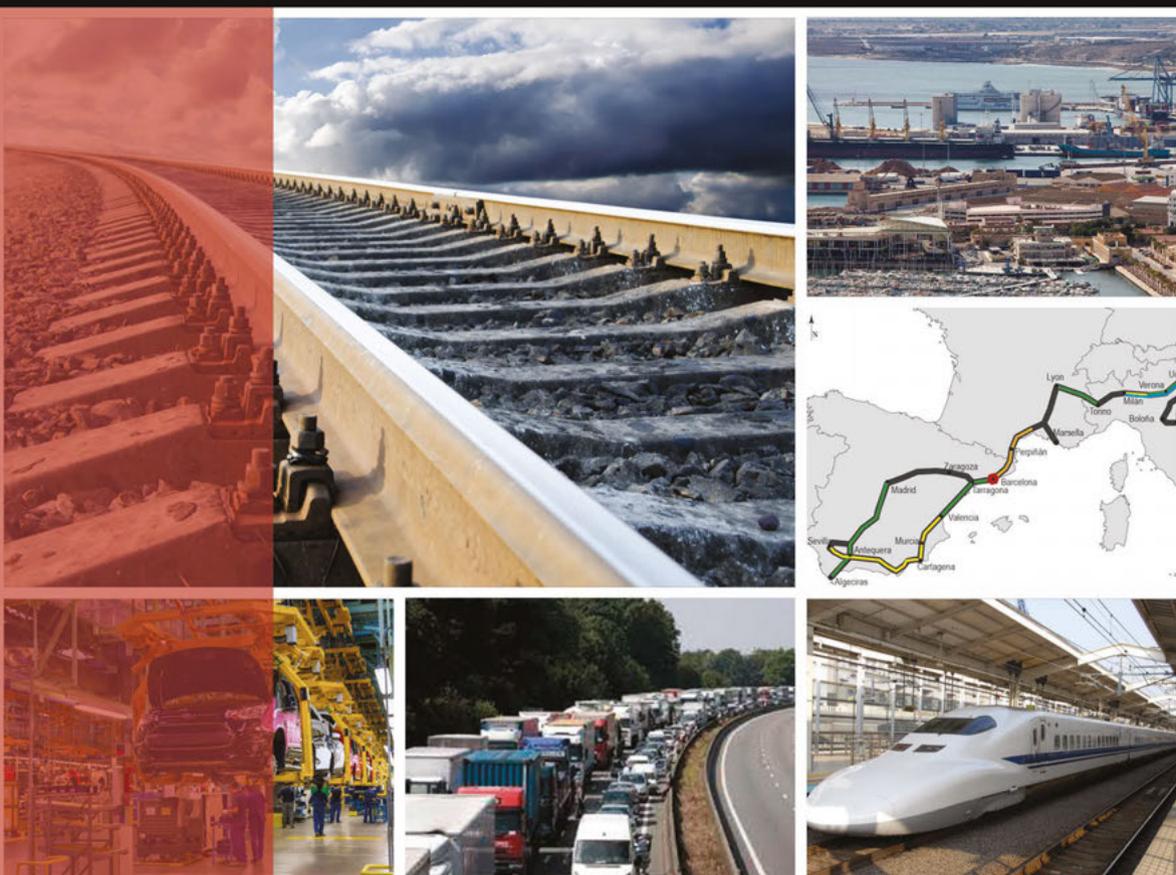


Eloïse Libourel

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.

