo», Almería y Lorca.

- CROZIER M., FRIEDBERG E. (1977): *L'acteur et le système: les contraintes de l'action collective*, Paris, Éditions du Seuil, 436 pp.
- CRUZ VILLALÓN J. (2013): «Las infraestructuras del transporte: magnitud y paradojas de una transformación histórica», en GÓMEZ MENDOZA J., LOIS GONZÁLEZ R.C., NEL·LO I COLOM O. (dirs.): *Repensar el Estado: crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España*, Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, pp. 93-100.
- DARÀS I MAHIQUES B. (2015): «Los mejores: Norbert Ferrer y Marege. Comerciante de naranja», *Carcaixent Història antiga i contemporània. Arxiu de Carcaixent*.
- DARNIS J.-P. (2015): «Les politiques transfrontalières France-Italie et les nouveaux enjeux territoriaux», *Espaces et sociétés*, 160-161, 1, pp. 37-49.
- DELAGE A. (2013): *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaureux et Liège Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat, Lyon, Université Lumière-Lyon II, 540 pp.
- DÍAZ PARRA I. (2010): «De periferia obrera a espacio central. Desarrollo urbano y promoción social del sector Santa Justa de Sevilla», *Espacio y Tiempo: Revista de Ciencias Humanas*, 24, pp. 115-130.
- DÍEZ VERDEJO J.A., PINAZO HERNANDIS J. (2005): «La euroregión Pirineos-Mediterráneo: una evaluación estratégica», *Cuadernos constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, 52, pp. 131-153.
- DIMITRIOU H.T., WARD J.E., WRIGHT P.G. (2013): «Mega transport projects - Beyond the 'iron triangle': Findings from the OMEGA research programme», *Progress in Planning*, 86, pp. 1-43.
- ENGUÏX S. (2010): «Francia se decanta por el corredor mediterráneo», *La Vanguardia*, 9 junio 2010.
- ENGUÏX S. (2012a): «El PP valenciano sale en defensa de Ana Pastor», *La Vanguardia*, 23 marzo 2012.
- ENGUÏX S. (2012b): «Boira pide recuperar el espíritu emprendedor valenciano», *La Vanguardia*, 21 junio 2012.
- ENGUÏX S. (2014): «Aviso de las patronales valencianas: "Catalunya es nuestro mejor cliente"», *La Vanguardia*, 9 julio 2014.
- ENGUÏX S., CARCHANO M.J. (2010): «Empresarios catalanes y valencianos reclaman el corredor mediterráneo», *La Vanguardia*, 6 junio 2010.
- ESTEVE PÉREZ J., GARCÍA SÁNCHEZ A. (2015): «Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands», *Maritime Economics & Logistics*, 17, pp. 371-388.
- ESTRADA A. (2011): «¿Puede el corredor mediterráneo afectar al transporte por carretera?», *Transporte y logística terrestre*, 180, p. 3.
- ESTRADA A. (2014): «La realidad del transporte de mercancías en España. Los fracasos del Corredor Mediterráneo», *Logística, transporte, paquetería y almacenaje*, 207, p. 3.
- EU CORE NET CITIES (2013): «Qu'est-ce que la plateforme EU Core Net Cities?», *EU Core Net Cities Platform*.

- EUROGROUP CONSULTING (2012): *Le Fret ferroviaire, un mode d'avenir pour l'Europe. Regards croisés de chargeurs, opérateurs, commissionnaires, gestionnaires d'infrastructures et pouvoirs publics*, Puteaux, Semaine internationale du Transport et de la Logistique, 41 pp.
- FABRA M.À. (1975): «Valencianisme i Economia: Ignasi Villalonga (1895-1973)», *Arguments*, 2, pp. 59-184.
- FAURE A. (2004): «Territoires/territorialisation», en BOUSSAGUET L., JACQUOT S., RAVINET P. (dirs.): *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 518.
- FERRMED (2009): *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, Bruxelles, Commission européenne, 205 pp.
- FERRMED (2012a): *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, Bruxelles, Ferrmed, 39 pp.
- FERRMED (2012b): «FERRMED Report on the Actions in the Mediterranean Corridor. Executive Summary», Bruxelles, Ferrmed.
- FERRMED (s.d.): «Ce qu'est Ferrmed», *Ferrmed*.
- FERRMED, CENIT (en prensa): «Plan d'action à court, moyen et long terme dans le corridor méditerranéen (entre Lyon et Algésiras)», Bruxelles; Barcelone, Ferrmed.
- FERRMED, EU CORE NET CITIES (2015): *Bottom-up analysis and proposals concerning sections: Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Murcia – Almería and Barcelona – Lleida – Zaragoza*, Bruxelles; Barcelone, Ferrmed, 78 pp.
- FERROVIE DELLO STATO (2001): *HIGHSPEEDMIX Project. High Speed Freight on the European High Speed Rail Network*, Rome, Ferrovie dello Stato, 94 pp.
- FLORIDA R., AYRES I. (2008): «Megaregions: The importance of place», *Harvard Business Review*, 86, 3, pp. 18-22.
- FLORIDA R., GULDEN T., MELLANDER C. (2008): «The rise of the mega-region», *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1, 3, pp. 459-476.
- FOUCHER M. (2007): *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 248 pp.
- FREY K., HARTWIG J., DOLL C. (2014): «Accelerating a shift from road to rail freight transport in Germany – Three scenarios», *Transport Research Arena*, p. 10.
- GARCÍA MARTÍNEZ J.A., JUSTEL ALONSO Á., QUILES PUENTE R.L., SAN MARTÍN ÁLVAREZ J.E., MARTÍN RODRÍGUEZ L.F. (2010): *La planificación integral: Transporte de mercancías en España*, Madrid, Universidad Europea de Madrid, 132 pp.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2011): «El conseller Recoder presenta l'Agenda Catalana per al Corredor Mediterrani», *Sala de Premsa*.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2013a): «Territori i Sostenibilitat lidera un projecte europeu per potenciar el transport ferroviari de mercaderies al Corredor Mediterrani», *Sala de Premsa*.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2013b): «La Generalitat reclama al govern francès que tot el Corredor Mediterrani tingui les mateixes característiques i funcionalitat», *Sala de Premsa*.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2015): «Catalunya presenta a Brussel·les el Manifest per millorar la competitivitat dels serveis multimodals al Corredor Mediterrani», *govern.cat*.

