

## Capítulo octavo

### **El corredor sudoeste ibérico. Nuevo eje de desarrollo europeo** **Las infraestructuras como palanca a la sostenibilidad económica y medioambiental**

*Antonio García Salas<sup>1</sup>*  
*Julián Mora Aliseda<sup>2</sup>*

#### Resumen

En un mundo donde la conectividad es clave para el desarrollo de los espacios geográficos a diferentes escalas (internacional, nacional, regional y municipal), se pretende en este trabajo abordar el corredor sudoeste como un instrumento capaz de ensamblarse territorialmente para enmarcar un nuevo escenario en el contexto europeo e ibérico.

Dicho corredor es un intangible tanto porque no existe, pues ni existen infraestructuras que lo vertebran, ni existe un concepto único, singular y continuo entre Madrid y Lisboa que lo identifique como algo diferente a sus elementos independientes, como por el enorme potencial para articular la península ibérica enlazando ambas capitales y el inmenso territorio intersticial que las separa con oasis urbanos de relativa pujanza. Las conexiones

<sup>1</sup> Economista. Coordinador de la plataforma empresarial Sudoeste Ibérico en Red.

<sup>2</sup> Catedrático de Análisis Regional. Departamento de Ordenación Territorial. Universidad de Extremadura.

de estos elementos entre sí, y de estos con el exterior, le permiten alcanzar una masa crítica y un ámbito global que debería impulsar un modelo de desarrollo y sostenibilidad económica y medioambiental.

### Palabras clave

Infraestructuras logísticas, Lisboa, Madrid, sudoeste ibérico, biodiversidad, desarrollo

### **The Iberian Southwest Corridor. New European development axis Infrastructure as a lever for economic and environmental sustainability**

### Abstract

*In a world where connectivity is key to the development of geographical spaces at different scales (international, national, regional and municipal). It is intended in this work to address the Southwest Corridor as an instrument capable of assembling territorially to frame a new scenario in the European and Iberian context.*

*This corridor is an intangible both because it does not exist, because there are no infrastructures that flesh up it, nor is there a unique, singular and continuous concept between Madrid and Lisbon that identifies it as something different from its independent elements, as well as for the enormous potential to articulate the Iberian Peninsula linking both capitals and the immense interstitial territory that separates them with urban oases of relative strength. The connections of these elements with each other, and of these with the outside allow it to reach a critical mass and a global scope that should promote a model of development and economic and environmental sustainability.*

### Keywords

*Logistic infrastructures, Lisbon, Madrid, Iberian Southwest, biodiversity, development*

«La situación periférica y fronteriza unida a la falta de infraestructuras de conexiones han generado en el sudoeste ibérico una *terra ignota* caracterizada por su baja renta y cada vez mayor despoblamiento y envejecimiento poblacional.»

«En este primer cuarto del siglo XXI se está dotando de infraestructuras que cambia su situación secular periférica y de aislamiento.»

«Las energías, el sector agroalimentario, las infraestructuras logísticas y una rica biodiversidad pueden convertirla en un paradigma para las prioridades europeas.»

## Introducción

El corredor sudoeste ibérico es un concepto que hoy no existe en la realidad, pero que trabajamos para que exista en un futuro próximo. No existe porque no hay infraestructuras concluidas que lo vertebran y conecten, ni hay un concepto de continuidad y conexiones que configuren una realidad ni una percepción superior a los elementos que contiene.

No hablamos ni de un tren ni de una infraestructura pública o privada concreta ni de un espacio delimitado por fronteras, sino de un sistema dinámico generado en un territorio que se puede considerar neurálgico cuando es fruto de las conexiones y los flujos que producen las infraestructuras y las interacciones de sus componentes.

De acuerdo con la definición dada por Mikkelsen *et al.* (2014) «en el concepto *corredor* se asume ante todo su inescindibilidad con el concepto *territorio*, categoría central para quienes se preocupan por comprender los fenómenos y las transformaciones espaciales en el contexto de la escena social, cultural, política, económica y ambiental propia del mundo contemporáneo». Consecuentemente, estamos obligados de forma permanente a repensar el territorio y sus dinámicas para adaptarnos a los nuevos escenarios que no solo conllevan incertidumbres, sino también expectativas si se escogen de forma adecuada las estrategias de integración desde lo local a lo global, con lo que implica en las diferentes facetas de las relaciones económicas y sociales y, a su vez, con la compatibilidad de usos de los recursos para el desarrollo y la conservación.

