Milla Bordera, Pedro José. La exclusión de la comarca de la *Foia* de Castalla (Alicante) por el trazado del nuevo proyecto del Corredor Ferroviario del Mediterráneo. *GeoGraphos.* [En línea]. Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (GIECRYAL) de la Universidad de Alicante, 18 de febrero de 2013, vol. 4, nº 41, p. 223-238 [ISSN: 2173-1276].

GeoGraphos
REVISTA DIGITAL ISSN: 2173-1276 PARA ESTUDIANTES DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

<http://web.ua.es/revista-geographos-giecryal>

Vol. 4. Nº 41 Año 2013

LA EXCLUSIÓN DE LA COMARCA DE LA *FOIA* DE CASTALLA (ALICANTE) POR EL TRAZADO DEL NUEVO PROYECTO DEL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO

Pedro José Milla Bordera
Estudiante de la Licenciatura de Geografía
Universidad de Alicante (Alicante, España)
Correo electrónico: pjmb1@alu.ua.es

Recibido: 22 de mayo de 2012. Devuelto para revisión: 10 de agosto de 2012.
Aceptado: 18 de febrero de 2013

RESUMEN

El Ministerio de Fomento, con el apoyo de la Unión Europea, ha aprobado la instalación de un corredor ferroviario a lo largo del eje mediterráneo español. Se analizará el aislamiento que puede padecer el interior de la provincia de Alicante y, más concretamente, la comarca de la *Foia* de Castalla, importante núcleo industrial, si, finalmente, queda excluida del trazado de dicho proyecto, cuya finalización está prevista para el 2020 y que conectaría todo el litoral mediterráneo a través de una red de más de 1.300 km de longitud, desde la frontera francesa-catalana hasta Algeciras (Cádiz).

Palabras clave: Ministerio de Fomento, Corredor Ferroviario del Mediterráneo, *Foia* de Castalla.

THE EXCLUSION OF THE REGION OF THE *FOIA* OF CASTALLA (ALICANTE) FOR THE TRACING OF THE NEW PROJECT OF THE RAILWAY CORRIDOR OF THE MEDITERRANEAN

ABSTRACT

The Department of Promotion, with the support of the European Union, has approved the installation of a railway corridor along the Mediterranean Spanish axis. This work tries to centre on the isolation that can suffer the interior of the province of Alicante and, more concretely, the region of *Foia* of Castalla, important industrial core, if, finally, she remains excluded from the tracing of the above mentioned project, which ending is foreseen for 2020 and it would connect the whole Mediterranean littoral across a network of more than 1.300 km from length, from the French - Catalan border up to Algeciras (Cadiz).

Key words: Department of Promotion, Railway Corridor of the Mediterranean, *Foia* of Castalla.

A EXCLUSÃO DA COMARCA DO *FOIA* DO CASTALLA POR A APRESENTAÇÃO DO NOVO PROJECTO DO CORREDOR FERROVIÁRIO DO MEDITERRÂNEO

RESUMO

Do Ministério do Desenvolvimento, com o apoio da União Européia, aprovou a instalação de um corredor ferroviário ao longo do eixo Mediterrâneo espanhol. Este trabalho pretende concentrar-se na o isolamento que podem sofrer o interior da província de Alicante e, mais especificamente, a região do *Foia* do Castalla, importante núcleo industrial, se, finalmente, é excluído do desenho do referido projecto, que está prevista para a realização em 2020 e que toda a costa do Mediterrâneo através de uma rede de mais de 1.300 km de comprimento, desde a fronteira francesa-catalão de Algeciras (Cádiz).

Palavras-Chave: Ministério do Desenvolvimento, Corredor Ferroviário do Mediterrâneo, *Foia* do Castalla.

INTRODUCCIÓN

La Hoya o *Foia* de Castalla es una comarca situada en el interior de la provincia de Alicante, a unos 30 km al noroeste de la capital. Está constituida por un sector llano, de unos 600 metros sobre el nivel del mar (sobre el que se asientan los núcleos de población), rodeado por relieves montañosos que pueden llegar a superar los 1.200 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Según los datos del Padrón Municipal de Habitantes de 2011, la "*Foia*" de Castalla cuenta con una población de 43.740 habitantes, repartidos entre los municipios de Ibi (23.683), Castalla (10.541), Onil (7.753) y Tibi (1.763).

Figura 1. Localización de la zona de estudio

Fuente: Google Maps. Elaboración propia.

El objetivo de este artículo es presentar una serie de conclusiones por las cuales se conecte el interior de Alicante, principal núcleo industrial de la provincia, con el trazado del corredor ferroviario del Mediterráneo.