- GENERALITAT VALENCIANA (2013): «Bonig defiende la implantación del tercer carril como infraestructura que adelanta una década la llegada del Corredor Mediterráneo - Notas de Prensa - Gabinete de Comunicación - Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente», *Generalitat Valenciana*.
- GIMÉNEZ I CAPDEVILA R. (2012): «Ideologia i geopolítica en la configuració del sistema de transports transpirinenc (1982-2011)», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 74, pp. 79-99.
- GÓMEZ P.L. (2008): «Estamos cosiendo España con cables de acero», *Las Provincias*, 11 mayo 2008.
- GONZÁLEZ LAXE F. (2015): «Les réformes portuaires en Espagne: analyse critique des modèles économiques, de gestion et de relation», *Séminaire EMAR*.
- GONZÁLEZ LAXE F., FREIRE SEOANE M.J., PAIS MONTES C. (2012): «Maritime degree, centrality and vulnerability: port hierarchies and emerging areas in containerized transport (2008–2010)», *Journal of Transport Geography*, 24, pp. 33-44.
- GRANT W. (1989): *Pressure groups, politics and democracy in Britain*, London / New York, Harvester Wheatsheaf, 196 pp.
- GREGORY D. (dir.) (2009): *The Dictionary of Human Geography*, 5th ed, Malden, MA, Blackwell, 1052 pp.
- GROSSMAN E., SAURUGGER S. (2002): «Etudier les groupes d'intérêt en Europe», *Politique européenne*, 3, pp. 5-17.
- GROSSMAN E., SAURUGGER S. (2006): «Les groupes d'intérêt au secours de la démocratie?», *Revue française de science politique*, vol. 56, 2, pp. 299-321.
- GUÉDEL F. (2014): *Etude du marché de transport sur le corridor méditerranéen. Application au transport de marchandises*, Mémoire de fin d'études, Champs-sur-Marne, École Nationale des Ponts et Chaussées, 70 pp.
- HÉRIN R. (1968): «L'agrumiculture espagnole», *Méditerranée*, 9, 4, pp. 335-383.
- HERRERA L., VILLARINO PÉREZ M. (2005): «Turismo rural en España: paisajes y usuarios, nuevos usos y nuevas visiones», *Cuadernos de Turismo*, 15, pp. 63-76.
- HESSE M. (2013): «Cities and flows: re-asserting a relationship as fundamental as it is delicate», *Journal of Transport Geography*, 29, pp. 33-42.
- HESSE M. (2015a): «Selling the Region as Hub», en CIDELL J., PRYTHERCH D. (dirs.), *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*, London, Routledge, pp. 207-227.
- HESSE M. (2015b): «Megaurban regions: epistemology, discourse patterns, big urban business», en HARRISON J., HOYLER M. (dirs.), *Megaregions: Globalization's New Urban Form*, Cheltenham / Northampton, Edward Elgar Publishing, pp. 29-50.
- HESSE M., CARR C. (2013): «Integration vs. fragmentation: Spatial governance for land and mobility—the case of Luxembourg» HESSE M., CARUSO G., GERBER P., VITI F. (dirs.): *Proceedings of the BIVEC-GIBET Transport Research Days*.
- HESSE M., KMEC S., RECKINGER R., WILLE C. (2012): «Regionalisation processes as practices of borderisation», *Unpacking cross-border governance*.
- HEYMAN J. (2007): «Environmental issues at the US–Mexico border and the unequal territorialization of value», en HORNBERG A., MCNEIL J.R., MARTI-