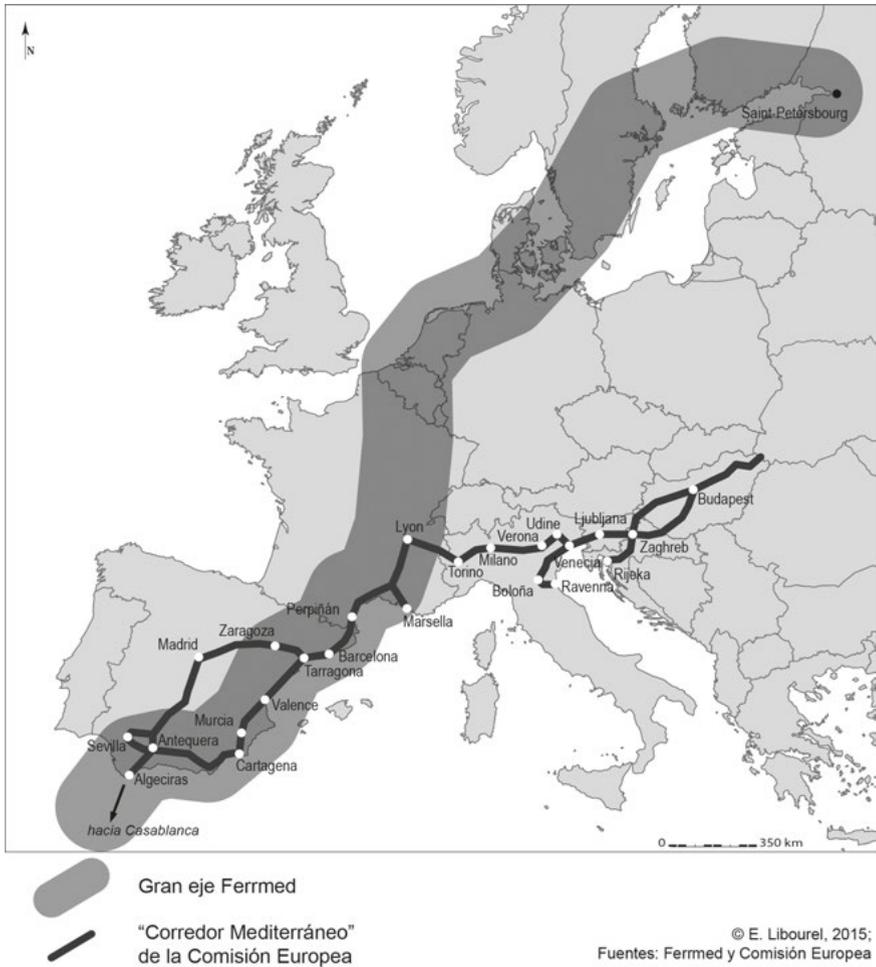
El Corredor Mediterráneo: problemas de definiciones

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

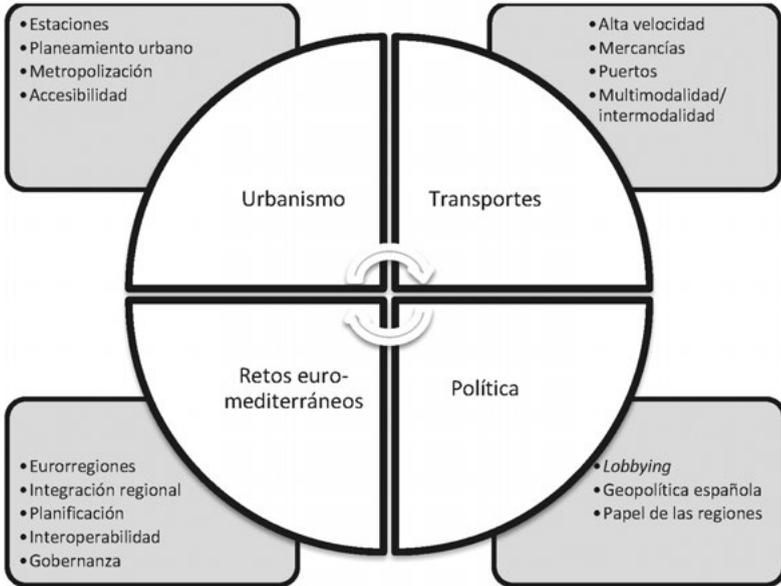
el Corredor en determinados momentos del debate político. Los gobiernos regionales a menudo tienen la iniciativa del debate, pero publican pocos informes al respecto, excepto la Generalitat de Cataluña (Generalitat de Catalunya, 2011, 2013a, 2013b, 2015). El sector privado –asociaciones empresariales 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).

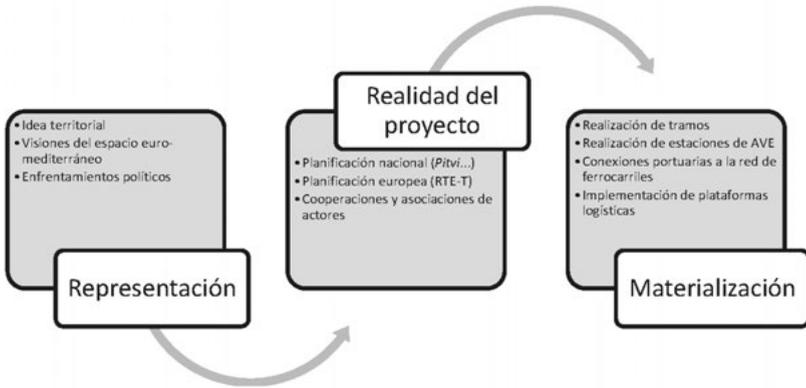
El carácter multiescalas de la inscripción del Corredor Mediterráneo en el territorio plantea tres cuestiones principales para la investigación. Las dos primeras se sitúan en la interfaz entre análisis teórico e interés operacional: se trata por una parte de identificar todos los niveles relevantes de 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.



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*.