

## Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea

J.V. Boira Maiques<sup>1</sup>, D.L.Prytherch<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Departament de Geografia, Universitat de València, Av.Blasco Ibáñez 28, 46010 Valencia.*

<sup>2</sup> *Department of Geography. Miami University, 229 Culler Hall, Oxford, Ohio 450456 (USA).*

*Josep.Boira@uv.es, prytherdl@MiamiOh.edu.com*

**RESUMEN:** El 19 de octubre de 2011, el comisario de transportes de la Unión Europea, Siim Kallas, presentaba en rueda de prensa la revisión de la estrategia europea de la Red Transeuropea de Transportes, más conocida por sus siglas en inglés, TENT-T (*Trans-European Transport Network*). Se cerraba así un convulso período en toda la Unión, pero especialmente en España con amplias discusiones sobre la inclusión o no de determinados proyectos de transporte en esta red prioritaria. En este proceso, ante la posibilidad de que se dibujaran amplios corredores de transporte a escala europea que afectaran a la Península Ibérica y especialmente a España, se dieron una serie de debates que entremezclaban nociones geográficas con política: declaraciones de parlamentos autonómicos, asociaciones empresariales, cumbres interregionales y alianzas territoriales florecieron en los años anteriores y especialmente en los meses previos a la decisión europea de octubre de 2011. En esta comunicación, revisamos las bases de aquel debate, mostrando la visión de una ordenación territorial (interregional) sin planes concretos, pero asentadas en flujos y corredores de transporte multimodales como alternativa a la planificación tradicional. Al tiempo, mostramos la mezcla de conceptos políticos y geográficos y el uso de la cartografía e infografía de base cartográfica en medios de comunicación generalistas. El debate ha proseguido en líneas muy similares hasta la actualidad mostrando que el espacio se ha convertido en materia del debate político, que la política ha incorporado la dimensión territorial conceptos como escala, red, flujos, movimiento y movilidad, espacialidad... Los medios de comunicación y la sociedad entera se preocupan por los mapas y los conceptos aplicados a la ordenación territorial, hasta ahora reservados a los círculos técnicos y aquellos se expanden saliendo de los manuales y de los debates restringidos: la cartografía inunda los medios de comunicación, los parlamentos debaten sobre región y territorio y los geógrafos debemos profundizar en estas reflexiones analizando cómo se construye la espacialidad, quienes son sus co-autores y como los discursos ayudan a construir un imaginario espacial.

Palabras-clave: Corredores de transporte, Europa, espacio construido, geopolítica.

### 1. INTRODUCCIÓN

El 19 de octubre de 2011, el comisario de transportes europeo, el estonio Siim Kallas anunciaba uno de los mayores cambios en la política de transportes de la Unión Europea: "transformar el mosaico actual de las carreteras europeas, ferrocarriles, aeropuertos y canales en una unificada "Red Transeuropea de Transporte o (RTE-T), con el fin de "garantizar el libre flujo de bienes y personas y para apoyar el crecimiento, el empleo y la competitividad de la UE" (CE, Comunicado de Prensa, 19 de octubre de 2011). El plan establecía la política y la inversión de la UE en una "red básica" de infraestructura que pretendía eliminar cuellos de botella, mejorar las infraestructuras y agilizar el transporte transfronterizo de pasajeros y de carga por igual.

Este proceso de definición de la RTE-T fue un ejercicio técnico de ordenación territorial basado en un criterio de red: analizó mapas de Europa basados en datos funcionales y económicos, volumen de población, relaciones comerciales, de tráfico, conexiones e interconexiones hasta crear una auténtica interconexión. De hecho, el mapa que se elaboró al poco tiempo mostraba Europa y sus conexiones de transporte como una red de metro urbana, donde las ciudades eran las paradas o estaciones (figura 1). La filosofía subyacente era, de acuerdo con el entonces también vicepresidente de la Comisión, Siim Kallas, que "sin buenas conexiones, Europa no puede crecer o prosperar".



**Figura 1.** Mapa que muestra, en formato semejante a la red de metro, los corredores de transporte aprobados en la reforma de octubre de 2011.

Antes de llegar a esta decisión, en España, conscientes de la importancia de la definición de una red transeuropea de transportes prioritaria, se gestó y desarrolló una profunda discusión pública sobre la relevancia de los distintos ejes candidatos. El gobierno central, la mayoría de sus comunidades autónomas y numerosas asociaciones de empresarios y sociales se involucraron en un amplio debate sobre la futura red de transporte. Este debate se desarrolló apoyándose en nociones de claro contenido geográfico y con un amplio despliegue cartográfico, tratando de influir en las prioridades de la UE a través de sus propios estudios, mapas, reuniones, seminarios e imaginarios espaciales.