- NEZ-ALIER J. (dirs.), *Rethinking environmental history: World-systems history and global environmental change*, New York, Altamira Press, pp. 327-241.
- HOSBEC (2015): *Informe Perspectivas Turísticas EXCELTUR - Primer trimestre de 2015*, Benidorm, Hosbec, 50 pp.
- HOUSSEL J.-P. (1983): «L'industrialisation spontanée dans la région de Valence (Espagne)», *Les Cahiers Nantais*, 22, pp. 174-180.
- HUYGHE F.-B. (2013): *Think tanks: quand les idées changent vraiment le monde*, Paris, INHESJ, Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice: Vuibert.
- INEA (2015): «Corridors - Transport».
- INEA (s.d.): «Linking East and West - Transport».
- INSTITUT IGNASI VILLALONGA (2010): *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, Valencia, Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, 194 pp.
- JORDAN A.G., RICHARDSON J.J. (1987): *Government and pressure groups in Britain*, London, Oxford University Press, 328 pp.
- JULIÁN A., GUERRERO B. (2011): «Inauguración del AVE Madrid-Levante con una estación Madrid Puerta de Atocha renovada», *Via libre*, 548, pp. 23-28.
- KTH-RAILWAY GROUP, TÜB (2010): «Ferrmed Wagon Concept (Étude sur le concept de wagon de marchandises)», Bruxelles, Ferrmed.
- LA TRANSALPINE (2015): «La Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin», Lyon, plaquette de présentation.
- LE BOT F., PERRIN C. (dirs.) (2011): *Les chemins de l'industrialisation en Espagne et en France: les PME et le développement des territoires, XVIIIe-XXIe siècles*, Bruxelles / New York, P.I.E. Peter Lang (Collection «France contemporaine»), 390 pp.
- LEGRAND M., BARRIO E.C. (2009): «LGV Perpignan-Figueras: l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe», *Travaux*, 867, pp. 24-27.
- LENTISCO D. (2005): *Cuando el hierro se hace camino: historia del ferrocarril en España*, Madrid, Alianza Editorial, 321 pp.
- LEVANTE-EMV (2016): «El 'lobby' valenciano por el Corredor alza la voz ante Fomento y Bruselas», *Levante*, 7 marzo 2016.
- LÉVY, J., LUSSAULT, M. (dirs.) (2003): *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033 pp.
- LEZAUN J., GROENLEER M. (2006): «Food control emergencies and the territorialization of the European Union», *European Integration*, 28, 5, pp. 437-455.
- LIBOUREL E. (2011): *L'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen. Stratégies multiscalaires et aménagement urbain*, Mémoire de Master 2, Champs-sur-Marne, Université Paris-Est, 168 pp.
- LIBOUREL E. (2014): «The Mediterranean railway corridor: territorialising multiple visions of a macro-regional axis», *Transport Research Arena 2014*.
- LIBOUREL E. (2016): «Les découpages territoriaux en Espagne à l'épreuve de l'aménagement du territoire: l'exemple des transports», *EchoGéo*, 35.
- LOYER B. (2006): *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 335 pp.
- LUS ARANA, L.M., TOBELEM, J.-M., OCKMAN, J. (dirs.) (2014): *Les bulles de Bilbao: la mutation des musées depuis Frank Gehry*, Paris, Éditions B2 (Actualités), 144 pp.

- MADRID RAMOS M., AYUSO CALLE G., TANNER P., CERIANI L., ARTALEJO E. (2014): «Ampliación del Complejo Ferroviario de Atocha (Fase I)», *Hormigón y Ace-ro*, 65, 273, pp. 169-198.
- MARGAIL F. (1996): «De la correspondance à l'interopérabilité: les mots de l'interconnexion», *Flux*, 12, 25, pp. 28-35.
- MARGIOCCHI F., TASSI P., BONNEFOND A., LAVANDIER C., TERROIR J. (dirs.) (2010): «Bruit des transports, influence de la structure temporelle sur la gêne, les performances cognitives et le sommeil (Projet RAPS-coopération Deufrako)», *10ème Congrès Français d'Acoustique*.
- MARTOUZET D. (2002): *Normes et valeurs en aménagement-urbanisme, limites de la rationalité et nécessité de prise en compte du multi-niveaux*, Thèse de doctorat, Bordeaux, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 516 pp.
- MECA J. (2012): «El corredor tendrá una rentabilidad de 677 millones al año», *La Verdad*, 27 julio 2012.
- MERINO M. DEL M. (2011): «Los hogares del AVE. Las terminales de la red de alta velocidad española», *Revista del Ministerio de Fomento*, 608, p. 156.
- MILLA BORDERA P.J. (2013): «La exclusión de la comarca de la Foia de Castalla (Alicante) por el trazado del nuevo proyecto del Corredor Ferroviario del Mediterráneo», *GeoGraphos*, 4, 41, pp. 224-239.
- MILLÁN ESCRICHE M. (2002): «La diversificación en el medio rural como factor de desarrollo», *Papeles de geografía*, 36, pp. 223-238.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1987): *Plan de Transporte Ferroviario*, Madrid, Ministerio de Fomento, 113 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1993): *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, Madrid, MOPT, 379 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2000): «Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007», Madrid, Document non publié et présentation du Ministère.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005): *PEIT: Plan estratégico de infraestructuras y transporte: 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 182 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2010): «Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España», Madrid, Présentation du Ministère.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2012): *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*, Madrid, Ministerio de Fomento, 386 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2016): «Boletín estadístico online - Puertos del Estado», *Ministerio de Fomento*.
- MINISTERIO DE FOMENTO (s.d.): «Mapas de tráfico».
- MOLTÓ E. (2013): «Rajoy esquivó a Castedo en la inauguración del AVE a Alicante», *El País*, 17 junio 2013.
- MONIOS J. (2011): «The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports», *Research in Transportation Economics*, 33, 1, pp. 59-66.
- MONTESINOS J. (2014): «El imposible Corredor Mediterráneo», *Valencia News*, 21 enero 2014.

