

DESARROLLO REGIONAL DEL SUR DE ESPAÑA: ESTRATEGIAS E INTEGRACIÓN EN LOS EJES DE DESARROLLO MEDITERRÁNEOS

Jesús Gabriel Moreno Navarro

Introducción

Aunque el concepto «periferia» abarca los cuatro puntos cardinales, cuando nos referimos al sur ya podemos intuir una serie de connotaciones desfavorables en cuanto a desarrollo humano. Y si nos referimos al sur de España, estamos hablando del sur del sur. Todas las valoraciones positivas sobre su localización estratégica y potencial parten de una posición reivindicativa apoyándose en su peso demográfico y su papel como frontera sur de Europa. Sin embargo, si bien los países y regiones en vías de desarrollo o emergentes se caracterizan generalmente por tener unos índices de crecimiento superiores a la media mundial,¹ en el caso de Andalucía, Extremadura, Ceuta y Melilla, se han venido caracterizando por ser farolillo rojo en este tipo de rangos.² Hay abundancia de argumentos para explicar los resultados desfavorables que pasan desde el determinismo histórico al maltrato político, por no mencionar estigmas que proceden del etnocentrismo más reprobable.

En este trabajo, se abordará el papel que se le ha dado al sur de España en las políticas regionales desde la disciplina del análisis geográfico regional sistematizando desde los argumentos de maestros en esta área de conocimiento geográfico y atendiendo a documentos con vocación de construir una Europa de Regiones.

Desarrollo, países y regiones

Los conceptos «región» y «desarrollo» aún parecen confusos ante un mundo cuyos cambios siguen sorprendiéndonos. No obstante, son términos capitales en la ciencia regional³ y por ello los pilares de este relato sobre planificación estratégica.

El término «desarrollo» toma fuerza en la literatura científica a mitad del siglo XX con una simplificación en la descripción de los perfiles, agrupando los países que utilizaban electricidad y petróleo, los que usaban carbón y hierro y los que aún estaban en una fase preindustrial. Rostow,⁴ en su ensayo sobre «Los estados del crecimiento económico», describía cinco estados de desarrollo sin explicar el tránsito de uno a otro. Tampoco tenía en consideración el hecho de que algunas regiones o países habían sido prósperas antes de haber sido explotadas por potencias o maltratadas por el devenir de la historia.⁵ Este mismo autor describía la existencia de dos ámbitos: central y periférico. El primero acaparaba

1 Nuestro mundo conectado. Informe Anual del FMI 2019 [Consultado el 20 de octubre de 2022]. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/2019/eng/assets/pdf/imf-annual-report-2019-es.pdf>

2 Expansión 2017, 2019: <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana-comunidades-autonomas> [Consultado el 20 de octubre de 2022].

3 Juan Antonio Márquez Domínguez; Rosa María Jordá Borrell (coords.) (2018). *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Marco Cano García*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

4 Walt Whitman Rostow (1959). «The stages of economic growth», *The economic history review*, 12 (1), pp. 1-16.

5 André Gunder Frank (1967) *Capitalism and underdevelopment in Latin America: historical studies of Chile and Brazil*. New York/London: Monthly Review Pr.