En este sentido, pocas veces encontramos un más claro ejemplo de lo que Edward Soja ha definido como “el giro espacial”, puesto que sobre el debate abierto sobre el futuro de la RTE-T se desplegaron numerosos mapas y debates de calado geográfico que promovieron diferentes alternativas de corredores y debatieron sus posibles consecuencias para la regiones y para el conjunto de España. El lenguaje geográfico subyacente a la ordenación del territorio -redes, ejes de transporte, corredores de actividad económica, sistemas urbanos, nodos urbanos y enclaves logísticos, intermodalidad o regiones funcionales- se popularizó a través del debate público. Y la participación de diversos actores, públicos y privados, se materializó una rica interacción entre escalas, visiones territoriales plurales, cuestionando incluso las concepciones tradicionales radiocéntricas del estado español. El futuro de las redes de transporte europeas, su nuevo trazado, se entrelazó con la competitividad regional, la planificación espacial, la política territorial regional y estatal. En algún sentido, el debate sobre la red se entremezcló incluso con el de la identidad regional.

### 1.1. Un repaso a la conformación de la RTE-T: el contexto del debate

La definición de Red Transeuropea RTE (o TEN, *Trans-European Network*) aparece ya reconocido en el Tratado de Maastricht de 1992 como un instrumento destinado a incrementar la cohesión económica y social y permitir la libre circulación de bienes y personas. Este concepto fue más tarde retomado en el Tratado de Ámsterdam de 1997 y de Niza de 2001 y en otros textos modificativos. Para una revisión histórica de la conformación de la RTE-T véase Boira (2007) para el período 1990-2006 y, hasta 2011, Muñoz (2012). No tenemos espacio, ni es la pretensión de esta comunicación, repasar uno a uno los pasos dados para la configuración de la RTE-T hasta la actualidad, por lo que remitimos a las referencias citadas y nos centraremos en aquellas decisiones que tuvieron un reflejo en el mapa global de proyectos prioritarios y su variación.

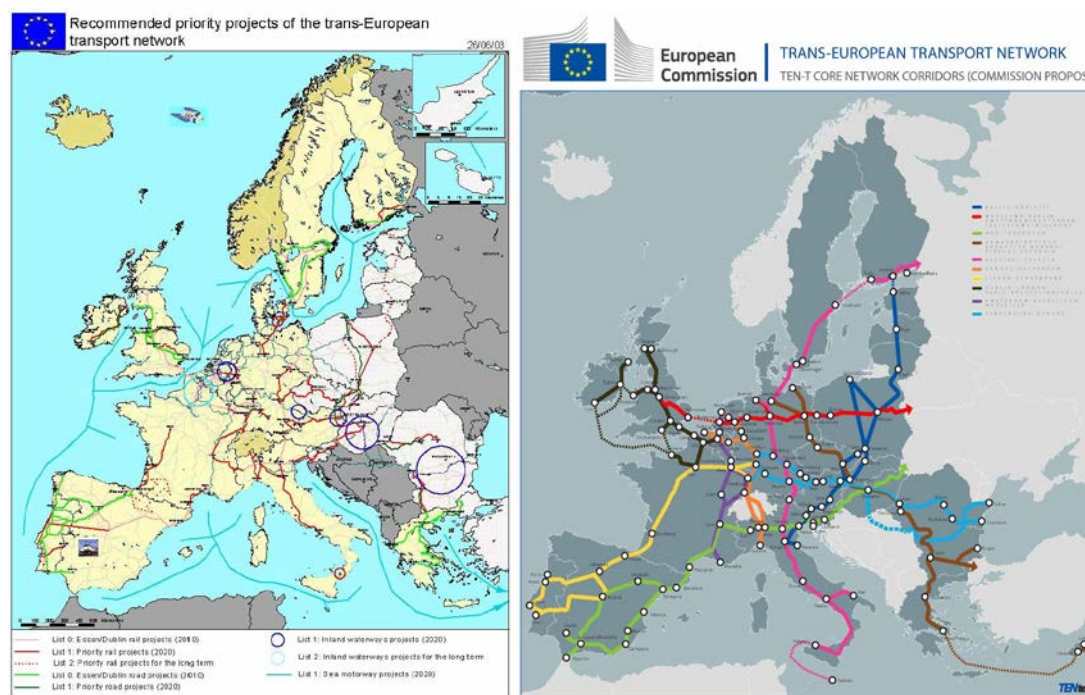
Como es conocido, la RTE comprende infraestructuras (carreteras, ferrocarriles, canales fluviales, puertos, aeropuertos, etc.), junto con los servicios necesarios para que éstas operen (Decisión n.1692/1996/EC). Sin necesidad de repasar cada uno de los pasos dados, la verdad es que cada decisión tomada (Boira, 2007 y Muñoz, 2011) se acompañaba de una definición cartográfica, de una enumeración de proyectos, de una lista

de prioridades. De ellas, a los efectos de lo discutido aquí, nos interesa reseñar sólo dos por sus consecuencias sobre las infraestructuras de la Península Ibérica: el mapa derivado de la revisión del que el grupo de trabajo conocido como Van Miert (Boira, 2007) realizó de los proyectos prioritarios establecidos en 1994 y 1996 y el mapa surgido de la reforma de la RTE-T de 2011 a la que hacíamos referencia en las primeras líneas de este artículo.