- MONZÓN A., ORTEGA E., LÓPEZ E. (2010): «Evaluación de los impactos territoriales y económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020», *Cuadernos de Investigación del Transporte*, pp. 10-19.
- MORALES GIL A. (1997): *Aspectos geográficos de la horticultura de ciclo manipulado en España*, Alicante, Universidad de Alicante, 165 pp.
- MORALES GIL A. (2010): «Las superficies logísticas y la organización espacial de redes de transporte de mercancías en España», *Papeles de geografía*, 51, pp. 211-222.
- MORIYÓN A. (2015): «Sin inversiones en infraestructuras no es posible el desarrollo económico», *El Comercio*, 19 mayo 2015.
- MÜHLSTEIN P. (2014): «Les projets d'infrastructures de transport, tous "inutiles et imposés"? Réflexions et propositions sur le projet ferroviaire Lyon-Turin», <http://yonnelautre.fr>.
- MUÑOZ R. (2005): «Zapatero promete unir todas las capitales de provincia por AVE y autovía en 2020», *El País*, 12 julio 2005.
- MUÑOZ MARTÍNEZ C. (2012): «La red transeuropea de transportes y el corredor Mediterráneo», Madrid, Working Paper.
- MUÑOZ MARTÍNEZ C., BARREIRO PEREIRA F., LÓPEZ DE SABANDO V.I. (2014): «Análisis económico del Corredor Ferroviario Mediterráneo en el marco de la Red Transeuropea de Transporte», *RUE: Revista universitaria europea*, 20, pp. 49-72.
- MUÑOZ RUBIO M. (1995): *RENFE, 1941-1991: medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna, 398 pp.
- NAVARRO S. (2012): «Ferremed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo», *El País*, 12 junio 2012.
- NAVAS J.A., TIZÓN Á. (1988): «El "contrato del siglo" de Renfe se reparte entre Alstom y el grupo liderado por Siemens», *El País*, 24 diciembre 1988.
- NISKANEN, E. (dir.) (2005): *TIPP- Final Report.pdf*, Leeds, Commission européenne, 117 pp.
- OCDE (1977): *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, Paris, OCDE, xvi+683 pp.
- OFFERLÉ M. (1998): *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 158 pp.
- OLIVARES RUIPÉREZ R. (2011): «Los exportadores de cítricos piden el Corredor para "ahorrar costes"», *El Periódico Mediterraneo*, 29 septiembre 2011.
- OLLIVIER-TRIGALO M. (2009): «Politiques de transport: où en sont les Régions? Actions, doctrines et institutionnalisation», *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, julio, 3, p. 471.
- OLMOS J. (2011): «España, invertebrada a gran velocidad», *L'ESPILL*, 37, pp. 2-12.
- ORDÓÑEZ J.L. (1995): «Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro», *Revista MOPTMA*, pp. 22-27.
- ORTEGA L. (2012a): «Un aeropuerto para protestar», *El País*, 30 enero 2012.
- ORTEGA L. (2012b): «Las obras del tercer carril de Valencia a Tarragona empezarán en 2013», *El País*, 19 diciembre 2012.