En este sentido, la definición de *corredor* como instrumento con soporte territorial transita desde lo meramente lineal imaginario hasta plasmarse en un diseño de políticas de intervención para corregir disfuncionalidades y asumir retos desde un enfoque holístico, como iremos exponiendo.

El territorio sudoeste está constituido por el hábitat (núcleos rurales y urbanos) configurado a lo largo de los siglos por sus pobladores, que en este caso apenas han transformado sus paisajes (solo el 0,8 % está artificializado) a uno y otro lado de la frontera hispanolusa. Ello ha dado lugar a diferentes formas de apropiación del espacio y estructuras de poder.

El concepto de *corredor* o de *corredores en redes* no se define solo por el espacio, su población residente y las infraestructuras en sí mismo, sino por las interconexiones y los flujos que discurren por unos ejes o corredores, es decir, por su integración en un sistema superior con una dinámica propia e independiente que se escapa de las decisiones políticas o jerárquicas de cada elemento independiente. El territorio tiende a enfocarse como un sistema cerrado, con recursos existentes a optimizar y con preponderancia de fuerzas centrípetas que tienden a mirar al interior y sentir que lo planificado se hace realidad en los tiempos previstos, pues pueden controlar las circunstancias.

Sin embargo, el corredor, o mejor dicho, corredores en redes, es un sistema abierto de posibilidades a desarrollar y con preponderancia de fuerzas centrífugas que permite emerger dinámicas difícilmente previsibles o controlables. En la demarcación tradicional el sistema tiende a ser cerrado, absorbiendo gran parte de la energía existente y generando alta entropía. El espacio concebido como corredores en redes tiende a generar, atraer e intercambiar energía y a revertir el proceso entrópico. Uno tiende a la muerte y a gestionar los recursos escasos, el otro a la vida y a crear nuevos escenarios y oportunidades, que son ilimitados e imprevisibles. Pura ley de la termodinámica.

El sudoeste ibérico, concebido como una red de corredores conectados con el exterior, se convertirá en nuevos ejes de desarrollo global en las proximidades de las infraestructuras de conexión entre Madrid y Lisboa que deberán extenderse capilarmente por todo el territorio de proximidad conectado a él. Este proceso no mejora el espacio, sino que lo transforma radicalmente y permite, partiendo de sus potencialidades, crear nuevas posibilidades inimaginables en la actualidad.

## Antecedentes del sudoeste ibérico

En la actualidad, el centro del mundo se está desplazando al Pacífico, situando Europa en la periferia del centro del crecimiento y el dinamismo económico, social y del conocimiento. Y en la periferia de la periferia, en el sudoeste de Europa, destaca una zona verde en los mapas físicos —geográficos— que coincide con las cuencas del Tajo y del Guadiana en su discurrir hacia el Atlántico. Este espacio que une el centro de la península ibérica con el litoral atlántico desde antes de los romanos era conocido como Lusitania. Los romanos lo dotaron de una extensa red de comunicaciones otorgándole centralidad. Los árabes respetaron su unidad territorial y de conexión, extendiéndose el Reino de Badajoz desde el mar hasta la meseta y el Reino de Toledo, el otro reino taifa también berebere, se extendía por el resto de las cuencas del Tajo y el Guadiana. Desde el punto de vista geográfico, situamos el sudoeste ibérico como ese espacio de influencia de los ríos Tajo y Guadiana que, desde el punto de vista histórico, fue durante miles de años esa «tierra de la luz» conocida como Lusitania. Ambas, geográficas e históricas, definidas con fronteras difusas, variables en el tiempo y conectadas con el exterior.