No se pretende realizar una crítica contra el proyecto aprobado desde Europa (el cual ha sido calificado como eje ferroviario prioritario), sino contra su recorrido, reivindicando un paso obligado por las comarcas interiores de Alicante, tradicionalmente olvidadas por las administraciones públicas, y que se verían privadas de un medio de transporte que presume de ser estratégico, eficiente, sostenible y competitivo.

Los problemas que pueden surgir ante el fenómeno estudiado y las cuestiones que se plantean son las siguientes:

- ¿Por qué motivo son los espacios interiores en este país los grandes perjudicados en las decisiones tomadas por los políticos, sobre todo, en la cuestión de las infraestructuras?

- ¿Es ético marginar de esta forma un territorio y sus habitantes, con los consecuentes problemas que pueden surgir?

- ¿Es, una vez más, una infraestructura que da soporte a las zonas con mayor dinamismo económico y demográfico y que aísla al resto?

- ¿La concentración demográfica que parece fomentarse es la solución para el futuro?

- ¿No provocará esta exclusión en la industria local un argumento más para provocar la deslocalización de sus fábricas de producción, con los consecuentes problemas de paro para los trabajadores de la comarca?

Se utilizará un enfoque crítico o radical, ya que la finalidad es denunciar una injusticia social que afecta -o va a afectar- a una parte del territorio y que puede tener una repercusión muy fuerte sobre la población que allí habita. Asimismo, el enfoque crítico es el idóneo para tratar estos temas de relevancia social y que va a tratar las verdaderas relaciones de poder que se establecen en el territorio.

El método de trabajo que se va a emplear será el hipotético-deductivo. La hipótesis son las posibles consecuencias económicas, demográficas, sociales y territoriales que pueden afectar a estos municipios de carácter industrial si se confirma el trazado del corredor.

EL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO

Sobre el proyecto del Corredor del Mediterráneo se van a tratar los factores que han impulsado su construcción, los objetivos que se persiguen con su puesta en marcha en 2020, las propuestas de actuación e inversiones que se van a llevar a cabo y, por último, el resultado que estas actuaciones se espera que tengan.

Factores que han impulsado la construcción del corredor

El Ministerio de Fomento del Gobierno de España elaboró, en marzo de 2011, un Estudio Técnico del Corredor Mediterráneo por el que defendía la construcción de un eje ferroviario a lo largo de todo el litoral mediterráneo. Para su puesta en marcha, faltaba la aprobación de la Comisión Europea que, a su vez, sería la encargada de cofinanciar el proyecto en el periodo 2014-2020, en su red de infraestructuras de transporte prioritarias. Esta aprobación se produjo en octubre de 2011. Desde el Ministerio de Fomento, solicitaban la instalación del corredor por las siguientes razones:

- El eje de mayor concentración de población y actividad económica de España

Por un lado, discurre por cuatro CC. AA. (Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Andalucía) y un total de once provincias (Girona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Granada, Málaga y Cádiz), que suponen el 18% de la superficie total de España y sobre el 40% tanto de la población como del Producto Interior Bruto (PIB) nacional. Además, genera casi la mitad del tráfico total de mercancías, por medios terrestres, en España.
Por otro lado, enlaza 5 de las 10 áreas metropolitanas con mayor población de España: Barcelona, Valencia, Málaga, Alicante – Elche y Murcia – Cartagena, que suponen, aproximadamente, 9 millones de habitantes.

- Uno de los principales ejes de transporte de la península Ibérica

Su longitud será de casi 1.300 kms, desde la frontera con Francia, hasta Algeciras (Cádiz) y sobre el que se articula: un sistema viario ya consolidado (AP-7, por ejemplo), con un alto grado de desarrollo, y un sistema ferroviario en plena transformación.
Sobre este espacio se localizan, además, la mayor parte de los principales puertos españoles (Barcelona, Valencia, Cartagena y Algeciras) y aeropuertos con un gran volumen de tráfico (Barcelona, Valencia, Alicante o Málaga).

Figura 2. Trazado del Corredor Ferroviario Mediterráneo

Fuente: Ministerio de Fomento.

- Eje logístico transeuropeo

Se pretende que el Corredor Mediterráneo tenga una gran importancia estratégica a nivel nacional e internacional. Para ello, se ha incluido en la "red europea para un transporte de mercancías competitivo", formando parte de un gran corredor europeo *(Reglamento UE Nº913/2010 de 22-09-2010)*. Para el Gobierno de España, es prioritario incluir este corredor en la revisión de las redes transeuropeas, dentro de la denominada Red Básica ("*Core Network*").