## 1.2. Dos mapas para España: 2004 y 2011

El proceso de conformación de ejes prioritarios dentro de la TEN-T desde 1991 hasta la decisión final de octubre de 2011 ha ido construyendo un mapa de prioridades dentro de España. En 1991, la Península Ibérica concentró dos de los catorce tramos propuestos de Alta Velocidad: el Madrid-Barcelona-Perpiñán y el Oporto-Lisboa-Madrid y Vitoria-Dax. El proceso de revisión de las prioridades de TEN-T hizo que este primer listado se fuera completando con nuevos proyectos. Por lo que respecta a España, se incorporaron la autopista Lisboa-Valladolid y el corredor Valencia-Zaragoza-Somport. Esta lista fue aprobada en 1994 por los Consejos Europeos de Corfú (junio) y Essen (diciembre). En 1996 (Decisión 1692/96/EC), y por lo que respecta a España, encontramos los ya conocidos proyectos número 3 (Alta Velocidad desde Madrid con Atlántico y Mediterráneo) y 8 (antigua conexión Lisboa-Valladolid modificada ampliamente).

Como hemos dicho, la Decisión 1692 de 1996 fue reformada en 2001 y en 2004. En el documento aprobado en 2001, se incorporó, como proyecto específico, la travesía ferroviaria de gran capacidad de los Pirineos, la transformación de la red ibérica en ancho europeo y la incorporación al proyecto número 3 (Madrid-Barcelona-Montpellier) de una línea mixta de transporte de mercancías/ferrocarril de alta velocidad entre Montpellier y Nîmes. En 2004, se ofreció la última versión de las prioridades europeas de la TEN-T (figura 2, izquierda). El grupo Van Miert (especialmente conformado al efecto, Boira, 2007) organizó estas prioridades en cuatro grandes apartados: Lista 0, Lista 1, Lista 2 y Lista 3. En el primer grupo, Lista 0, figuraban los proyectos en proceso de realización cuya finalización estaba prevista antes de 2010 (esencialmente, los proyectos definidos en Essen 1994 y la Decisión de 1996). En la Lista 1, los proyectos prioritarios de inicio previsto antes de 2010. En la Lista 2, los proyectos prioritarios a largo plazo y en la Lista 3, otros proyectos importantes para la cohesión territorial de Europa. En el caso español, los proyectos seguían siendo básicamente los nacidos en los años noventa (figura 2, izquierda).



**Figura 2.** Mapas que muestran las prioridades de los proyectos TEN-T en 2004 (izquierda) y 2011 (derecha). Los cambios que afectan a España son evidentes, especialmente la inclusión del corredor mediterráneo.

Con todo, la posibilidad de revisión y de actualización de la lista a partir de las consultas públicas abiertas en 2009 y en 2010 por la Unión Europea (Muñoz, 2011) despertó gran interés en España. Las regiones que estaban implicadas en proyectos temieron que la situación financiera europea los eliminara, mientras las regiones que no contaban con proyecto alguno, iniciaron una campaña para que la futura revisión contase con ellas. Especialmente intensa fue la campaña protagonizada por cuatro o cinco regiones del litoral mediterráneo: Andalucía, Murcia, Valencia, Islas Baleares y Cataluña, que se habían visto marginadas de los proyectos estratégicos de transporte que el mapa de 1996 y el grupo Van Miert de 2004 proponían. A este debate, de gran interés territorial, se sumaron autoridades locales (ciudades) y también, lógicamente, el gobierno del estado a través del Ministerio de Fomento. Por el contrario, Extremadura, Madrid, Aragón y alguna otra comunidad defendieron el corredor central que desde Algeciras y con enlace extremeño, debía unir Madrid-Zaragoza y el propuesto paso central por los Pirineos como conexión con el resto de Europa. El resultado de la decisión de 19 de octubre de 2011 de la Unión Europea fue favorable al eje mediterráneo al modificar el mapa anterior de 2004 y éste fue incorporado al *core network* de la política de transportes europeas (figura 2, derecha). Por su parte, el túnel central por los Pirineos desaparecía, aunque se mantenía el corredor central (con su variante por Castilla y por Madrid) como prioritario.