el control del capital apropiándose del control de la producción de la periferia. La asunción de esta descripción de distribución regional, pero sin esa conclusión perversa, subyace en la mayoría de los planteamientos estratégicos de la política regional europea. Además de las distintas teorías sobre las diferencias entre las regiones en función de su grado de desarrollo, es este propio término el que, de forma paralela, comienza a perfilarse con matices donde la renta no es el principal indicador para establecer el rango en el desarrollo. Si en un principio el desarrollo regional es el proceso por el cual los habitantes de una región aumentan su renta *per cápita* gracias al incremento de la producción y el consumo,⁶ estamos asumiendo que esta son las bases del bienestar y la calidad de vida. Y pueden serlo, en un principio, por las posibilidades de elección que puede proporcionar la renta para alcanzar las condiciones que el individuo puede considerar como «bienestar». De hecho, es frecuente que sea el individuo con mayor renta quien valore más la calidad ambiental, cultural, circunstancias políticas, etc. Desde esta óptica, el Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo define este concepto como «el proceso por el que una sociedad mejora las condiciones de vida de sus habitantes a través de los bienes que necesita para satisfacer sus necesidades y en el respeto a los derechos humanos». Desde esta definición, se elaboró la propuesta exitosa de diseño de un Índice de Desarrollo Humano (IDH) que pondera indicadores de escolarización, esperanza media de vida y renta *per cápita*. Este índice es un interesante foco de referencia para evaluar el desarrollo desde que se creó en 1990. Pero incluso, teniendo en cuenta que utiliza tres parámetros con registros históricos fiables, podríamos elaborar el IDH con un rango entre países hasta el año 1870 y en algunos otros hasta 1850.⁷ Este tipo de índice se viene utilizando también para comparaciones entre otras unidades territoriales menores, pero en este caso hay que matizar sobre alguno de los tres indicadores; en la provincia de Sevilla, la renta *per cápita* de Tomares casi triplica a la del Palmar de Troya, que se encuentra a 50 minutos por carretera.⁸ No digamos ya en el caso extravagante de comparar regiones con países como hace el Instituto Vasco de Estadística,⁹ que coloca al País Vasco en una posición envidiable en un rango de países olvidando que Suecia, Alemania, Noruega, Francia, Italia o Reino Unido, al igual que España, también tienen regiones con disparidades llamativas.

En los años 80, también aparece el concepto del desarrollo sostenible a partir del Informe Brundtland, «nuestro futuro común»¹⁰ como aquel que permi-

6 Oliveras, J. (2018). *Consideraciones sobre el desarrollo. Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Cano García*. Ed. Márquez Domínguez J. A y Jordá Borrell R. Universidad de Sevilla. pp. 87-104.

7 Nicholas F. R. Crafts (1996). «The First Industrial Revolution: A Guided Tour for Growth Economists», *The American Economic Review*, 86.2, pp. 197-201.

8 IECA (2018) Instituto de Estadística de Andalucía. Sistema de Información Multiterritorial. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm> [Consultado el 20 de septiembre de 2022].

9 EUSTAT 2020, https://www.eustat.eus/elementos/ele0013500/indice-de-desarrollo-humano-por-indicadores-segun-paises/tbl0013566_c.html [Consultado el 20 de octubre de 2022].

10 Our common future. Brundtland Report, 20.03.1987 [Consultado el 20 de octubre de 2022] <https://web.archive.org/web/20111003074433/http://worldinbalance.net/intagreements/1987-brundtland.php>

te satisfacer las necesidades de la generación presente sin comprometer las de las futuras. Esta definición ha irrumpido con autoridad en la mayoría de los planes estratégicos de desarrollo desde los años 90 y es omnipresente en la redacción de la planificación de nuestro siglo actual. En el punto siguiente, se intenta describir la trayectoria del desarrollo de Andalucía abordando la óptica determinista de Gunder Frank, la descriptiva de Rostow y la responsable de Brundtland.