Tal y como advierte B. Rodríguez López (2011), "la Comisión Europea adoptó el pasado 19 de octubre, en Bruselas, una propuesta dirigida a transformar el mosaico actual de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y canales en una red de transporte unificada, la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T)" […] El Vicepresidente de la Comisión Europea de Transportes, Siim Kallas, explicó […] que faltan actualmente conexiones vitales, sin las cuales Europa ni crecerá, ni prosperará. Por ello, el nuevo proyecto va cogiendo forma […] y se ha trazado una red principal de transportes que deberá estar operativa en 2030. En este nuevo mapa, en el que se han aprobado diez corredores transfronterizos, se prevé una red mallada de dos ejes transeuropeos en España (el Mediterráneo y el Atlántico), que incluye cinco corredores presentados también por este país" (los dos anteriores, más el Corredor Central, el Cantábrico – Mediterráneo y el Atlántico – Mediterráneo).

Figura 3: Red ferroviaria transeuropea

Fuente: Ministerio de Fomento

- Eje logístico estratégico

El Corredor Mediterráneo va a constituir un eje básico de la red ferroviaria, tanto para viajeros como para mercancías. Asimismo, su carácter transversal provocará una ruptura con la radialidad sobre Madrid de la red existente. Como ya se ha mencionado arriba, conectará las principales ciudades del arco mediterráneo, dando acceso a sus puertos, nodos logísticos y los más grandes centros industriales. Asimismo, formará parte de la Red Básica de Mercancías definida en el Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España (PEITFM).

Objetivos que se persiguen con la construcción del corredor

Según se desprende del estudio técnico del Corredor Ferroviario Mediterráneo, elaborado por el Ministerio de Fomento, los objetivos generales que se persiguen con su construcción son los siguientes:

- Mejorar la competitividad de la economía española con un transporte más eficiente, fiable y de mayor calidad.
- Fortalecer la cohesión social y territorial, mejorando la accesibilidad y el desarrollo regional.
- Asegurar una adecuada continuidad con otros corredores ferroviarios nacionales y europeos.
- Impulsar la intermodalidad y la coordinación entre los distintos modos de transporte.
- Incrementar la cuota modal del ferrocarril.

- Contribuir a la sostenibilidad, mejorando el comportamiento ambiental de nuestro sistema de transporte.

- Potenciar, en definitiva, un sistema de transporte más eficiente, competitivo y sostenible.

Inversiones y Propuestas de actuación llevadas a cabo

En primer lugar, cabe destacar que el Corredor Mediterráneo es una prioridad en los presupuestos del Estado. Se acordó una inversión, sólo entre los años 2010 y 2011, de 3.000 millones de euros, que suponen el proyecto sobre el que el Ministerio de Fomento ha destinado una mayor inversión. Concretamente, en los presupuestos del Estado de 2011, el Corredor Mediterráneo ocupó 1/3 de toda la inversión ferroviaria.

En total, se prevé que la inversión realizada de las actuaciones alcance 51.300 millones de euros, cofinanciada entre el Gobierno español y la Unión Europea. De esta cantidad, las actuaciones que ya han sido ejecutadas tan sólo suponen 8.400 millones de €. Además, la UE ya ha aprobado una cantidad de 31.700 millones para infraestructuras de transporte en el marco 2014-2020.

De entre las principales propuestas de actuación, se pueden señalar la mejora en la red básica de mercancías (con la eliminación de los cuellos de botella o mayores y mejores instalaciones de electrificación o señalización), unos accesos ferroviarios prioritarios a puertos y nodos logísticos o una remodelación de las estaciones de viajeros y accesos urbanos.

Conclusiones: resultado de las actuaciones

- Mejoras y aumento de la cuota ferroviaria en el transporte de mercancías
Se espera que se multiplique por dos la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías. Para ello, junto con actuaciones de mejora de las infraestructuras, se llevarán a cabo otras medidas para mejorar la gestión, calidad y fiabilidad de los servicios. Además, la mejora de la Red Básica de Mercancías y de las instalaciones logísticas en el corredor potenciará el papel del ferrocarril en el transporte de mercancías y, en especial, en aquellos sectores en los que resulta más competitivo: transporte de contenedores, automoción, siderúrgicos o productos agrícolas.
Con la mejora de los accesos ferroviarios a los puertos del corredor se pretende, como mínimo, duplicar la participación del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías en los puertos.

En el tráfico internacional, el ferrocarril tiene su máximo potencial de crecimiento y se esperan aumentos significativos de su cuota de participación en sectores como el de transporte de contenedores y productos de automoción y siderúrgicos.