En el siglo XIII, con la Reconquista Cristiana y la configuración de las naciones ibéricas, se fracturó el territorio en dos mitades incomunicadas, creándose una frontera que dividió la península ibérica en dos países que desde el Tratado de Alcañices (1297) se han dado las espaldas hasta 1986. Una frontera que, además de ser la más antigua de Europa y la más extensa entre dos países de la UE, ha sido también a lo largo de la historia de las menos permeables. La Lusitania, la tierra de la luz, se fracturó creando en la mitad una tierra de oscuridad. Su posición fronteriza y periférica le asignó una misión eminentemente militar y defensiva y la condenó durante siglos a un modelo productivo extractivo basado en la explotación de los recursos naturales al servicio de intereses exteriores que generalmente han captado el valor añadido de estos recursos, incluida la mano de obra y durante siglos de los pastos que engordaron el ganado. El hecho fronterizo y periférico y la escasez de infraestructuras de comunicaciones a lo largo de los siglos han generado como consecuencia un escenario continuado de aislamiento que pervive en la actualidad y que es, con toda seguridad, el principal origen de la situación económica y social de Alentejo y Extremadura y de todos los territorios próximos a la Raya. El aislamiento e incomunicación creó una

cultura de la supervivencia y la escasez, de la dependencia de decisiones ajenas y en definitiva de desconfianza en el futuro.

### Planes de infraestructuras

La incorporación de Portugal y España a la Unión Europea abrió expectativas a Extremadura y Alentejo al poder pasar de una situación periférica y fronteriza a central y de conexión entre los dos Estados y sus capitales. No obstante, tras más de treinta años desde la incorporación en la UE y habernos dotado de diversas formas de autogobierno locales o superiores, seguimos estando en las peores posiciones en los índices salariales, de desempleo, de renta y PIB per cápita, que se materializa expulsando población y generando despoblamiento y envejecimiento poblacional. La política y principios de cohesión social, territorial y económica que han presidido la UE desde sus inicios pueden considerarse en este territorio como fracasadas. Se puede afirmar que la situación de este espacio del sudoeste europeo es una anomalía de los principios que presiden la Unión Europea desde hace décadas.

En estos años han llegado millonarios recursos de Europa con los que se ha mejorado una amplia red de carreteras interiores y grandes autovías que vertebran el territorio interior. No obstante, no hemos conseguido salir de estas posiciones de infradesarrollo y de incomunicación exterior. A pesar de haber estado previstos ferrocarriles y carreteras para las conexiones externas en los planes nacionales y europeos de infraestructuras en los últimos veinticinco años, las oportunidades han ido pasando y no se ejecutaba lo planificado, mientras se veían grandes avances en otros territorios de España. De nada sirven más reflexiones, planes y presupuestos si somos incapaces de hacerlos realidad.

### ¿Qué ha pasado?

¿Se imaginan que un barrio de Lisboa o Madrid en el que viviesen más de 1,5 millones de personas estuviese apartado de la red general de metro o cercanías de la ciudad y solo dispusiese de cuatro viajes al día con unos trenes e infraestructuras obsoletos y sin apenas mantenimiento? ¿Qué imaginan que pasaría si eso fuese así? ¿Qué imaginan que harían los medios de comunicación? Se ve que hay que tener mucha imaginación para aceptar esta realidad. Pues eso sigue pasando en la actualidad,

y para la opinión pública nacional no es real, porque fuera de Madrid, Lisboa, Porto y Barcelona, solo existen para los medios de comunicación cuando hay que informar de desgracias o catástrofes. O cuando alguien con notoriedad o capacidad mediática se ve involucrado, e incluso en ese caso es relevante esa situación durante escasos días, y eso lo saben quienes deben tomar decisiones. Y les basta esperar unos días para que deje de ser una prioridad.

En la España y el Portugal del siglo XXI sigue existiendo un territorio periférico, fronterizo, incomunicado y aislado, que como un mantra se sigue insistiendo en que es el gran desconocido o que está por descubrir; en Portugal este espacio ocupa más del 60 % del territorio total y en España, el 17 %. En pleno siglo XXI se le puede llamar *terra ignota*, calificativo con el que los antiguos cartógrafos denominaban a esos territorios desconocidos, ajenos a los grandes caminos y que apenas estaban explotados por el hombre. A lo mejor hoy día no llegamos a esa denominación como *terra incognita*, pero sí de ignorada o ninguneada. La carencia de infraestructuras la ha condenado a estar apartados de los flujos económicos y ha generado un círculo vicioso de pobreza y que, como señalaba Marques Reigado (2000), «corre el riesgo de pasar de una frontera administrativa a una *terra de ningue*». Es un hecho extraño y anómalo en la próspera Europa, que no termina de integrarse en sus dinámicas de progreso y bienestar.