- ORTEGA Y GASSET J. (2007): *España invertebrada: bosquejo de algunos pensamientos históricos*, édition originale 1921, Madrid, Espasa-Calpe (Colección Austral; Ciencias/humanidades), 140 pp.
- ORTUÑO PADILLA A. (2014): *El impacto económico de la conexión del puerto de Alicante por ferrocarril*, INECA, Alicante, 61 pp.
- ORTUÑO PADILLA A., BAUTISTA RODRÍGUEZ D., FERNÁNDEZ ARACIL P., FERNÁNDEZ MOROTE G., SÁNCHEZ GALIANO J.C. (2015): «HSR passengers profile in “sun and beach” tourism destinies: the case of Alicante (Spain)», *High-speed rail and the city*.
- PALAFIX GAMIR J. (1983): «Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920-1930)», *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1, 2, pp. 339-351.
- PARLEMENT EUROPÉEN (1996): «Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport», *Journal Officiel des Communautés européennes*, L228.
- PARLEMENT EUROPÉEN (2001): «Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel», *Journal Officiel de l'Union européenne*, pp. 1-27.
- PASQUIER R. (2002): «Quand l'Europe frappe à la porte des régions», *Politique européenne*, 3, pp. 159-177.
- PASSERON J.-C. (2001): «Acteur, agent, actant: personnages en quête d'un scénario introuvable», *Revue européenne des sciences sociales*, XXXIX, 121, pp. 15-30.
- PELLEJERO MARTÍNEZ C. (2012): «La política turística en la España del siglo XX: una visión general», *Historia Contemporánea*, 25, pp. 233-265.
- PÉREZ I. (2012): «Císcar: “La ministra votó en contra del Corredor porque sabía que estaba garantizado”», *El Mundo*, 23 marzo 2012.
- PÉREZ R. (2013): «El Gobierno estudia el proyecto del Centro Logístico Intermodal de Pulpí», *ABC*, 11 octubre 2013.
- PÉREZ MESA J.C., GARCÍA BARRANCO M.C. (2015): *Influencia de la distribución europea en la gestión logística del exportador: El caso de España, Alemania, Francia y Países del Este*, Almería, Universidad de Almería, 228 pp.
- PERPINYÀ I GRAU R. (1931): «L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia», *Economia i Finances*, pp. 354-377.
- PRENTICE B.E. (2006): «Gateways, Corridors and Strategic City Pairs», *Canadian Transportation Research Forum 41st Annual Meeting*, pp. 520-534.
- PREMUS H., ZONNEVELD W. (2003): «What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors», *Journal of Transport Geography*, 11, 3, pp. 167-177.
- PRO-AVE (2012): «Carta del Presidente», *Fundacion Pro-AVE*.
- RENFE, MINISTERIO DE FOMENTO (1979): *Plan general de ferrocarriles 1980-91*, Madrid, Ministerio de Fomento, 48 + 149 pp.
- REY-VALETTE H., CHIA E., MATHÉ S., MICHEL L., NOUGARÈDES B., SOULARD C.-T., MAUREL P., JARRIGE F., BARBE E., GUIHENEUF P.-Y. (2014): «Comment analyser

- la gouvernance territoriale? Mise à l'épreuve d'une grille de lecture», *Géographie, économie, société*, 16, 1, pp. 65-89.
- RIBEILL G. (2011): «Vers une Europe ferroviaire sans frontières techniques. Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou Les heurs et malheurs d'un enjeu majeur», *Chemins de fer*, 527, pp. 32-38.
- RICÓS F., CARCHANO M.J. (2012): «El Consell justifica a Pastor en su voto contra el corredor mediterráneo», *Las Provincias*, 24 marzo 2012.
- RODRIGUE J.-P. (2004): «Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: the Logistical Integration of the BosWash Corridor», *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 95, 2, pp. 147-161.
- RODRÍGUEZ ACEVEDO J.M., MARTÍN MARTÍN V.O., JEREZ DARIAS L.M. (2011): «La financiación de las oligarquías provinciales en el apogeo y crisis del negocio inmobiliario en España: una reflexión sociológica sobre las cajas de ahorros», *Revista de economía crítica*, 12, pp. 104-130.
- RODRÍGUEZ BERNAL E. (2002): «El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla: la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario», *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*, pp. 205-222.
- ROMERA FRANCO J.D. (2011): «Dinámica industrial, planteamiento y ordenación del territorio en el municipio de Lorca (Murcia, sureste de España)», *Investigaciones Geográficas*, 54, pp. 249-278.
- ROMERO GONZÁLEZ J., ALBEROLA M. (dirs.) (2005): *Los límites del territorio: el País Valenciano en la encrucijada*, Valencia, Universitat de València, 327 pp.
- SAFORGUÍA (2010): «Gandia Protur diseña paquetes turísticos para aprovechar la llegada del AVE a Valencia», *saforguia.com*.
- SAFORGUÍA (2011): «La alta velocidad llega a Gandía», *saforguia.com*.
- SALA I MARTÍN X. (2013): «¿Cuál es la importancia del corredor mediterráneo?», *La Vanguardia*, 25 febrero 2013.
- SANTAMARINA CAMPOS B. (2014): «La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los nuevos imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia», *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12, 4, pp. 707-718.
- SANTOS Y GANGES L. (2007): *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 456 pp.
- SAURUGGER S. (2003): «Les groupes d'intérêts entre démocratie associative et mécanismes de contrôle», *Raisons politiques*, 10, 2, p. 151.
- SAVY M. (2005): «Transport de fret: le rail ou la route?», *Sociétal*, 49, pp. 73-78.
- SAVY M., LIU X. (2010): «La plate-forme logistique, objet exemplaire d'aménagement urbain», *Les premières Journées du Pôle Ville de l'Université Paris Est Ville: Transport et Territoire, Quoi de neuf*.
- SCHÖNHARTING J., SCHMIDT A., FRANK A., BREMER S. (2003): «Towards the multi-modal transport of people and freight: interconnective networks in the Rhein-Ruhr Metropolis», *Journal of Transport Geography*, 11, 3, pp. 193-203.
- SEGARRA A., TERUEL M., MIRAVET D., JOVÉ E., GOMBAU V. (2013): *Anàlisis costebeneficio del corredor mediterráneo y sus alternativas*, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili, 94 pp.