La zonificación económica de España

Aún siguen sorprendiendo las referencias que constatan que Andalucía contaba a mediados del siglo XIX con una potente industria siderúrgica y textil destinada al autoabastecimiento y la exportación. Sorprende aún más leyendo a Ales Martínez *et al.*¹¹ para averiguar que la primera industria siderúrgica en España se remonta a antes de 1730 en Marbella y El Pedroso (Sevilla). Cien años más tarde se desarrollaría el primer alto horno, también en Marbella, abastecida con carbón vegetal y madera procedente de la tala de los bosques. Según las consultas de Gabriel Cano sobre el Diccionario Madoz,¹² Andalucía tenía en la primera mitad del siglo XIX un PIB por habitante superior a la media estatal, a la que no llegaba, por ejemplo, Cataluña. Con la llegada del carbón mineral a las siderurgias españolas, el rendimiento mejoró, pero la distancia de transporte desde el norte de España del mineral protegido por aranceles, acabó con la competitividad de la siderurgia andaluza. Aranceles que, de nuevo, fueron desfavorables¹³ pero en este caso hacia la materia prima que producía Andalucía: el algodón.¹⁴ Esta tendencia en las medidas proteccionistas, unido a los monopolios de las ferias internacionales, infraestructuras, y la intensa industrialización de otras regiones tras la Guerra Civil, nos dejan a una Andalucía eminentemente agraria frente al norte industrializado de España.¹⁵ No obstante, el gran territorio agrario que cubre el sur español ha sabido convivir con espacios naturales que se han conservado hasta el punto de que Andalucía es hoy la región española con mayor número de zonas protegidas de España y mayor superficie en valores absolutos, aunque la estructura de la propiedad siga teniendo los rasgos propios de una tierra repartida entre invasores y su cultura empresarial y financiera determinada por la expulsión de la población más cualificada del país.

11 Ales Martínez, F. J.; Moreno Danvilla, F.; Campo Urbay, F. D. (1984). Notas sobre el desarrollo y hundimiento de la Industria Siderúrgica de Marbella (Málaga) en los siglos XVIII y XIX, en M. Hornigón Blánquez (coord.). *Actas II Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias: Jaca, 27 de septiembre-1 de octubre*. Zaragoza: Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, pp. 5-6.

12 Pascual Madoz Ibáñez (1849). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, 4. Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti.

13 Gabriel Cano García (2006). «Las ciudades andaluzas en el siglo XIX. Territorio y desarrollo», *Revista de Estudios Andaluces*, 26, pp. 183-238.

14 Manuel Martín Rodríguez (2018). «El algodón de Motril y la industria algodонера catalana (1796-1856)», *Revista de Estudios Regionales*, 111, pp. 217-242.

15 Gabriel Cano García (2014) Cataluña y Andalucía. Diario de Sevilla: https://www.diariodesevilla.es/opinion/articulos/Cataluna-Andalucia_o.846815759.html [Consultado el 20 de octubre de 2022].

Andalucía en la política regional de la UE: los bloques suprarregionales

Aunque el término «Arco Latino» ya había aparecido en la literatura académica con anterioridad, no fue hasta el año 1995 cuando queda recogido oficialmente como territorio estratégico mencionado en el dictamen del Comité de las Regiones en enero de 1997.¹⁶ El documento en el que se basó el dictamen fue otro informe con el título «Europa 2000+: cooperación para el desarrollo territorial europeo» (Figura 1).¹⁷ Los criterios que se recogían en dicho dictamen fueron debatidos durante varios años tanto en la comisión como entre investigadores. Fundamentalmente se diferenciaba entre un arco latino coincidente con el Mediterráneo central, sin definir sus límites y en el cual cabían ocho regiones continentales, además de las Islas Baleares Córcega y Cerdeña (es curioso que no se incluyera a Sicilia). El Estrecho de Gibraltar quedaría relacionado como un inicio del Arco Latino. Se hace referencia especial a la importancia del transporte marítimo como el medio principal de comunicación de ese espacio, sugiriendo que la opción más adecuada sería el ferri de alta velocidad. Esta sugerencia apunta a la posterior estrategia de las «autopistas del mar».¹⁸ Basándose en este documento, Pujada y Font¹⁹ elaboran un mapa donde se aprecia el Arco Mediterráneo que comienza en el Estrecho de Gibraltar hasta Liguria, cubriendo un margen que incluye exclusivamente a las regiones con litoral mediterráneo. Posiblemente esta cartografía sea la primera vez en la que vemos al Arco Mediterráneo con límites que se corresponden con unidades territoriales oficiales mientras que en las exposiciones por parte de los académicos la cartografía que aparecía era más esquemática y difusa.²⁰ Es de destacar que Andalucía es la única región que quedaría entre dos bloques periféricos como una solución de continuidad entre los Arcos Atlántico y Mediterráneo. Esta ambigüedad podemos verla en otros lugares de Europa como en Escocia, siendo Reino Unido y Escandinavia las excepciones en las que la topología norte-sur se invierte en cuanto a indicadores de desarrollo.