- Reducción del tiempo de viaje en el transporte de viajeros

Los tiempos de viaje se reducirán en todas las relaciones: tanto entre los núcleos más alejados como en los que no están conectados actualmente.
Por ejemplo, se espera unos tiempos de desplazamiento de casi 2 horas entre Barcelona y Valencia (actualmente es de 3 horas), 1 horas y 20 minutos entre Valencia y Murcia o de 3 h y 15 m entre Barcelona y Murcia, frente a las casi 7 horas que se tarda en la actualidad.

- Aumento de la demanda en el transporte de viajeros
Con las actuaciones previstas, en el Corredor Mediterráneo se reducirán los tiempos de viaje y se mejorará la calidad, el confort y la fiabilidad de los servicios y, en consecuencia, se incrementará la demanda de viajeros en ferrocarril, lo que contribuirá a la sostenibilidad y la mejora del medio ambiente.
Se estima que la demanda de viajeros de larga distancia en el Corredor Mediterráneo se multiplique por 2,5 y que el número de viajes interprovinciales al año pase de 3 a 7,7 millones de viajes.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA *FOIA* DE CASTALLA

Para entender mejor el objetivo de este artículo es necesario conocer primero la evolución de la industria de la comarca, la cual nos permitirá entender la obligación de conectar este territorio con el eje ferroviario.

La industria del juguete ha sido tradicionalmente el factor dominante en la vida de la *Foia* de Castalla desde la instalación de las primeras fábricas industriales a comienzos del siglo XX, como es el caso de Payá Hermanos S. A. o Rico S. A, en Ibi. Éstas alcanzaron en los años de preguerra una auténtica edad de oro en la fabricación de juguetes de lata y ambas rivalizaban en calidades y tipos, aunque su producción era fundamentalmente artesanal, de baja calidad y de precio modesto. Tras la Guerra Civil, los años cuarenta fueron de cierta decadencia, debido a la falta de materia prima y al raquitismo de la demanda.

Sin embargo, la aparición de los primeros juguetes de plástico en la década de los cincuenta del siglo XX transformaron definitivamente esta industria al diversificar la producción, reducir costos y provocar una eclosión de talleres auxiliares y de nuevas fábricas, conformando, de esta manera, a esta comarca alicantina como el gran centro productor español de juguetes. Por ejemplo, el caso más significativo es el de Ibi, que pasó de las cuatro fábricas de juguetes que había inmediatamente después de la Guerra Civil hasta las 50 que existían en 1970, sin contar las empresas netamente auxiliares. Esta consolidación industrial trajo consigo, principalmente en la década de 1960, un gran crecimiento demográfico. Si en 1960 había censados en Ibi 6.129 habitantes, en 1970 la población había pasado a ser de 13.916, siendo la única población nacional que duplicó su población sin ser una población turística o una ciudad-dormitorio. El motivo fundamental de este aumento demográfico se debió a la emigración desde Albacete, Murcia, Ciudad Real, Granada o Almería.

A comienzos de la década de los setenta del siglo XX, la producción juguetera sólo en Ibi alcanzaba los 2.000 millones de pesetas anuales, siendo la producción nacional de

juguetes de 5.973 millones. Es decir, la producción de juguete en la ciudad de Ibi suponía, aproximadamente, 1/3 de la producción de España.

A finales de la década de los setenta y durante los ochenta y principios de los noventa, el sector juguetero se convierte en un sector industrial maduro y tiene que afrontar problemas derivados del reducido tamaño de las empresas, de una elevada atomización empresarial, con muchas empresas pequeñas y que generaban mucha competencia entre ellas (lo que provoca una falta de coordinación entre ellas y una escasa consolidación de recursos financieros), de la existencia de una maquinaria anticuada, de una falta de incorporación de I+D+i o la dificultad en la planificación de la producción derivada de la discontinuidad de la demanda, que se concentra en noviembre y diciembre.

Por ello, el pasado reciente de esta villa juguetera ha venido marcado por profundos cambios estructurales, debido a la necesidad de mantener la competitividad en un mercado cambiante. Este proceso de reestructuración va encaminado hacia:

a) La fragmentación de la cadena productiva y la descentralización de las fases que incorporan menos I+D+i.
b) Unas relaciones interempresariales más fluidas entre las industrias de bienes finales y las auxiliares. Es decir, se produce una terciarización de ciertas fases de la producción.
c) La búsqueda de nuevos nichos demandantes.