- SERRANO M. (2014): «Referente méditerranéen. El nuevo muelle de la Química del puerto de Tarragona entra en actividad», *Revista del Ministerio de Fomento*, 644, pp. 36-37.
- SERRANO MARTÍNEZ J.M. (2012): «Del arco al eje mediterráneo en España. Hacia la consolidación de un corredor de transportes», *Finisterra*, XLVII, 93.
- SIMON CARRION J. (2013): «Hoy ha comenzado en Pulpí el viaje de “PORT RAIL ALMANZORA LEVANTE, S.L.” (P.R.A.Logística), Sociedad para la Promoción y Desarrollo de un Centro Logístico en Pulpí», *Levante*, 25 enero 2013.
- SIROUX J.-L. (2008): «La dépolitisation du discours au sein des rapports annuels de l’Organisation mondiale du commerce», *Mots. Les langages du politique*, 88, pp. 13-23.
- SMITH M.J. (1993): *Pressure, power and policy: state autonomy and policy networks in Britain and the United States*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 262 pp.
- SOLANO D. (2013): «Dossier “Ports espagnols”», *Journal de la Marine marchande*, 4891, pp. 7-24.
- SORIA H. (1996): «La exportación de cítricos», *Vida rural*, 36, pp. 70-72.
- STRAUSS K. (2008): «Re-engaging with rationality in economic geography: behavioural approaches and the importance of context in decision-making», *Journal of Economic Geography*, 8, 2, pp. 137-156.
- SUBRA P. (2008): «L’aménagement, une question géopolitique!», *Hérodote*, 130, 3, pp. 222-250.
- SUTTON K. (2013): «Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Susse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines», *Revue d’Économie Régionale & Urbaine*, 1, pp. 179-201.
- TAMAMES R., RUEDA SERÓN A. (2000): *Estructura económica de España*, 24.^a ed., Madrid, Alianza (El libro universitario Ciencias sociales Manuales), 1035 pp.
- TERRIN J.-J., MARIE J.-B., LEHEIS S. (dirs.) (2011): *Gares et dynamiques urbaines: les enjeux de la grande vitesse = Railway stations and urban dynamics: high-speed issues: Barcelona, Lille, Lyon, Marseille, Rotterdam, Torino, Marseille, Parenthèses* (Collection La ville en train de se faire), 217 pp.
- TORRICELLI G.P. (2002): «La carte (prospective) comme médiation symbolique», en DEBARBIEUX B., VANIER M. (dirs.), *Ces territorialités qui se dessinent*, La Tour d’Aigues / Paris, Editions de l’Aube / Datar, pp. 145-160.
- TORTELLA CASARES G. (1994): *El desarrollo de la España contemporánea: historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza (Alianza Universidad. Textos), 427 pp.
- TRANS-EUROPE TGV (2015): «L’axe TGV européen Rhin-Rhône-Méditerranée», *Trans Europe TGV*.
- TURRO M. (2010a): *Libre blanc de les infraestructures de l’euroregio de l’Arc Mediterrani (EURAM)*, Valencia, IIVVEE, 50 pp.
- TURRO M. (2010b): *The Mediterranean Arch Region. The Mediterranean Arch Region: Gateway to Europe*, Valencia, IIVVEE, 50 pp.
- VALERO A. (2009): «Le tourisme dans le Maroc espagnol sous le Patronato Nacional de Turismo 1928-1936», en SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES OUTRE-MERS (dir.), *Le*

