

Más Europa: el eje mediterráneo

CARME MIRALLES-GUASCH, *profesora de Geografía Urbana*

PÚBLICO, 27.01.10

En un momento en el que demandamos más Europa y en el que la presidimos, es importante poner en la agenda política el eje mediterráneo. Un eje articulado a través de un corredor ferroviario que una Algeciras con la frontera francesa y, desde ella, al resto de Europa, conectando Murcia, Valencia y Catalunya. Una línea ferroviaria que permita el paso de trenes de pasajeros y de mercancías, y que esté bien conectada con los puertos de este litoral.

Esta reivindicación histórica de la zona del litoral occidental español requiere reconocer que Europa se está construyendo, desde un punto de vista territorial, en ejes que articulan redes. Y a la vez demanda la superación de viejas tradiciones peninsulares.

A lo largo de las últimas décadas, Europa ha sido interpretada a través de distintos conceptos espaciales, cada uno de los cuales era una representación política de ella misma. Desde el ya superado centro-periferia de los setenta hasta una representación en red de comienzos del siglo XXI, con el objetivo de entender el creciente grado de complejidad en el que se producen las relaciones espaciales en la Unión Europea.

En este sentido, buena parte de las iniciativas comunitarias tendentes a favorecer el aumento de esta complejidad y de reducir los desequilibrios territoriales están dirigidas a responder a unas realidades funcionales que

en ocasiones superan las fronteras de los propios Estados y se integran en las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE), reconocidas ya en el Tratado de Maastricht de 1992 y en el resto de tratados y de otros textos básicos, siempre con el objetivo de incrementar la cohesión económica y social de la Unión.

Así aparecen los ejes de Hamburgo a Copenhague, de Londres a París y Bruselas por túnel o de Lisboa a Madrid. Sin embargo, el eje mediterráneo, a pesar de tener las condiciones y los apoyos institucionales, aún hoy no forma parte del Plan de RTE como eje prioritario.

Y aquí entra la segunda variable, la de superar esas viejas tradiciones peninsulares que desde hace decenios diseñan las infraestructuras peninsulares desde una percepción demasiado capitalina, que ve España como una rueda donde las infraestructuras son sus radios y que tiene un único centro. Es lo que tan claramente expuso Aznar en su toma de posesión en el año 2000, cuando dijo que la alta velocidad ferroviaria tendría como objetivo unir Madrid a las capitales de provincia. El concepto político, expresado a través de las infraestructuras, era nítido: había una gran ciudad y el resto eran pequeñas capitales provinciales cuyo único interés era su relación con Madrid, ninguneando la riqueza urbana del país y, por supuesto, rechazando la importancia de fortalecer nuestras conexiones con Europa.

Tal y como dijo el ministro de Fomento, José Blanco, es necesario presionar a la Comisión Europea para que se incluya este eje como prioritario en los planes de las redes transeuropeas, para que España sea

también más Europa. Una Europa en red donde las distintas ciudades se conviertan en nodos de una unión más cohesionada y fortalecida.