En este mismo sentido, las pautas a seguir respecto a la *Foia* de Castalla, tal y como apunta el Estudio Comparativo Multisectorial de la Industria de Ibi (2002), se centran en la necesidad de vertebración de la comarca. Se trata de aumentar la cooperación entre las diferentes instituciones con competencia en la zona e intentar aprovechar los beneficios que se derivan de esta sinergia. Existe un alto grado de especialización zonal en las distintas poblaciones de la comarca. Éstas poseen una industria de características similares, lo que confiere cierta independencia económica respecto al resto de la provincia. Una de las claves del futuro industrial estriba en que gran parte de los productos fabricados en la comarca pueden ser terminados y comercializados desde la propia comarca. Es imprescindible articular y potenciar iniciativas que propicien políticas de conjunto coherentes, cuya finalidad sea la de aunar esfuerzos en cualquier dirección tanto local como comarcal.

Asimismo, dicho estudio también apunta que "en la última década estas empresas han realizado importantes inversiones en tecnología, lo que ha dado lugar a una gran polivalencia del sistema productivo y, consecuentemente, gran diversidad de artículos de excelente precisión […] En líneas, generales, la evolución de las empresas en los últimos cinco años es favorable tanto a nivel de facturación como en rentabilidad".

Precisamente, en este intento por mejorar su competitividad, adaptarse a las tendencias que marcan los mercados y los nuevos modos de consumo, la Asociación de Investigación de la Industria del Juguete (AIJU), también conocida como Instituto Tecnológico del Juguete, centra sus esfuerzos en el desarrollo de proyectos de I+D+i de alto valor añadido, que permitan a las empresas aumentar su competitividad en el mercado. Las compañías son conscientes de que sólo el fomento de la innovación puede llevarles a abrir nuevos nichos de mercado y potenciar el sector local a escala mundial. AIJU es el centro de referencia para la evaluación de la seguridad de los productos infantiles. De hecho, en 2008, elaboró el *Manual de Seguridad del juguete*, la primera

publicación en España y Europa que contribuye al cumplimiento de las normas y evita o minimiza el riesgo de accidentes y lesiones. Del mismo modo, destacan sus investigaciones sobre nuevas formulaciones de plásticos para minimizar la presencia de compuestos orgánicos tóxicos, sustancias peligrosas y análisis de metales pesados en artículos de uso infantil y de ocio. Como alternativa, y a tenor del cuidado medioambiental, el centro tecnológico está elaborando formulaciones con plásticos biodegradables. Además, AIJU también mantiene líneas de investigación innovadoras que afectan a distintos sectores, más allá del juguete, como es el caso de las pilas de combustible y los supercondensadores.

POSIBLES CONSECUENCIAS PARA LA *FOIA* DE CASTALLA ANTE EL TRAZADO DEL CORREDOR

Tal y como se observa en la figura 4, el Corredor del Mediterráneo está diseñado para que, desde Valencia, se adentre por el interior hasta La Encina (Albacete) y, de ahí, a la ciudad de Alicante, sin recorrer el área de estudio. Ello puede generar unas consecuencias que irán siempre enfocadas a los supuestos que se podrían suceder de confirmarse el aislamiento de esta comarca y al efecto que esta exclusión puede causar sobre el aparato industrial que ha predominado en este ámbito.

Figura 4. Trazado del Corredor

Fuente: Ministerio de Fomento.
Elaboración propia.

Las consecuencias pueden ser de diverso signo: territoriales, por el impacto que puede generar un cambio de los usos del suelo; económicas, que padecería la población por la falta de iniciativa empresarial a causa de la migración de éstos a aquellas zonas con un mayor dinamismo económico; consecuencias sociales, relacionadas con el despoblamiento de los municipios; y ambientales, a causa de la cada vez mayor concentración de la población en una superficie menor, con los consecuentes problemas de congestión, contaminación, etc.

Cabe hacer notar, tal y como advierte el Director de la Asociación de Empresarios de Ibi (IBIAE), el sr Héctor Torrente Pastor, respecto al recorrido del eje, "que la aprobación desde Europa del Corredor Mediterráneo como eje ferroviario prioritario nos ha parecido una buena noticia, ya que hará que la comunicación ferroviaria con Europa exista sin necesidad de hacer trasbordo", refiriéndose a la diferencia en el ancho de las vías españolas y francesas. "Este medio, sumado a los ya utilizados, como el transporte por carretera, el marítimo y, en menor medida, el aéreo, harán que las empresas puedan llegar a más lugares y en mejores condiciones. Que esto quede por delante", según palabras del propio director.