## 2. ¿QUIÉN Y CÓMO SE CONSTRUYE LA ESPACIALIDAD EN RELACIÓN A LA POLÍTICA?

El trabajo que presentamos debe enmarcarse en las preocupaciones geográficas sobre varios aspectos. Uno de ellos es la constitución de espacialidades y en concreto de las espacialidades de las polémicas políticas (Leitner, Sheppard y Sziarto, 2008). El concepto de “polémica política” (*contentious politics*) describe en origen y desde el punto de vista sociológico, el fenómeno de la resistencia social organizada ante normas hegemónicas (Leitner *et al.*, 2008:157). Sin embargo, puede aplicarse también al caso que nos ocupa puesto que las discusiones de la espacialidad asociadas a polémicas políticas como ésta se centran en analizar las maneras en que la geografía importa y se relaciona con los imaginarios, las prácticas y las trayectorias de los participantes en esas mismas discusiones. En el texto que usamos como una de nuestras bases teóricas, se defiende la enorme creatividad de los participantes en estas discusiones a la hora de acoplar diferentes imaginarios espaciales y estrategias, muchas de ellas captadas al vuelo y sin profundas reflexiones sobre su naturaleza o sus implicaciones filosóficas, pero altamente efectivas. En cualquier caso, este tema muestra que la espacialidad se constituye gracias a la acción social, pero que también ésta se halla moldeada por la espacialidad y por sus componentes e imaginarios. Si entendemos este concepto de espacialidad como un espacio producido socialmente más que como un espacio concebido en términos absolutos (Castree, N. *et al.*, 2013), entonces la materia de esta comunicación (imaginarios, cartografías, argumentos de base territorial y política) se asocia a los procesos de constitución del espacio y de sus formulaciones. Leitner *et al.*, (2008) no dudan en señalar que, a la hora de analizar el papel de la geografía y de sus imaginarios espaciales en las discusiones políticas, es preciso recurrir a cinco elementos fundamentales que, alterados, manipulados o mostrados objetivamente e integrados en un discurso más amplio, ayudan a definir los términos del debate y a construir argumentos y contra-argumentos. Estos son: el uso de la escala, del lugar, de la red, de la ubicación (*positionality*) y de la movilidad. Nuestra tesis es que estos cinco instrumentos –y especialmente tres de ellos: escala, red y movilidad-, aparecerán, de alguna manera, reflejados en las discusiones surgidas en torno a los ejes prioritarios de la Unión Europea y sus representaciones.

No podemos obviar que este tema también tiene amplias relaciones con otros debates de base geográfica muy de actualidad que no podemos desarrollar aquí. Por ejemplo, los debates sobre las políticas de escala y de reescalamiento (Brenner, 1999, 2000, 2004, 2009a, 2009b, 2013; Swyngedow, 1997, 2000) y también sobre la aparición de un *New Regionalism* (de Keating, 1993, a Paasi, 2003). Hasta cierto punto incluso, el debate planteado en España recuerda las profundas discusiones sobre la propia constitución del territorio, especialmente aquellas que se centran en superar una visión tradicional del mismo (un espacio delimitado y cerrado) para acercarse a una concepción relacional (en la línea de las *regions unbound* y del *relational regionalism* de Amin, 2004). Así pues, en este tema observamos una aplicación práctica, un caso de estudio interesante para analizar temas como los sugeridos. E incluso otros de fuertes implicaciones como el de las categorías espaciales (el uso del concepto región, red, flujo, área...) y sobre quién construye la espacialidad y cómo se hace (Levy, 2006, MacLeod and Jones, 2007, Morgan, 2007). Para nosotros, existe una línea directa entre las espacialidades que veremos (sus imaginarios de base territorial, los argumentos de corte geográfico, el uso de conceptos incluso técnicos como red, flujo, eje o escala) y la pregunta de quién o qué construye una región o qué significa en la práctica ello (Paasi, 2010: 2296).

### **3. LOS DEBATES EN ESPAÑA: POLÍTICA Y TERRITORIO**

En la línea de lo discutido, nos parece relevante el ejemplo de los debates surgidos en torno a la declaración de eje prioritario de la Unión Europea de diferentes corredores ferroviarios de transporte en España. Aunque nos hemos centrado sólo (debido a motivos de espacio) en el período anterior a la declaración final de la UE (abril-octubre de 2011), podríamos haber continuado hasta la fecha de hoy analizando las declaraciones políticas, los pronunciamientos de cámaras autonómicas, gobiernos regionales, lobbies de presión empresariales y asociaciones de todo tipo en favor de su respectivo proyecto. Como muestra de la persistencia de este tipo de debates en la sociedad española, baste señalar la reciente moción del Parlament de Catalunya de 19 de marzo de 2015 en la que se exige al gobierno central la finalización del Corredor Mediterráneo entre Tarragona y Vandellòs. En un sentido semejante, pero circunscrito al ámbito local, podemos mostrar la moción (esta vez no aprobada) de un grupo político de Cartagena (17 de marzo de 2015) en la que se solicitaba toda una serie de infraestructuras a ubicar en la comarca de aquella ciudad, moción trufada de argumentos de calado geográfico: “En los últimos cuarenta años ha faltado a los gobernantes de esta ciudad, sin excepción, el coraje (...) para defender la posición estratégica de Cartagena, no solo geográfica, sino cultural, social, industrial, económica e histórica... (...) Lo que es cierto, por evidente, es que el Puerto de Cartagena es la principal infraestructura regional, que las autopistas son ahora las del mar, y que la línea Chinchilla-Cartagena está hábil y quedará en desuso cuando el AVE llegue desde Alicante. Tan evidente como que la capital de nuestro país es Madrid, y que el eje que debemos asegurarnos, una vez que la Comunidad Autónoma ya está en el “corredor Mediterráneo”, de forma más o menos acertada y forzada, es el eje Madrid-Cartagena, el eje que permita a los empresarios de la Comunidad Autónoma llegar a Madrid, bien desde nuestro Puerto bien desde Lorca, Cieza o cualquier otro lugar de la Región”. En esta moción, el uso de escalas diferentes de análisis es evidente, pues si se habla de Cartagena y de la línea de Chinchilla, también se observa el problema a una escala más global: “De esta forma nos unimos con el corredor ferroviario central que une Algeciras con el norte de Europa, siendo nuestro Puerto el principal abastecedor de mercancías desde o al Mediterráneo”. Escala local y escala global unidas en un proyecto que, por sus ramificaciones mediáticas (prensa) y políticas (debate en el seno de instituciones) “educa” a los ciudadanos ante materias de honda transcendencia territorial y geográfica.