- 16 Comité de las Regiones (1998). Official Journal C 064, 27/02/1998 P. 0067: Opinion of the Committee of the Regions on 'The pan-European dimension of transport policy': <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51997IR0253&from=FR> [Consultado el 20 de octubre de 2022]
- 17 Europa 2000+: cooperación para el desarrollo territorial europeo https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_94_752 [Consultado el 20 de octubre de 2022].
- 18 Jesús Gabriel Moreno Navarro (2011). Autopistas del mar y ferroutage: alternativas de ecoeficiencia intermodal, en V. Gozávez Pérez y J. A. Marco Molina (eds.). *Energía y territorio: dinámicas y procesos*, 2, XXII Congreso de Geógrafos Españoles: Universidad de Alicante 2011. Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 277-288.
- 19 Romà Pujadas i Rúbies y Jaume Font (1998). *Ordenación y planificación territorial. Espacios y sociedades*. Serie mayor, 8, Madrid: Editorial Síntesis.
- 20 Caterina García i Segura (1995). «La dimensión mediterránea de la proyección exterior de Cataluña: el Arco Latino», *Papers: Revista de sociologia*, 46, 43-56.

Figura 1. Bloques suprarregionales.



Fuente: Pujada y Fonts (1998), con datos de la Comisión Europea 1995.

Posiblemente esta laxitud en la definición del Arco Mediterráneo tenga que ver con las dificultades que ha tenido Algeciras para no verse excluido en el nuevo corredor ferroviario Mediterráneo, como veremos más adelante.

Aun cuando las estrategias europeas de transporte comenzaron con la Primera Conferencia Europea de Ministros de Transportes en 1953, no es hasta la Conferencia de Praga en 1993 cuando se aborda una visión paneuropea en la articulación de la red de transporte. Posteriormente en el año 94, en la siguiente conferencia con sede en Creta, se postularon corredores de transportes con nombres específicos pero que se centraban en la Europa continental y países del Este. En fechas contemporáneas a estas conferencias de transportes se inicia la estrategia TEN-T (Trans-European Transport Network) con la intención de impulsar la articulación de los transportes en la Unión Europea. Desde el año 1995, se estuvieron aportando fondos desde TEN-T de la Comisión Europea para estrategias de

desarrollo.²¹ La planificación de esta red, no solo aportó fondos sino también una extensa cartografía en la que se evidencia la falta de comunicación entre Andalucía oriental y occidental. No en vano, la joya de la innovación en los transportes de Andalucía fue la alta velocidad ferroviaria que unió la capital andaluza con Madrid, olvidando el potencial exportador de Almería y seccionando Andalucía en dos, con un efecto barrera sobre el levante español olvidándose también de Extremadura y Portugal en el otro extremo.²² En las estrategias del documento Europa 2000+, se proponía como estrategia de desarrollo para el Arco Latino la «intensificación de las relaciones con el resto de bloques suprarregionales, especialmente las áreas más centrales y dinámicas».²³

Posiblemente las intervenciones más concretas fueron los intentos de potenciación de los corredores de transporte con iniciativas de procedencia regional y el apoyo de la UE, como es el proyecto Assembling²⁴ incluido en el 4º programa marco de la UE.

Este programa marco dio lugar a varios sub-proyectos que crearon los siguientes observatorios:

- a) Nordic Triangle Observatory (NTO)
- b) Pyrenees Observatory (PRO)
- c) Rhine Gateway Observatory (RGO)

Solamente CETMO mantuvo su actividad con sede en Barcelona. Son de destacar las alusiones al papel geoestratégico del Estrecho de Gibraltar y el liderazgo del puerto de Algeciras en el tráfico de contenedores. El principal puerto de España debe su éxito a la consolidación como puerto *hub* con unas evidentes desventajas funcionales fruto de la irrelevancia política de quienes tendrían que impulsarlo. No se puede justificar por la difícil orografía la pervivencia de una línea férrea del siglo XIX.