La reivindicación de asociaciones y organismos de la Hoya de Castalla, como es el caso de la IBIAE, "no es tener una parada en cada población, ya que sería muy costoso e improductivo". Lo que sí solicitan es "un medio de poder contactar nuestra industria con el corredor, bien una lanzadera aprovechando las vías de Alcoy o bien una nueva desde Alicante o también el paso por aquí con una parada en algún lugar de estas comarcas". En definitiva, según reconocen, su prioridad es poder tener acceso al Corredor Mediterráneo y, sobre todo y de una vez por todas, que se le dé importancia al potencial industrial que tiene el interior de Alicante.

Consecuencias generadas por el cambio en las actividades económicas

La supuesta decadencia industrial que podría afectar a la *Foia* de Castalla podría provocar un enorme impacto sobre el territorio y la economía de la comarca, transformando el paisaje por completo. Por ello, el problema surge cuando las actividades que han sido las predominantes en las últimas décadas y sobre las cuáles la población lleva ya varios años trabajando en ellas tocan a su fin. En definitiva, ¿qué ocurre cuando el motor económico de desarrollo de la comarca desaparece y cuando se ponen de manifiesto los problemas estructurales de la industria?

En consecuencia, ¿quién no nos dice que cuando vuelva a venir una nueva época de bonanza económica, tiempos de "vacas gordas", no volveremos a caer en un nuevo "boom" inmobiliario, totalmente insostenible? Por ello, se debe advertir sobre el peligro que supone para las zonas interiores la presión urbanística, producto del cambio en los usos del suelo. Por ello, es indudable que el sistema capitalista ha transformado el suelo, y el espacio geográfico en general, en un bien de interés económico que, como indica F. Rodríguez (1995), no pertenece a sus habitantes ni se ordena de acuerdo a sus necesidades, sino sobre la base de la clase dominante, que ha establecido una cortina de humo tras la que se esconden sus verdaderos intereses.

Este modelo se fundamenta en la búsqueda de la reproducción del capital y de la obtención del máximo beneficio a través de la producción del excedente y de la promoción de los medios de la iniciativa privada. Este modelo ha convertido el territorio, y en especial a los municipios, en un bien para el negocio y la especulación, en el que suelo actúa como una moneda de cambio que se integra en un mercado en el que priman los intereses económicos.

En los últimos años, el sector de la construcción ha trasladado sus intereses al interior y ha propuesto varios proyectos de urbanización en municipios en los que hace algunas

décadas era impensable esta situación. Un ejemplo de ello es la *Foia* de Castalla, que es la comarca interior alicantina en la que el número de viviendas unifamiliares proyectadas es mayor. La urbanización de los Campellos (también conocida como "Castalla Internacional") estaba previsto que agrupara a un total de 5.430 chalés y su mercado potencial es el inglés. En la actualidad, el proyecto urbanístico ha sido paralizado, ya que la promotora encargada de las obras, Marsadi, ha quebrado, dejando un total de 350 viviendas inacabadas.

Por ello, muchas son las voces que afirman que el crecimiento urbanístico valenciano se puede calificar como insostenible, lo que ha tenido como consecuencia el incremento de las denuncias ante la Unión Europea. Las cuestiones en las que se infringe el Derecho Comunitario son la contratación pública, los derechos fundamentales de los propietarios y la normativa ambiental, principalmente. De hecho, la UE denunció a la Generalitat Valenciana ante el Tribunal de la UE en octubre de 2006, ya que la Ley Urbanística Valenciana seguía incumpliendo las normas comunitarias en cuanto a la contratación del agente urbanizador. Esta denuncia de la UE se apoyaba en las 15.000 denuncias de abusos urbanísticos que había recibido por parte de los residentes extranjeros en el espacio valenciano.

Consecuencias sobre la población

Cabe señalar, en primer lugar, que la evolución y los cambios producidos en la población están estrechamente relacionados con la dinámica económica existente. Por consiguiente, ante un territorio afectado por una depresión económica, generada por el desmantelamiento del tejido industrial, la evolución de la población estará marcada por un descenso continuado de la población, como resultado combinado de un crecimiento vegetativo negativo y una acusada emigración.

Evidentemente, cualquier intento de efectuar un pronóstico sobre el futuro de la comarca constituye una pretensión no exenta de riesgo, por los cambios económicos que se pueden producir, pero ante la hipótesis de la exclusión que puede afectar a la comarca de la *Foia* de Castalla ante el trazado del Corredor Mediterráneo, podemos señalar que se produciría un importante efecto negativo sobre la población, que se caracterizaría por el gran impacto de los procesos migratorios, que drenaría su base demográfica por la pérdida de importantes contingentes de población activa y reproductora, lo que también tendría su efecto en el incremento de la longevidad y el espectacular descenso de las tasas de natalidad, lo que en última instancia determinaría el estancamiento y envejecimiento de la población.