Podríamos aportar muchos datos y argumentaciones, pero probablemente nada es más ilustrativo que la red de ferrocarriles ibéricos de LAV y de larga distancia que se muestra en la figura 1 adjunta. Naturalmente, existen algunas líneas convencionales entre medio por las que circulan trenes de media distancia o de mercancías, pero en ese hueco que destaca en el sudoeste no hay ni un metro de líneas electrificadas ni dobles vías, y son pequeños tramos los que disponen de sistemas automáticos de seguridad, sigue la inmensa mayoría de la red gestionada por el decimonónico e inseguro en la actualidad sistema de «bloqueo telefónico», lo que agrava la gestión con el progresivo cierre de estaciones. Esa imagen de aislamiento dentro del territorio ibérico transfronterizo es indigna de los dos Estados, y se debería hacer un verdadero esfuerzo colectivo de transformación en el horizonte 2021-30 para convertirlo en un espacio de conexiones ibérica: de las dos capitales, del mediterráneo con el atlántico y del norte con el sur peninsular.



Figura 1. Transformación de las redes ibéricas en el horizonte 2030.

Son muchas las carencias que sufrimos y que debemos superar en un horizonte máximo de diez años. Tenemos que exigir que el sudoeste ibérico esté conectado a las redes ibéricas y globales del siglo XXI de los ferrocarriles electrificados, en la red de carretera de altas capacidades, las redes digitales de gran velocidad y las redes eléctricas que permitan el suministro y evacuación de energía en todo el territorio. Debemos estar cuanto antes integrados en red con el resto de Europa y en las mismas condiciones, eliminando esta anomalía que condena a esta zona al ostracismo territorial.

### ¿Qué debemos hacer?

Podrían darse muchas otras argumentaciones, pero consideramos que por evidentes son innecesarias para movilizar las voluntades y recursos que hagan posible atender las siguientes propuestas y hoja de ruta, que permita transformar el escenario del sudoeste ibérico en lo referente a las infraestructuras de conexiones y comunicaciones y que tenemos desarrolladas en documentos suficientemente argumentados:

1. Objetivo 21. Existencia de conexión. Inicio de un servicio ferroviario convencional de pasajeros diario de Lisboa a Madrid por la actual Linha do Leste en Portugal y en España aprovechando las infraestructuras entre Plasencia y Mérida ya finalizadas. Este servicio debería comenzar este año 2021, declarado Año Europeo del Ferrocarril, e ir incorporando mejoras conforme se fuesen finalizando las obras en ejecución de electrificación y de nuevos tramos.



Como actuaciones concretas destacaríamos las siguientes:

- Extender el actual servicio de Renfe del Intercity Madrid-Badajoz hasta Lisboa. Sería un servicio en la actualidad poco competitivo para el uso profesional, pero sería muy simbólico y permitiría ser la base sobre la que ir añadiendo mejoras y visualizando una demanda actualmente inexistente.
- Poner en servicio el nuevo sistema de seguridad y gestión entre Plasencia (Monfragüe) y Madrid (Humanes), que en el 2020 tendría que haber entrado en servicio y aún no lo ha hecho.
- Entrar en servicio las nuevas infraestructuras de vías construidas entre Plasencia y Badajoz, aún sin electrificar. En una primera fase Plasencia-Mérida, ya concluidas, y en una segunda fase Mérida-Badajoz, que van más retrasadas.
- Mejora de las coberturas digitales en el trayecto, que si bien no mejora los tiempos, sí la percepción de los mismos y la calidad del servicio.

Estas cuatro mejoras, probablemente irrelevantes o insuficientes para muchos, son las únicas posibles en la actualidad, pero no por ello debemos renunciar a ellas y exigir las. No es necesario que todas entren a la vez, y somos conscientes de que a lo mejor no todas pueden ser posible a estas alturas en el 2021, pero esa exigencia no anula que se hagan sin demora, lo antes posible.