Pero como hemos dicho, para mostrar la importancia de los debates políticos, el uso de conceptos geográficos y el éxito de sus representaciones públicas (en forma de cartografía didáctica en la prensa no especializada), hemos elegido el período abril-octubre de 2011. En este lapso de siete meses, hemos encontrado más de veinte declaraciones político-institucionales, sociales o empresariales (apéndice 1). En un apretado resumen, podemos encontrar: tres declaraciones institucionales de parlamentos regionales a favor del eje mediterráneo (Andalucía, Comunitat Valenciana y Catalunya), varias declaraciones formales de asociaciones de empresarios y Cámaras de Comercio a favor de este eje, la intervención directa de presidentes regionales ante Bruselas y la Unión europea para defender sus posiciones (julio 2011, ante Siim Kallas por parte del presidente de Murcia, y de Valencia ante el Comité de las Regiones), documentos favorables al eje mediterráneo de sindicatos agrarios (Andalucía y Comunitat Valenciana), pronunciamiento de lobbies empresariales (FERRMED, PRO-AVE), declaraciones oficiales de presidentes regionales a favor del eje central (Aragón, Extremadura), además de documentos de Universidades (Consejo Social de la Universidad de Alicante), foros de agentes económicos de las provincias andaluzas de Almería, Málaga, Granada y de Murcia a favor del eje mediterráneo, alianzas regional de cuatro regiones españolas (Madrid, Castilla-La Mancha, Extremadura y Aragón) a favor del eje central y reuniones de presidentes regionales de Valencia, Murcia y Catalunya a favor del corredor mediterráneo, sin olvidar las declaraciones del Ministerio de Fomento sobre estos temas, el manifiesto firmado por once de los doce alcaldes de las capitales provinciales de la costa este española a favor del corredor mediterráneo (julio de 2011) o la declaración del Congreso de los Diputados del estado español a favor del corredor mediterráneo (moción aprobada por 355 votos a favor, dos en contra y tres abstenciones el 20 de septiembre de 2011). Significativamente, a esta moción presentada por el grupo parlamentario de CiU (28 de septiembre de 2011, Serie D. Núm. 635. Congreso de los Diputados) se le propuso enmienda de adición por el grupo popular elevando a prioritarios también otros proyectos (los número 3, 8, 16 y 19) que afectan a España (por otra parte, véase la incoherencia de elevar a prioritarios prácticamente todos los proyectos de la RTE-T que afectan al estado), mostrando que existía la idea que ninguna comunidad autónoma estaba dispuesta a permitir prioridades “ajenas”. Aunque la enmienda no apareció publicada, muestra la alerta que este tipo de debates genera en las diversas sociedades y pueblos del estado español.

Ejemplo de estas declaraciones y el rico debate de corte geográfico son las mociones presentadas y aprobadas en dos parlamentos autonómicos, el andaluz y el catalán, con poca diferencia de tiempo. En el primero, el 19 de mayo de 2011 se publicó una proposición no de ley, presentada por el grupo parlamentario socialista, sobre la mejora logística y de transporte de mercancías. Pues bien, en su exposición de motivos,

aparecen conceptos como “globalización y deslocalización”, “organización y gestión de manera eficiente de la logística y el transporte”, “nodo logístico a nivel internacional”, “nuevo sistema de transportes”, etc., para acabar instando al Consejo de Gobierno a “defender, con carácter prioritario, en el seno de la UE, del (sic) Corredor Central Ferroviario Algeciras-Bobadilla-Córdoba-Linares-Madrid-París” (BOPA 682 de 20 de mayo de 2011, pp.7-8). Por su parte el Parlament de Catalunya aprobó una declaración institucional el día 22 de julio de ese mismo 2011 en la que se realizan consideraciones (y traducimos) como que el Corredor Mediterráneo “vertebra en toda su extensión una amplísima área socioeconómica”, realizándose consideraciones multiescales de cierta profundidad, como la articulación de este corredor sobre los puertos de la fachada mediterránea, el conjunto de la economía del estado español y “la comunicación norte y centro de la Unión con el norte de África”, además de considerarse elementos estratégicos como “la conexión y la cohesión territorial” (Prytherch, 2010). Este despliegue de términos geográficos, ligados a la planificación y ordenación territorial (vertebración, conexión, cohesión, nodo) junto a procesos socioeconómicos como globalización y sistemas de análisis productivo y regional como la logística o los sistemas de transportes permiten de alguna manera certificar la idea que la geografía ha vuelto a primera fila de las preocupaciones políticas (Boira, 2015) y que incluso en los ámbitos sociales y económicos la terminología de base geográfica es fundamental. Ara acabaremos el caso de la declaración que las cámaras de comercio de la Comunitat Valenciana, Catalunya, Andalucía, Murcia y las Baleares realizaron en Valencia el 13 de septiembre de 2011 en la que las consideraciones de la misma se articulan sobre la globalización de los mercados, el papel geoestratégico del Mediterráneo en este nuevo entorno o la vertebración territorial y la conexión Norte-Sur.