Estos factores explican la dinámica negativa del crecimiento natural y que no se produzca una reproducción que permita consolidar la población necesaria para seguir desarrollándose la región como espacio emergente de desarrollo económico.

En el peor de los casos, las tasas de paro se dispararían, comenzarían las prejubilaciones, muchos trabajadores podrían regresar a sus lugares de origen y la población joven emigraría hacia aquellos lugares que generan más puestos de trabajo.

Consecuencias ambientales

Con respecto a las consecuencias ambientales que podrían derivarse de este aislamiento el factor que más llama la atención es el desequilibrio territorial que podría suponer la pérdida de población en las zonas interiores y el incremento de la misma en las áreas litorales, dando lugar a una fuerte concentración de la población hacia los mayores núcleos urbanos, mientras huye de los más pequeños, con todos los problemas ambientales que ello podrías generar.

La acogida de todas las actividades en las principales ciudades, como el comercio, la concentración financiera, estudiantil, burocrática, etc., generaría unos importantes problemas de agotamiento del suelo, de contaminación o de hacinamiento.

La contaminación ambiental es generada en todas las actividades de la sociedad (consumismo, incremento del parque vehicular, procesos industriales, concentración de la población, etc.). Por ello, desde los estamentos políticos se está apoyando, promoviendo y adoptando medidas tendentes a restablecer, en lo posible, el equilibrio natural y asentar las bases de un desarrollo sostenible, fundamentado en la conjunción de los ecosistemas, la participación social y el desarrollo económico equitativo.

RESPONSABILIDADES POLÍTICAS

Es necesario reclamar compromiso por parte de los poderes públicos para evitar que los desequilibrios entre la costa y el interior aumenten.

Se intenta evitar que por una decisión arbitraria, tomada desde los despachos por estamentos políticos, puedan ser los habitantes de un lugar los que vayan a padecer sus consecuencias. Por desgracia, esto es algo que en muchas ocasiones sucede así.

Porque si uno de sus objetivos es "fortalecer la cohesión social y territorial, mejorando la accesibilidad y el desarrollo regional" deben tener en cuenta que existen comarcas que se ven excluidas de sus planes, que se pueden ver perjudicadas por sus decisiones y sobre las que es necesario llevar a cabo actuaciones para evitar futuros problemas.

Una de las incógnitas que queda por desvelar es: ¿qué pasará con el Corredor Mediterráneo con el nuevo cambio de gobierno? Según la coordinadora de EUPV y portavoz de este grupo parlamentario en *Les Corts Valencianes*, Marga Sanz, el Corredor "va a quedar apartado" como consecuencia de los recortes del presidente del gobierno electo, Mariano Rajoy.

Mientras tanto, y casi un mes después de su discurso de investidura, Rajoy evita comprometerse sobre el tema, debido a las tensiones territoriales que su discurso puede generar en las Comunidades Autónomas. "Es un corredor muy importante, pero hay otros que también lo son", aseguraba el líder del PP todavía en plena campaña electoral. Lo que sí es cierto es que entre que el PSOE lo aprobó y quiso llevarlo a cabo y el PP de momento guarda silencio existe una sensación de que entre ambos no hay ningún tipo de compromiso para con la población que se puede ver afectada con su trazado. Incluso desde algunos medios de comunicación o grupos ecologistas ya se empieza a hablar de

"burbuja infraestructural", al más puro estilo de la inmobiliaria. De hecho, *Greenpeace*, en su artículo "El corredor del Mediterráneo puede favorecerla burbuja infraestructural" (2011), advierte que "agotado el recurso *ladrillero* como creador de riqueza destructiva, efímera e inconsistente, seguida del descenso a los abismos en el que nos hallamos, las administraciones españolas de todo ámbito y color político han vuelto sus ojos al desarrollo de infraestructuras portuarias, aeroportuarias y de transporte, sin que se haya acordado y trazado un plan general que establezca cuáles y por qué pueden ser realmente necesarias y rentables, con la cooperación necesaria de las grandes constructoras, bancos y cajas de ahorro".

CONCLUSIONES

En definitiva, con la elaboración de este trabajo lo que se ha pretendido es "adecuar los contenidos a las demandas de las sociedades en las que se desarrollan" (Johnston y Claval, 1984). La geografía, como ciencia social que es, debe ser la encargada de tratar estos temas, ya que se "ocupa de las interrelaciones entre los procesos sociales, por un lado, y el medio físico y las relaciones espaciales, por el otro", entendiendo las relaciones espaciales "como manifestación de las relaciones sociales sobre el espacio geográfico" (Peet, 1977).