- tourisme dans l'espace français (XIX-XX siècles)*, Paris, Société française des Outre-Mers, pp. 220-240.
- VAN MIERT K. (2003): «Observations concernant le rapport sur la révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport», Bruxelles, Forum Européen de l'Énergie et des Transports.
- VANIER M. (dir.) (2009): *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 228 pp.
- VÁZQUEZ C. (2012a): «Un pulso entre patronales. AVE y Pro-AVE reivindican su protagonismo frente a Cierval», *El País*, 23 abril 2012.
- VÁZQUEZ C. (2012b): «El tercer rail es diez veces más barato que un corredor nuevo», *El País*, 26 abril 2012.
- VÁZQUEZ C. (2014): «Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril», *El País*, 20 enero 2014.
- VIDAL OLIVARES J. (1992): «L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole: le cas de l'agriculture du Pays valencien, 1850-1914», *Histoire, Économie et Société*, 1, pp. 157-172.
- VILLALONGA I. (1934): «El actual momento de la economía valenciana y su relación con el conjunto de la economía española», en UNIÓN ECONÓMICA (dir.), *Solidaridad económica nacional. Ciclo de conferencias sobre la aportación de diferentes regiones españolas a la economía nacional*, Madrid, Publicaciones de la Unión económica, pp. 101-121.
- VINOIS J.-A. (2004): «ERTMS, une opportunité sans précédent pour concrétiser l'interopérabilité du réseau ferroviaire communautaire», *Revue générale des chemins de fer*, 128, pp. 9-14.
- WHEBELL C.F.J. (1969): «Corridors: A Theory of Urban Systems», *Annals of the Association of American Geographers*, 59, 1, pp. 1-26.
- WORLD BANK (1963): *The Economic Development of Spain*, Baltimore, John Hopkins Press, 456 pp.
- ZEMBRI P., LIBOUREL E. (2016): «Towards oversized high-speed rail systems? Some lessons from French and Spanish cases».
- (2007): «Rajoy promete unir a todas las capitales de provincia por AVE a 350 km/hora», *El Mundo*, 21 mayo 2007.
- (2015): «Ley 6/2015, de 2 de abril, de Reconocimiento, Protección y Promoción de las Señas de Identidad del Pueblo Valenciano», *Boletín Oficial del Estado*, 28 abril 2015, pp. 36852-36866.

Anexos

ANEXO 1 - LISTA DE ENTREVISTAS

	Fecha	Interlocutor	Organisamo	Lugar de la entrevista
1	15/03/2011	Ricardo Martínez	Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia	Servicio de Urbanismo (Valencia)
2	15/03/2011	Josep Vicent Boira i Maiques	Facultad de Geografía	Universidad de Valencia
3	16/03/2011	José López Ochoa	ADIF	Estació del Nord (Valencia)
4	17/03/2011	Germà Bel i Queralt	Facultad de Economía	Universidad de Barcelona
5	17/03/2011	Rafael Puig	Business Eumed	Barcelona
6	18/03/2011	Antoni Durà	Departamento de Geografía	Universidad Autónoma de Barcelona
7	21/03/2011	Andrés Monzón	Laboratorio TRANSyT	Escuela de Caminos de Madrid
8	23/03/2011	Carlos Domingo Soler	Sociedad Valencia Parque Central	Estación Joaquín Sorolla (Valencia)
9	19/02/2013	Eulalie Rodrigues	RFF	RFF (París)
10	25/02/2013	Jean Calio	RFF	RFF (París)
11	26/03/2013	Joan Amorós	Ferrmed	París
12	17/06/2013	Antonio Puchades	Propietario inmobiliario	Benidorm
13	05/09/2013	Mari-Carmen Bosch Rubio	AVEC Gremio	Manises
14	17/09/2013	Julia Salom	Departamento de Geografía	Universidad de Valencia
15	17/09/2013	Maria José Garcia	Valencia Parque Central (Comunicación)	Estación Joaquín Sorolla (Valencia)

	Fecha	Interlocutor	Organisamo	Lugar de la entrevista
16	18/09/2013	Josep Vicent Boira i Maiques	Departamento de Geografía	Universidad de Valencia
17	18/09/2013	Juan Miguel Albertos	Departamento de Geografía	Universidad de Valencia
18	24/09/2013	Pau Caparrós	IIVEE	Valencia
19	26/09/2013	Domingo Martínez	CROEM	Murcia
20	26/09/2013	José Maria Serrano	Universidad de Murcia	Murcia
21	27/09/2013	Julio César Salido	Puerto de Alicante	Alicante
22	30/09/2013	Arturo Jiménez Rodríguez	COEPA	Alicante
23	30/09/2013	Javier Vidal Olivares	Departamento de Economía	Universidad de Alicante
24	14/10/2013	Josefina Cruz Villalón	Departamento de Geografía	Universidad de Sevilla
25	17/10/2013	Angel Aparicio	Escuela de Caminos de Madrid	Madrid
26	18/10/2013	Luis Santos y Ganges	Departamento de Geografía	Universidad de Valladolid
27	22/10/2013	Clara Zamorano	ADIF	Madrid
28	22/10/2013	Luis Arranz	ADIF	Madrid
29	29/10/2013	Juan Carlos García Palomares	Universidad Complutense	Madrid
30	31/10/2013	Manuel Niño	SG Infra - Fomento	Madrid
31	08/11/2013	Jesús Guerrero	AVE	Valencia
32	11/11/2013	César Camisón Zozorna	Facultad de Economía	Universidad de Valencia
33	11/11/2013	Sergio Guërri	Valencia Port	Valencia
34	13/11/2013	Joan Balta	BSAV	Barcelona
35	20/11/2013	Maria Eugenia del Corral	Cierval	Valencia
36	22/11/2013	Manuel Guerra	Puerto de Valencia	Valencia
37	25/11/2013	Jaime Pallarol	Universidad Politécnica de Valencia + Servicio de Transportes de la Generalitat Valenciana	Valencia