Aparte de la evolución de las políticas europeas, las regiones ejercieron sus competencias y elaboraron sus propios proyectos con el objetivo de cohesionar las relaciones y la vertebración de sus redes de transporte, bajo el paraguas financiero de la UE. En este contexto, debemos señalar como cruciales los siguientes documentos de planificación:

a) *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report 2005*.²⁵ De esta iniciativa y por la naturaleza del coloquio que genera este trabajo, debemos destacar de

21 Comisión Europea (2005). Trans-European transport network-TEN-T priority axes and projects. https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf [Consultado el 20 de octubre de 2022].

22 Jesús Salvador García (2002). La red ferroviaria andaluza: infraestructura y modelo territorial, *Cuadernos Geográficos*, 32, pp. 97-123

23 Romà Pujadas i Rúbies y Jaume Font (1998). *Ordenación y planificación territorial*. Op. Cit.

24 Assembling (2001). Assembling Final Report, https://cordis.europa.eu/pub/transport/docs/summaries/strategic_assembling_report.pdf [Consultado el 20 de octubre de 2022].

25 Comisión Europea (2005). *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report*. Ed. Comisión Europea. Lämpömiehenkuja (Finlandia). https://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/_report_paneurostar.pdf [Consultado el 20 de octubre de 2022].

este documento la inclusión del entorno próximo de las regiones europeas como decisivas en la configuración de los corredores de transporte, donde encontramos importantes alusiones al Estrecho de Gibraltar y el norte de África, tales como la autopista Trans-Magrebí, el Ferrocarril Fransmagrebí, incluso el enlace fijo en el Estrecho de Gibraltar.

b) Orientaciones Comunitarias para el Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.²⁶ En este caso solo corresponde mencionar el papel de las autopistas del mar con su perfil de alta velocidad marítima y carga ro/ro tan presente en el transporte entre España y Marruecos.

c) Plan Director Territorial de Andalucía (PDIA 1993-2007),²⁷ Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía 2006²⁸ y Plan Estratégico de Infraestructuras (PEIT) 2005-2020.²⁹ Las obras más vinculadas al Estrecho de Gibraltar serían los desdoblados de las carreteras A-381 de competencia autonómica y la N-340 incluyendo un proyecto de enlace ferroviario entre las conurbaciones de las bahías de Cádiz y Algeciras. Sin embargo, Andalucía no consta en el documento sobre la ordenación del territorio en Europa de la Comisión Europea 1997 y sí, en cambio, aparece Gibraltar pero como parte del Arco Atlántico.

Todos estos esquemas directores han sentado unas bases sobre las que se han aplicado posteriormente planes sectoriales en los que el término «sostenibilidad» es el protagonista. Es el caso del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del transporte en Andalucía³⁰ como ampliación del anterior PISTA 2013, el Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía Horizonte 2020³¹ y el Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía META 2027.

Pero, desde el punto de vista del geógrafo y de la ciencia regional, en comunión con el espíritu del informe Brundtland, merece una especial atención que el primer Plan de Desarrollo Sostenible con todo un nuevo cuerpo teórico y metodológico fue el PDS del Parque Natural Los Alcornocales en 1998, en la provincia de Cádiz. Puede ser la materialización del discurso de Yves Lacoste en el que propone

26 EUR-LEX (1996). Orientaciones comunes para el desarrollo de la red Transeuropea de Transporte: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124094> [Consultado el 20 de septiembre de 2022].

27 Consejería de Obras Públicas y Transporte (2008). «Plan Director de Infraestructuras de Andalucía PDIA». Ed. Junta de Andalucía.

28 Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) 2006 <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/transparencia/planificacion-evaluacion-estadistica/planes/detalle/11690.html> [Consultado el 20 de octubre de 2022].

29 Fomento (2005) <https://www.mitma.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit> [Consultado el 20 de octubre de 2022].