Pero incluso más allá del contenido, podemos concluir que en este debate de gran calado geográfico, participaron, por una parte, diferentes escalas de poder: estatal (Ministerio de Fomento y Congreso de Diputados), regional (parlamentos regionales y presidentes autonómicos), provincial (presidentes de diputaciones) y local (alcaldes) con una fluidez absoluta de argumentos y proyecciones territoriales. Y, además, hay que contar con la participación de asociaciones económicas, de lobbies empresariales y de organizaciones sociales (partidos políticos y sindicatos) a favor de determinados ejes de transporte. Pero este debate social y político no se limitó a los ámbitos institucionales. Los periódicos, los medios de comunicación en general, se hicieron eco del mismo con un especial protagonismo de los mapas. Éstos comenzaron a inundar las páginas de los diarios para transmitir la importancia del territorio para la vida cotidiana de los ciudadanos. Los periódicos se convirtieron en auténticos tratados de geografía humana, mostrando la importancia del espacio, de su organización, de la red de transportes y de la superposición de la actividad humana al medio físico... Veamos a continuación algunos ejemplos.

#### **4. CARTOGRAFÍA, MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y CULTURA GEOGRÁFICA**

En este capítulo, nos centraremos en algunas representaciones de base cartográfica que han acompañado a los debates vistos someramente. Hemos detectado dos tipos de representaciones. Una que pretende reflejar lo más fielmente posible el trasfondo de las discusiones, con una correcta reproducción de los proyectos acompañados de una más que fiel información gráfica de los mismos y, por otra parte, aquellas representaciones (más bien logotipos o imágenes de marca) que solían escoltar las declaraciones políticas, las cumbres regionales o los documentos oficiales a favor de uno u otro eje de transporte. En el primer caso, debemos hacer mención de infografías de base territorial de alta calidad, que muestran con detalle y pasión totalizadora los términos del debate. Baste mostrar estos dos ejemplos extraídos de la prensa diaria de aquel año 2011 en las que, pese a no existir escala u orientación, la representación es fidedigna presentando incluso el relieve peninsular (figura 3, izquierda) o, con otra escala, destacando las conexiones de la red asociada al proyecto mostrado (figura 3, derecha). Con la irrupción de mapas como estos en la prensa, ésta se convierte en una fuente privilegiada de información geográfica, popularizando la cartografía que recoge los conceptos en juego, los territorios en disputa y la orientación de cada proyecto.



Figura 3. Mapas que muestran el corredor mediterráneo con diferentes detalles e incluso escalas pero con gran calidad.

Por otra parte, tenemos también representaciones simbólicas que, analizadas con visión crítica (deconstruidas, podríamos decir en terminología postmoderna), muestran la permeabilidad (por bien que no derivada de la influencia académica estricta de la geografía, pero sí de la popularización de conceptos asociados a ella) de términos como red, flujo, conexión y movilidad. Por ejemplo, en el caso que mostramos en la figura 4, más allá de la presencia de tres presidentes autonómicos (Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares) y de dirigentes políticos (Cataluña), interesa el fondo de la fotografía en la que se aprecia claramente una representación claramente en red del eje mediterráneo. De este modo, se acude al uso de una cartografía de redes y no de territorios o de superficies delimitadas (por ejemplo, de las comunidades autónomas presentes) para representar una espacialidad nueva, un imaginario que, en realidad, no “existe” pero que conforma una alternativa a la territorialidad clásica (comunidad, provincia, región).



Figura 4. Fotografía en la que, más allá de los protagonistas, interesa la representación esquemática y de red que aparece tras los mismos.

En este sentido, y curiosamente, dos de los ejes enfrentados por su prioritario acceso a fondos gubernamentales, el central y el mediterráneo, recurrieron a semejantes trazos lineales (figura 5) para representar su propuesta, apostando por no representar territorios delimitados sino continuidades territoriales perfectamente asimilables a visiones modernas del espacio asociadas a la perspectiva relacional (Massey, 2005).



**Figura 5.** Carteles alusivos a sendas reuniones a favor de ejes alternativos de transporte (mediterráneo, izquierda; central, derecha) pero con un simbolismo compartido que trasluce relaciones, flujos y movilidad más que áreas, regiones y delimitaciones.