2. Objetivo 25. Sostenibilidad medioambiental. Inicio en el año 2023 de una conexión ferroviaria electrificada completa entre Lisboa/Sines y Madrid/corredor mediterráneo por las actuales vías disponibles, en el caso de Portugal entre Entroncamento y Badajoz y en el caso de España entre Mérida y Puertollano. Cuando reclamábamos estas mejoras eran plenamente posibles. Podrían darse muchas justificaciones por las que se van retrasando las decisiones, pero sigue siendo posible si se actúa con rapidez. Los fondos europeos Next Generation priorizan la transición energética y digital, y estas actuaciones están plenamente justificadas por esos objetivos. Es posible en el 2023 transportar por mercancías por tren desde el Puerto de Sines, el puerto portugués más importante, a los puertos españoles del Mediterráneo y al centro de Europa, y de todos los territorios intermedios, minimizando la huella de carbono. Eso es posible con muy baja inversión, y no parece que haya prisas para ello. Llevan

muchos meses diciendo que está a punto de aprobarse los concursos que permiten avanzar en ese sentido.

También debería ser un objetivo en 2025 circular por las nuevas vías en construcción en la actualidad de alta velocidad, que podrían estar finalizadas y electrificadas entre Plasencia y Talavera de la Reina y entre Talavera de la Reina y Madrid por la línea convencional actual que debe ser electrificada. En esa fecha las actuales obras de la línea de alta velocidad que está ejecutando Portugal entre Évora y Elvas estarán ya en servicio, lo que permite conectar desde la frontera por línea electrificada con Lisboa/Sines y resto de puertos y principales ciudades portuguesas.

Objetivo 28. Inicio de los servicios de una línea completa de alta velocidad entre Lisboa/Sines con Madrid dentro de los parámetros definidos en la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) dentro del corredor atlántico. Somos conscientes de la dificultad por la indefinición actual de la conexión por Toledo y de la conexión con Lisboa, por la necesaria construcción de un nuevo puente. Esperamos que en el caso de Lisboa pronto se decida la ubicación del nuevo aeropuerto y esto facilite la conexión de alta velocidad.

Plan de mejoras y modernización total de la red ferroviaria convencional del sudoeste ibérico en un horizonte 2021-2030. Para ello tenemos un plan de mejoras por tramos y horizontes temporales, que los múltiples fondos europeos de esta década con prioridad a la transición ecológica puedan hacerlo realidad.

Incorporación a la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) de los trayectos Lisboa-Porto-Vigo, Lisboa-Faro-Huelva en Portugal y Plasencia- Salamanca, Mérida-Sevilla/Huelva y Mérida-Puerto llano dentro del corredor atlántico en España, que permita una configuración en red.

Corredor descarbonizado atlántico-mediterráneo. Implantar una red de electrolineras, gasineras e hidrogeneras entre Lisboa/Sines y Madrid/Valencia que permitan la movilidad por carretera con la menor huella de carbono posible antes de finalizar el año 2023, completando dentro del denominado por la UE como LNG Blue Corridors, y que esté concluida la conexión ferroviaria electrificada de estos trayectos en el 2023 por las actuales infraestructuras ferroviarias existentes.

Configuración de una red de carreteras en el sudoeste ibérico que permitan la plena movilidad eliminando los costes de contexto y de los efectos fronteras, mejorando las existentes y





Redes eléctricas que permitan la máxima accesibilidad de calidad en todo el territorio y con precios de energía relacionados con sus costes de generación, distribución y pérdidas en el transporte, así como el desarrollo del autoconsumo y balance cero.

Plan de desarrollo de generación y distribución de hidrógeno verde que permita el máximo aprovechamiento de la capacidad de generación de energías renovables y la captación del valor añadido en el territorio.

Eco2 corredores fluviales del sudoeste ibérico mediante un plan de forestación que maximice la biodiversidad y la captación de CO<sub>2</sub>, de manera que haga compatible la sostenibilidad medioambiental y económica. Con desarrollo de modelos de remuneración por la captación de CO<sub>2</sub>, el impulso de las industrias forestales y el desarrollo de la generación energética por biomasa.