30 Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA). Junta de Andalucía (2020). [Consultado el 20 de octubre de 2022] <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyivienda/areas/infraestructuras-viarias/red-carreteras/paginas/pista2020.html>

31 Junta de Andalucía (2016). <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoregeneracionjusticiayadministracionlocal/consejeria/transparencia/planificacion-evaluacion-estadistica/planes/detalle/11734.html> [Consultado el 20 de octubre de 2022].

superponer la «geografía de los profesores a la geografía de los estados mayores». ³² En la elaboración de ese plan se alude a la naturaleza de la otra orilla, las necesidades de consideración de un espacio con casi idéntica flora, pero diferente vegetación, dicotomía que bien puede suscitar un debate sobre la diferente interpretación del territorio en ambas orillas del Estrecho. Puede considerarse como el prólogo para un hito como es la actual reserva Transfronteriza Andalucía-Marruecos.

Conclusiones

La «voluntad política» fue un término repetido en los inicios de la aventura de Tánger Med. Y en este trabajo se ha pretendido poner de trasfondo, sin mencionarlo, que la voluntad política es fundamental para la consecución de los objetivos que señalan las estrategias. De nada sirve comprometerse con unos objetivos marcadamente justificados con argumentos científicos cuando el compromiso se diluye en la falta de voluntad política. Ahí la realidad de Tánger Med y las asignaturas pendientes en la provincia de Cádiz. El proyecto del Corredor Ferroviario Mediterráneo puede ser posiblemente la iniciativa planificadora con más calado en prensa y opinión pública de la última década y casi estábamos contemplando la futura resignación a una nueva exclusión de Andalucía en ese gran proyecto de corredor. El Estrecho de Gibraltar puede configurarse como un gran centro direccional de flujos en el sur de Europa y sin necesidad de plantear nuevas estrategias ni discriminaciones positivas por situación desfavorecida. Solo hace falta la voluntad política que, desde el reconocimiento del potencial del sur del sur, sea coherente con los diagnósticos y propuestas que tanta inversión han requerido para su redacción.

BIBLIOGRAFÍA

- ALES MARTÍNEZ, F. J.; MORENO DANVILLA, F.; CAMPO URBAY, F. D. (1984). Notas sobre el desarrollo y hundimiento de la Industria Siderúrgica de Marbella (Málaga) en los siglos XVIII y XIX, en M. Hormigón Blánquez (coord.). *Actas II Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias: Jaca, 27 de septiembre-1 de octubre*. Zaragoza: Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, pp. 5-6.
- ASSEMBLING (2001). *Assembling Final Report*. https://cordis.europa.eu/pub/transport/docs/summaries/strategic_assembling_report.pdf [Consultado el 20 de octubre de 2022].
- Brundtland Report, Our common future. 20.03.1987 [Consultado el 20 de octubre de 2022] <https://web.archive.org/web/2011003074433/http://worldinbalance.net/intagreements/1987-brundtland.php>
- CANO GARCÍA, Gabriel (2006). «Las ciudades andaluzas en el siglo XIX. Territorio y desarrollo», *Revista de Estudios Andaluces*, 26, pp. 183-238.
- CANO GARCÍA, Gabriel (2014). *Cataluña y Andalucía*, Diario de Sevilla <https://>

32 Yves Lacoste (1977). *La geografía: un arma para la guerra*, vol. 3. Barcelona: Anagrama.

www.diariodesevilla.es/opinion/articulos/Cataluna-Andalucia_0_846815759.html [Consultado el 20 de octubre de 2022].

COMISIÓN EUROPEA (2005). *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report*. Ed. Comisión Europea. Lämpömiehenkuja (Finlandia). 204 pp. https://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_II_24/_report_paneurostar.pdf [Consultado el 20 de octubre de 2022].

COMISIÓN EUROPEA (2005). *Trans-European transport network-TEN-T priority axes and projects*. 73 pp. https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf [Consultado el 20 de octubre de 2022].