Siguiendo las modernas pautas del espacio relacional, el concepto de eje se muestra como un movimiento, sin espacios delimitados ni fronteras claras. Un claro ejemplo de cómo la visión relacional del espacio y de la región puede complementarse con la existencia de territorios (comunidades autónomas) claramente delimitadas. Esta misma imagen de realidad fluida sobre territorios “sólidos” (al menos, delimitados política y administrativamente). El metalenguaje cartográfico de la movilidad, de nuevas escalas, de lugares y de relaciones se asienta con rapidez, vistosidad y efectividad en la retina de los espectadores. Anssi Paasi nos recuerda *how we can analyze the “socio-spatial consciousness with a “material manifestations” like maps, drawings, paintings or newspapers and the importance of media like the most important practices in the production and reproduction of territoriality among citizens* (Paasi, 2009: 26). En este sentido, es importante recordar la importancia del mapa a la hora de configurar una (nueva) territorialización o un (nuevo) horizonte de actuación sobre el espacio, pudiendo entender mejor debates como los que defendió Jean Baudrillard (1998) con frase como la siguiente: *the territory no longer precedes the map, nor survives it. Henceforth, it is the map that precedes the territory—precession or simulacra- it is the map that engenders the territory* (Boira, 2015).

## 5. CONCLUSIONES

Llegados a este punto, reiteramos el interés de este tipo de debates en la articulación, discursiva y cartográfica, de nuevos imaginarios espaciales estructurados sobre conceptos clásicos de la geografía como el de área, red, territorio y lugar. En España, los debates sobre grandes ejes de transporte se han popularizado y ha entrado en la agenda política y mediática. Proyectar el futuro territorial de las comunidades autónomas españolas sobre estos ejes parece ser la prioridad, abandonando otras discusiones sobre una ordenación del territorio general asentada en planes. ¿Ejes contra planes? ¿Está lo lineal ganando la batalla a la superficie, la relación a la delimitación, la red al área? ¿O más bien se está produciendo una combinación de ambos aspectos avanzando hacia una concepción más moderna de las dinámicas territoriales? Si esto es así, es decir si avanzamos hacia nuevas visiones territoriales que son capaces de combinar línea con superficie y red con área, se entendería mejor la aparente paradoja que Antonsich (2010: 264) nos propone: *the rescaling of processes of economic production and governance from national to the regional (and supranational) levels is not clearly accompanied by a similar rescaling of collective identities*. En realidad, en este proceso que estamos estudiando, el reescalamiento de la acción territorial (la alianza regional por ejemplo para defender la prioridad del eje mediterráneo o del central dentro de las TEN-T) estaría afectando no a las identidades ni a los territorios delimitados, sino a la acción exterior de los mismos, a su contexto, produciendo una nueva reterritorialización de las políticas nacidas desde las regiones, que se sienten legitimadas para intervenir en esta nueva escala de actuación promovida por la Unión Europea.

En España y en relación a la acción de sus regiones ante la declaración de proyectos prioritarios europeos, estamos asistiendo a una reimaginación del territorio, a una espacialidad nueva en la que los elementos propuestos por Leitner *et al.*, (2008) para explicarla como parte de unas *contentious politics* están presentes y



especialmente tres de los cinco propuestos: en primer lugar, la escala (en esto caso, una nueva, la macrorregional, no reconocida administrativamente ni en la Constitución española ni en los documentos de ordenación clásicos, alternativa por tanto a la hegemónica y asociada a nuevos centros de poder y de autoridad). En segundo lugar, la red (mediante la creación de nuevas mallas regionales alternativas a las existentes, reforzando el carácter relacional del territorio) y por último la movilidad, la última de las *master narrative* que proponen los autores citados. En este caso, la movilidad de personas, de mercancías, de ideas también, se asume como un elemento central de la nueva espacialidad, movilidad espacial pero también espacio-temporal (con argumentos recurrentes como quedarse fuera de los ejes prioritarios sería descolgarse del progreso, anclarse al pasado, perder el futuro).