	Fecha	Interlocutor	Organisamo	Lugar de la entrevista
38	26/11/2013	Michel Toumi	ASCER	Castellón
39	26/11/2013	Juan Bautista Mingarro	Puerto de Castellón	Castellón
40	05/03/2014	Anna Ricciardi	INEA	Bruselas
41	27/01/2015	Manuel Medina	SEAT	Barcelona
42	05/02/2015	Günther Ettl	DG-Move	Bruselas
43	05/02/2015	Inmaculada Rodríguez Piñero	Parlamento Europeo	Bruselas

ANEXO 2 – CUESTIONARIO BASE

A propósito del interlocutor

- Tipo de actividad
- Lugar de trabajo/empresa
- Puesto en la empresa/administración
- ¿Tiene doble pertenencia?
- ¿Tiene un papel político?
- ¿Cuál es su papel en el tema del Corredor Mediterráneo? Infraestructura, política, estaciones, industria, investigación...

Grupos de acción

- ¿Pertenece a un *lobby* o grupo constituido?
- ¿Expresión pública de algún tipo de opinión?
- Conocimiento de los *lobbies*
- Opinión sobre los *lobbies* existentes

A propósito del Corredor Mediterráneo

- Definición personal del Corredor Mediterráneo
- Elección de una hipótesis cartográfica y comentario de esta
- Opinión personal del interlocutor sobre el Corredor
- Puntos positivos y negativos del Corredor Mediterráneo (y del Corredor Central, Corredor Atlántico, Madrid-Lisboa, otro...)
- ¿Pasajeros o mercancías?
- ¿Alta velocidad relevante?
- Opciones no ferroviarias: carretera, marítimo...
- Conexión con la globalización
- ¿Cómo definiría la noción de corredor?

Papel de las instituciones

- Papel de la Unión Europea: oportunidad u obligación
- Papel del Gobierno central
- Ambigüedad política (PP/PSOE)
- Papel de la Generalitat: cooperación o competencia y con quién
- Papel de los puertos, de las CCI, de las asociaciones de empresas...
- ¿Qué sector económico influye más?
- Papel de las ciudades, grandes, medianas y pequeñas, y sus intereses
- Citar a una personalidad política en favor y en contra del Corredor Mediterráneo

Punto de vista sobre los proyectos

- Intereses de la empresa/administración
- Intereses del sector de actividades
- Estrategias territoriales existentes (¿de dónde vienen y a dónde van los productos? ¿cuáles son los mercados?)
- Nivel regional/nacional/europeo/mediterráneo/mundial
- Opinión sobre la multiplicación de los proyectos de estaciones de alta velocidad
- ¿Proyectos relevantes en el contexto de crisis?
- Financiación de los proyectos
- Tercer carril
- Rentabilidad económica



El Corredor Mediterráneo, como proyecto de eje ferroviario, constituye un elemento clave de la planificación española y europea. Además de tener un papel de infraestructura de transporte, también cristaliza en cuestiones económicas y políticas a distintos niveles territoriales. Representa un cambio en la lógica de ordenación del territorio, al reforzar el eje litoral en detrimento de los enlaces radiales con la capital.

En este libro se propone entender cómo el Corredor viene a ser un potente factor que incita a revisar el papel de los distintos actores implicados –políticos, económicos, institucionales...–, así como a reinterpretar los paradigmas de la ordenación del territorio e interrogar la dialéctica entre las cuestiones propias de las distintas escalas territoriales. Para ello se comparan fuentes originales basadas en entrevistas y encuestas con un trabajo de análisis de los documentos españoles y europeos de planeamiento y de la mediatización de los discursos de los actores.

Finalmente, se observa que el Corredor se encuentra inmerso en un doble proceso, consistente en su politización a nivel nacional y en su despolitización a nivel europeo, contribuyendo a la remodelación de las representaciones espaciales, la organización del territorio a múltiples escalas y la recomposición de las relaciones entre los actores vinculados al proyecto.

Eloïse Libourel es doctora en Geografía de los Transportes. Es profesora de Geografía en la Université Paris-Est Marne-la-Vallée (Francia) e investigadora en el Laboratoire Ville Mobilité Transports (École Nationale des Ponts et Chaussée, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Institut Français des Systèmes et des Technologies du Transport, de l'Aménagement et des Réseaux). Su tesis doctoral, que constituye el origen de este libro, se titula *El corredor ferroviario del Mediterráneo: planificación, politización y territorialización de un proyecto de planeamiento*.