COMITÉ DE LAS REGIONES (1998). *Official Journal C 064*, 27/02/1998 P. 0067: *Opinion of the Committee of the Regions on the Pan-European Dimension of Transport Policy*: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:51997IR0253&from=FR> [Consultado el 20 de octubre de 2022].

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE (2008). «Plan Director de Infraestructuras de Andalucía PDIA». Ed. Junta de Andalucía. 259 pp.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE (2005). «Plan de Ordenación Territorial de Andalucía POTA». Ed. Junta de Andalucía. 212 pp. https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pota_completo.pdf

CRAFTS, Nicholas F. R. (1996). «The First Industrial Revolution: A Guided Tour for Growth Economists». *The American Economic Review*, 86.2, pp. 197-201.

EUR-LEX (1996). *Orientaciones comunes para el desarrollo de la red Transeuropea de transporte*: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124094> [Consultado el 20 de septiembre de 2022].

Europa 2000+: cooperación para el desarrollo territorial europeo https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_94_752 [Consultado el 20 de octubre de 2022]

EUSTAT 2020, https://www.eustat.eus/elementos/ele0013500/indice-de-desarrollo-humano-por-indicadores-segun-paises/tbl0013566_c.html [Consultado el 20 de octubre de 2022].

EXPANSIÓN, *PIB de las comunidades autónomas 2017, 2019*: <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana-comunidades-autonomas> [Consultado el 20 de octubre de 2022].

FMI 2019. *Nuestro mundo conectado. Informe Anual del* <https://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/2019/eng/assets/pdf/imf-annual-report-2019-es.pdf>

[Consultado el 20 de octubre de 2022].

FOMENTO (2005) <https://www.mitma.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>, [Consultado el 20 de octubre de 2022].

GARCÍA i SEGURA, Caterina (1995). «La dimensión mediterránea de la proyección exterior de Cataluña: el Arco Latino», *Papers: Revista de Sociología*, 46, 43-56.

Gunder Frank, André (1967) *Capitalism and underdevelopment in Latin America: historical studies of Chile and Brazil*. New York/London: Monthly Review Pr.

IECA (2018) Instituto de Estadística de Andalucía. *Sistema de Información Multiterritorial*. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm> [Consultado el 20 de septiembre de 2022]

- JUNTA DE ANDALUCÍA (2006). Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/transparencia/planificacion-evaluacion-estadistica/planes/detalle/11690.html> [Consultado el 20 de octubre de 2022]
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2016). <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/turismoregeneracionjusticiayadministracionlocal/consejeria/transparencia/planificacion-evaluacion-estadistica/planes/detalle/11734.html> [Consultado el 20 de octubre de 2022].
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2020). Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del transporte en Andalucía (PISTA). <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivivienda/areas/infraestructuras-viarias/red-carreteras/paginas/pista2020.html> [Consultado el 20 de octubre de 2022]
- LACOSTE, Yves (1977). *La geografía: un arma para la guerra*, vol. 3. Barcelona: Anagrama.
- MADOZ IBÁÑEZ, Pascual (1849). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. 4. Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, Juan Antonio; JORDÁ BORRELL, Rosa María (coords.) (2018). *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Marco Cano García*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel (2018). «El algodón de Motril y la industria algodонера catalana (1796-1856)», *Revista de Estudios Regionales*, III, pp. 217-242.
- MORENO NAVARRO, Jesús Gabriel (2011). Autopistas del mar y ferroustage: alternativas de ecoeficiencia intermodal, en V. Gozávez Pérez y J. A. Marco Molina (eds.). *Energía y territorio: dinámicas y procesos*, 2, XXII Congreso de Geógrafos Españoles: Universidad de Alicante 2011. Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 277-288.
- OLIVERAS, J. (2018). Consideraciones sobre el desarrollo. *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Cano García*. Ed. Márquez Domínguez J. A y Jordá Borrell R. Universidad de Sevilla. pp 87-104.
- PUJADAS I RÚBIES, Romà; FONT, Jaume (1998). *Ordenación y planificación territorial. Espacios y sociedades*. Serie mayor, 8. Madrid: Editorial Síntesis.
- ROSTOW, Walt Whitman (1959). «The stages of economic growth», *The economic history review*, 12(1), pp. 1-16.
- SALVADOR GARCÍA, Jesús (2002). La red ferroviaria andaluza: infraestructura y modelo territorial, *Cuadernos Geográficos*, 32, pp. 97-123.

BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Licenciado en Geografía e Historia en 1992 por la Universidad de Sevilla. Postgrado en la Universidad de Keele (UK) (1992-93). Profesor del Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Sevilla desde 1996 y doctor en Geografía desde el año 2003, con la tesis «Análisis con SIG del transporte intermodal entre Marruecos y la Unión Europea: bases para la concepción estratégica del Estrecho de Gibraltar». Sus investigaciones comenzaron en el entorno portuario del Canal de la Mancha (1992-1993) y continuaron con el Estrecho de Gibraltar. En este entorno, se han basado los proyectos que ha dirigido hasta el momento en el ámbito científico de I+D y de la cooperación internacional a ambos lados del Estrecho de Gibraltar, y ha mantenido una estrecha relación académica con la Universidad

Abdelmalek Essaadi en Tánger y Tetuán.

RESUMEN

El sur de España es el sur del sur de Europa. De un pasado rico que se manifestó varios siglos, es hoy una región afectada por un determinismo histórico desfavorable que se concentra en los dos últimos siglos. Aparte de un breve marco teórico sobre desarrollo y regiones, el texto aborda el maltrato de esta región por parte de los poderes políticos y sus estrategias de planificación. Finalmente, nos enfrentamos a una situación periférica alejada de los centros de decisión que ignoran las capacidades aún provenientes de su ubicación estratégica. Se concluye con una crítica a los planteamientos que han dado lugar al diseño del Corredor Mediterráneo, que siguen desconociendo el antiguo potencial que alberga el primer puerto del Mar Mediterráneo y cuarto en el Ranking Europeo, en cuanto a tráfico de mercancías.

PALABRAS CLAVE

Estrecho de Gibraltar, Desarrollo regional, Corredor Mediterráneo, Política regional.

ABSTRACT

Spain's South is the southernmost part of southern Europe. Despite a rich past that spanned several centuries, this region is now grappling with an unfavorable historical circumstance that has persisted for the past two centuries. This text discusses how political powers and their planning strategies have mistreated the region, leading to its peripheral position, far from the centers of decision making, which overlooks its potential derived from its strategic location. Along with a brief theoretical framework on development and regions, the text concludes with a critique of the approaches taken in designing the Mediterranean Corridor, which disregards the region's ancient potential as the first port of the Mediterranean Sea and the fourth in the European ranking for freight traffic.

KEYWORDS

Strait of Gibraltar, Regional development, Mediterranean Corridor, Regional policy.

الملخص

جنوب إسبانيا هو جنوب جنوب أوروبا، و قد تحول من منطقة ذات ماض غني على مدى قرون إلى منطقة متأثرة بحتمية تاريخية سلبية سادت بالخصوص في القرنين الماضيين. و فضلا عن تقديم إطار نظري موجز حول التنمية والجهات، يعالج النص سوء التعامل مع هذه الجهة من قبل السلط السياسية واستراتيجياتها التخطيطية. و في الأخير، نجد أنفسنا أمام وضعية هامش بعيد عن مراكز القرار المتجاهلة للقدرات التي يمنحها إياه موقعه الاستراتيجي. ويختتم النص بنقد للمقاربات التي أنتجت تصميم «الممر المتوسطي»، والتي لاتزال تفتقر إلى معرفة الإمكانيات القديمة التي يتوفر عليها أول ميناء على البحر الأبيض المتوسط والرابع في الترتيب الأوروبي من حيث نقل البضائع.

الكلمات المفتاحية

مضيق جبل طارق، التنمية الجهوية، الممر المتوسطي، السياسة الجهوية.