Los gobiernos y las sociedades regionales desarrollan nuevas visiones sin necesidad de retocar todas y cada una de las dimensiones y realidades de su actuación espacial y territorial, lo que vendría a confirmar la necesidad de tratar con conceptos más afinados que permitan un análisis más real del concepto "territorio". La experiencia regional española ante la declaración de la UE de 19 de octubre de 2011 se ha centrado en temas de gran interés para la geografía. El caso estudiado ha mostrado el vigor de la visión regional en debates de escala europea como las redes TEN-T, además de demostrar el uso de cartografía como argumento de imagen y penetración social de la idea y la interconexión de escalas o ámbitos político administrativos, de la municipal a la estatal.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- Boira, J.V. (2007): "El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): historia de un desencuentro". *Papers*, 44, 44-57.
- Boira, J.V. (2015): "Deconstruyendo el mapa conservador. Sobre el renacimiento de la Geografía en el siglo XXI". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 67, 233-250.
- Castree, N. et. al., (eds.): "Spatiality". *Dictionary of Human Geography*. Oxford University Press.
- Muñoz, C. (2011): "La red transeuropea de transportes y el Corredor Mediterráneo". Comunicación al congreso de la Revista Economía Mundial, XIV, 2012.
- Antonsich M, (2010): "Rethinking territory". *Progress in Human Geography*, 35(3), 422-425.
- Baudrillard, J. (1998): *Simulacra and simulations*. Selected writings. En Mark Poster (ed). Stanford University Press, 166-184.
- Brenner N, (1999): "Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union". *Urban Studies*, 36, 431-451.
- Brenner, N (2000): "The urban question: reflections on Henri Lefebvre, urban theory and the politics of scale". *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (2), 361-378.
- Brenner, N. (2004): *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford, OUP.
- Brenner, N. (2009a): "Restructuring, rescaling, and the urban question". *Critical Planning*, 16 (4), 60-79.
- Brenner, N. (2009b): "Cities and territorial competitiveness". En Rumford, C. (ed). *The SAGE handbook of European studies*. London, SAGE, 462-463.
- Brenner, N. (2013): "Theses on urbanization". *Public Culture*, 25 (1 69), 85-114.
- Keating M, (2003): "The invention of regions: political restructuring and territorial government in Western Europe". En Brenner, N., Jessop, B., Jones, J., MacLeod, G.(eds). *State/Space: A Reader*. Oxford, Blackwell, 256 - 277
- Leitner H, Sheppard E, Sziarto K, (2008): "The spatialities of contentious politics". *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series*, 33 157 – 172.
- Levy, J. (2006): "Geografía y mundialización". En Hiernaux, D. y Lindón, A. (eds). *Tratado de Geografía Humana*. Anthropos-UNAM, 273-319.
- MacLeod G, Jones M (2007): "Territorial, scalar, networked, connected: in what sense a `regional world'?". *Regional Studies*, 41, 1177-1191.
- Massey. D. (2005): *For space*. Londres, SAGE.

- Morgan K, (2007): "The Polycentric State: New Spaces of Empowerment and Engagement?". *Regional Studies*, 41.9, 1237–1251.
- Paasi A. (2003): "Region and place: regional identity in question". *Progress in Human Geography*, 27, 475 – 485.
- Paasi, A. (2009): "Bounded spaces in a 'borderless world'? Border studies, power, and the anatomy of the territory". *Journal of Power*, vol. 2:2, 213-234.
- Paasi A. (2010): "Regions are social constructs, but who or what 'constructs' them? Agency in question". *Environment and Planning, A* 42(10), 2296 – 2301.
- Prytherch D. (2010): "Vertebrating' the region as networked space of flows: Learning form the spatial grammar of Catalanist territoriality". *Environment and Planning A* 42, 1537-1554.
- Swyngedouw E (1997): "Excluding the other: the production of scale and scaled politics". En Lee, R., Wills, J. (eds). *Geographies of Economies*, Edward Arnold, 167–176.
- Swyngedouw E, (2000): "Authoritarian governance, power, and the politics of rescaling". *Environment and Planning D: Society and Space* 18 63 – 76.

### **APÉNDICE 1**

- Aprobación del Parlamento de Andalucía de una declaración favorable al eje central (abril)
- Declaración de empresarios de la región de Murcia a favor del eje mediterráneo (junio)
- Presentación por el presidente de Murcia de una declaración a favor del eje mediterráneo al comisario Siim Kallas (junio)
- Pronunciamiento a favor del eje mediterráneo del lobby FERRMED (junio)
- Pronunciamiento de la asociación empresarial valenciana CIERVAL a favor del eje mediterráneo (julio)
- Defensa del corredor mediterráneo por el sindicato agrario COAG -Andalucía (julio)
- Defensa del corredor mediterráneo del lobby empresarial valenciano PRO-AVE (julio)
- Defensa del paso central por los Pirineos por la presidenta de la región de Aragón (julio)
- Creación de un foro de agentes económicos de Almería, Málaga, Granada y Murcia a favor del eje mediterráneo (julio)
- Declaración del Consejo social de la Universidad de Alicante sobre el eje mediterráneo (julio)
- Declaración de les Corts Valencianes a favor del eje mediterráneo (julio)
- Declaración del Parlament de Catalunya a favor del eje mediterráneo (julio)
- Alianza de Madrid, Castilla-la Mancha, Extremadura y Aragón a favor del eje central (julio)
- Alianza de asociaciones empresariales y cámaras de comercio de Valencia, Catalunya, Andalucía y Murcia a favor del eje mediterráneo (julio)
- Declaración de empresarios de la provincia de Cádiz a favor del eje central (julio)
- Declaración de sindicatos agrarios valencianos (AVA y Unió) a favor del eje mediterráneo (agosto)
- Declaración del presidente de Extremadura a favor del eje central (agosto)
- Reunión de presidentes de de Valencia y Murcia a favor del eje mediterráneo (agosto)
- Declaración del Ministerio de Fomento sobre inclusión del eje mediterráneo en Europa (agosto)
- Reunión de once alcaldes de provincias mediterráneas a favor del eje mediterráneo (septiembre)
- Declaración del Congreso de los Diputados a favor del corredor mediterráneo (septiembre)
- Declaración de Cámaras de comercio del litoral mediterráneo a favor del eje mediterráneo (septiembre)
- Reunión de presidentes autonómicos y dirigentes políticos del PP del mediterráneo a favor del eje mediterráneo (octubre)