Como apunta J. Sánchez (1986), "la jerarquización de los espacios corresponde a una de las leyes que cabe incluir en una teoría del espacio", por lo que la responsabilidad de los geógrafos "es buscar y alcanzar una teoría del espacio, no una descripción del espacio". Una teoría que no es más que un ejemplo de las relaciones de poder y que ayuda a entender los procesos que se dan en el mismo.

Se alega para esta conexión entre el trazado y las comarcas afectadas la importancia que sus municipios tienen, no por el número de habitantes que aglutinan, sino porque son ciudades con un importante peso industrial exportador (juguetes, textiles…).

Pero parece ser que ello no es suficiente para la clase política, que afirma que este trazado conectará los "grandes centros industriales". ¿Y los pequeños? ¿No son éstos los que verdaderamente vertebran el territorio?

Además, en muchos casos, los grandes centros industriales establecen centros de producción en aquellos lugares en los que les ofrecen más dinero, por lo que en el momento en el que el centro industrial deja de ser rentable o no recibe las subvenciones necesarias cierra, dejando en el paro a un gran número de trabajadores y convirtiendo una región en una absoluta depresión económica.

Como ya se ha señalado, el director del IBIAE, Héctor Torrente Pastor, lanza una propuesta de actuación, consistente en un medio de poder contactar la industria con el trazado, bien en una lanzadera aprovechando las vías de Alcoy o en una nueva desde Alicante.

En definitiva, planteamientos que nacen desde asociaciones que luchan contra una injusticia social y que puede repercutir de una forma muy negativa en el interior de la provincia de Alicante.

BIBLIOGRAFÍA

CASADO SÁNCHEZ, Mª Ángeles. *Ibi: estudio geoeconómico de un núcleo industrial.* Valencia: Editorial de la Universidad de Valencia, 1974. 93 p.

Confederación Empresarial de la Provincia de Alicante (COEPA). *Estudio comparativo multisectorial de la industria de Ibi.* Editado por el Área de Fomento de la Diputación Provincial de Alicante, 2002. 232 p.

Ministerio de Fomento. *Estudio Técnico del Corredor Mediterráneo*, 2011, marzo, 27 p.

GARCÍA BALLESTEROS, Aurora. *Geografía y marxismo*. Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, 1986. 318 p.

GIL, Ana. La orientación al cliente y su elevado estándar de calidad hacen de Aiju un socio prioritario. *Revista Negocios,* 2008*,* octubre, pp. 74-76.

RODRÍGUEZ LÓPEZ, Beatriz. *Europa se conecta*. Madrid: Ministerio de Fomento, 2011.

SANJUÁN SANJUÁN, Vicente J. y CASTELLÓ PINA, Raúl. *MIRAFÉ retrato de una época.* Ibi: Àrea Oberta, 2008. 140 p.

TORMO i SANTONJA, Jordi. La presión urbanística en las comarcas interiores alicantinas. *Papeles de Geografía*, 2009, nº 49/50, p. 133-146.

RECURSOS ELECTRÓNICOS

<http://www.deia.com/2011/10/19/economia/bruselas-cofinanciara-los-corredores-ferroviarios-del-mediterraneo-atlantico-y-central>. [08/12/2011].

<http://www.diarioinformacion.com/alcoy/2011/10/19/empresarios-ibi-descontentos-trazado-excluir-interior/1180509.html>. [08/12/2011].

<http://www.diarioinformacion.com/alicante/2011/10/24/rajoy-evita-comprometerse-corredor-mediterraneo/1182102.html>. [10/12/2011].

<http://www.cult.gva.es/museus/M00089/indust_e.html>. [12/12/2011].

<http://video.adif.es/video/iLyROoafzeF5.html>. [14/12/2011].

<http://www.cuartopoder.es/planetaherido/greenpeace-senala-un-cambio-en-la-estrategia-destructiva-de-la-costa-espanola/1271>. [14/12/2011].

<http://www.cuartopoder.es/planetaherido/el-corredor-mediterraneo-puede-favorecer-la-burbuja-infraestructural/1520>. [16/01/2011].

<http://www.diariocriticocv.com/politica/corredor-mediterraneo/rajoy/eupv/403524>. [16/12/2011].

© Copyright Pedro José Milla Bordera, 2013.

© Copyright *GeoGraphos*, 2013.