PRESENTACIÓN

Profundizar en la relación entre infraestructuras y territorio en uno de los ejes articuladores del territorio español y europeo, el Arco Mediterráneo, fue el objetivo del curso que se organizó en el marco del CUIMPB (*La planificación de las infraestructuras y el territorio. El Arco Mediterráneo*, noviembre 2005), dirigido por Carme Miralles-Guasch, directora del IERMB, y Ángel Aparicio, director del CEDEX. La tesis subyacente a lo largo de los tres días de sesiones fue el cambio de paradigma que se está produciendo en los últimos años al afrontar el reto de dotar a las infraestructuras de una dimensión territorial desde la perspectiva dialéctica, con mayor énfasis en las sinergias y en las interrelaciones, y con la inclusión de variables físicas y económicas, pero también sociales y medioambientales. Y a pesar de que las dinámicas territoriales son procesos que en su génesis, desarrollo e implantación implican arcos temporales de larga duración, no pueden obviar la necesidad de relacionar escalas territoriales de geometría variable. Un ejemplo de ello es, sin lugar a dudas, el Arco Mediterráneo.

Este es el inicio cronológico y el marco conceptual inspirador del número 44 de la revista *Papers* dedicado al Arco Mediterráneo, entendido como un eje espacial donde se interrelacionan distintas escalas territoriales y donde existen unas infraestructuras —construidas o proyectadas— que distan mucho de lo que se podría definir como una red multinivel. Para acercarse al análisis de este espacio europeo, el número cuenta con la colaboración de varios especialistas de orígenes diversos, como son Turín, Marsella, Valencia y Barcelona, y de disciplinas distintas.

El primer artículo, de Francesc Carbonell y Josep Báguena, analiza el proceso de construcción del Arco Mediterráneo como contrapeso a la influencia que ejercen los territorios septentrionales en Europa; un proceso de doble dirección porque parte al mismo tiempo de la Comisión Europea y de las regiones mediterráneas, con el objetivo de consensuar políticas clave en ámbitos suprarregionales. Una de estas políticas es sin duda la del transporte e infraestructuras, y este tema aparece en todos los artículos de este número de *Papers*.

Francesca Governa ahonda en la visión de las infraestructuras como obras territoriales trans-escalares que no deben ser concebidas sólo en relación con la escala geográfica/geoeconómica/geopolítica que justifica su construcción, sino también a través de escalas jerárquicas menores y múltiples. En el análisis de la relación entre infraestructuras y territorio, parte de los conceptos *congruencia territorial* y *gobierno multinivel* para garantizar que la planificación se lleve a cabo por el conjunto de agentes del territorio. En esta misma línea argumental, Joaquín Farinós, asumiendo la demanda de accesibilidad a las infraestructuras de todos los territorios de la UE, insiste en la necesidad de que las actuaciones de planificación sean coherentes y contemplen la integración intermodal como garantía para el desarrollo local y la cohesión territorial. Analiza el Arco Mediterráneo como un ejemplo de especialización de los territorios en la Europa policéntrica y hace hincapié en tres aspectos clave para el éxito del proyecto: capacidad técnica, movilización de los agentes y liderazgo político.

En su artículo, Josep Vicent Boira analiza cómo, a pesar de la cohesión del Arco Mediterráneo y de sus fuertes relaciones comerciales y sociales, se ha ido perdiendo interés político en su materialización física. Argumenta múltiples razones —poco interés de la UE, falta de una organización institucional permanente de la región— que, combinadas con el sistema de asignación de proyectos en la UE, donde priman los intereses nacionales por encima de los criterios a escala europea, han impedido la consolidación del eje. Asimismo, el concepto de la España radial no ha favorecido el desarrollo de los ejes norte-sur que estructuran la Península.

Jean-Claude Tourret subraya en el quinto artículo la importancia de consolidar una red de transportes comunes para dar coherencia interna al propio Arco Mediterráneo. Sin embargo, es consciente de las disfunciones existentes en la red de infraestructuras ubicadas a lo largo del litoral mediterráneo occidental, especialmente en lo referente al ferrocarril, y de las dificultades políticas en la concepción unitaria de las infraestructuras más allá de la escala estatal.