Plan conjunto de aprovechamiento y desarrollo de las redes hídricas del sudoeste ibérico, con una nueva cultura del agua y desarrollo del conocimiento y tecnologías de la gestión y optimización del agua. Garantizar el abastecimiento de agua de calidad en todo el territorio y minimizar la contaminación difusa y puntual.



Figura 4. Redes del sudoeste ibérico entrelazadas y conectadas con el mundo.

Este conjunto de actuaciones debe promover una trama de redes superpuestas e interrelacionadas generadoras de un verdadero nuevo sistema complejo dinámico que permita tener una vida propia autosuficiente que de un salto a otra realidad. Este conjunto de redes de ferrocarriles, de carreteras, energéticas, digitales e hidráulicas conectarán los actuales elementos o nodos aislados de ciudades, empresariales, de naturaleza, turísticos, agroalimentario o culturales, entre muchos otros, que además conectarán con el mundo creando una nueva realidad de alta complejidad y alto valor añadido.

### Conclusión

Esperamos que el gran proyecto de transformación del sudoeste ibérico pueda entenderse como un proyecto de transformación global del territorio más allá de la reivindicación concreta de una infraestructura o una inversión local específica. Es la creación de sistemas de desarrollo que permita pasar de un círculo vicioso de pobreza a un círculo virtuoso de prosperidad, que no esté basado en el reparto y captación de recursos escasos, sino en un modelo de creación de valor sin límites enfocado a los mercados globales. El corredor sudoeste ibérico aspira a convertirse en diez años en un nuevo eje de desarrollo europeo que contribuya de manera significativa a la prosperidad de España y Portugal, así como a garantizar el cumplimiento de los compromisos del Pacto Verde Europeo.

Información más extensa y actualizada puede encontrarse en [www.corredorsudoesteiberico.net](http://www.corredorsudoesteiberico.net)

### Bibliografía

- MIKKELSEN *et al.* (2014): «El concepto de *corredor* como aporte a la comprensión del territorio». *Rev. Geografía en Cuestión*, vol 7, n.º 1, pp. 203-222. Facultad de Urbanismo. Universidad Nacional del Mar del Plata. Argentina.
- MARQUES REIGADO (2000): *Desenvolvimento e Planeamento Regional. Uma abordagem sistémica*. Ed. Estampa. Lisboa. 357 pp.

## Composición del grupo de trabajo

*Presidente*

**D. Carlos R. Fernández Liesa**

*Catedrático de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad Carlos III de Madrid*

*Vocal y coordinador*

**D. José Luis Pontijas Calderón**

*Coronel del Ejército de Tierra.  
Doctor en Economía Aplicada por la Universidad de Alcalá de Henares. Analista de Seguridad Euroatlántica en el Instituto Español de Estudios Estratégicos*

*Vocales*

**D. Jesús Morales Arruga**

*Licenciado en Periodismo, director adjunto en el diario 20 minutos*

**D. Jaime Jesús Sanaú Villarroya**

*Facultad de Economía y Empresa  
Instituto de Investigación en Empleo, Sociedad Digital y Sostenibilidad (IEDIS)  
Universidad de Zaragoza*

**D. Agustín Gámir Orueta**

*Profesor Titular de Geografía Humana de la Universidad Carlos III de Madrid*

**D. Juan Manuel Rodríguez Barrigón**

*Profesor titular de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Extremadura*

**D.ª Yolanda Gamarra Chopo**

*Catedrática de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Zaragoza*

**D. Marcos Domínguez Sánchez**

*Licenciado en Geografía, Ingeniero en Geodesia y Cartografía, Máster en Logística, Transporte y Seguridad Vial. Responsable de consultoría de transporte de mercancías y logística del Grupo Tema Ingeniería*

**D. Antonio García Salas**

*Economista. Coordinador de la plataforma empresarial Sudoeste Ibérico en Red*

**D. Julián Mora Aliseda**

*Catedrático de Análisis Regional, Departamento de Ordenación Territorial de la Universidad de Extremadura*