

Construcción regional en la Región del Mar Báltico¹: territorialidad vs. funcionalidad²

Magdalena Schönweitz

Humboldt-Universität zu Berlin
Doktorandin am Nordeuropa Institut
mschoenweitz@googlemail.com

Data de recepció: maig de 2009

Data d'acceptació definitiva: octubre de 2009

Resumen

El tratamiento de la multidimensionalidad de las relaciones estatales, transnacionales, transfronterizas, así como de las personales, son los aspectos centrales de la cooperación en la Región del Mar Báltico. Sin embargo, una de las principales características de la cooperación regional es el desajuste entre territorialidad, en el sentido de fronteras administrativas, y la orientación funcional en las áreas económicas o culturales de los estados del mar Báltico. Conceptualizando la región desde una perspectiva urbana, el artículo se centra en el proyecto infraestructural de un enlace fijo en el Fehmarnbelt, la conexión principal entre las áreas metropolitanas de Hamburgo y Öresund, en el sudoeste de la Región del Mar Báltico. El análisis mostrará que el proceso de toma de decisiones que condujo a la construcción del puente de Fehmarnbelt refleja claramente la asimetría entre territorialidad y funcionalidad.

Palabras clave: construcción regional, infraestructuras, Región del Mar Báltico, Hamburgo, Öresund, Fehmarnbelt.

Resum. *Construcció regional a la Regió del Mar Bàltic: territorialitat vs. funcionalitat*

El tractament de la multidimensionalitat de les relacions estatals, transnacionals, transfrontereres, així com de les personals, són els aspectes centrals de la cooperació a la Regió del Mar Bàltic. No obstant això, una de les característiques principals de la cooperació regional és el decalatge entre territorialitat, en el sentit de fronteres administratives, i orientació funcional a les àrees econòmiques o culturals dels estats del mar Bàltic. Conceptualitzant la regió des d'una perspectiva urbana, aquest article se centra en el projecte infraestructural d'un enllaç fix al Fehmarnbelt, la connexió principal entre les dues àrees metropolitanes d'Hamburg i Öresund al sud-oest de la Regió del mar Bàltic. L'anàlisi mostrarà que el procés de presa de decisions que va conduir a la construcció del pont de Fehmarnbelt reflecteix clarament l'asimetria entre territorialitat i funcionalitat.

Paraules clau: construcció regional, infraestructures, Regió del Mar Bàltic, Hamburg, Öresund, Fehmarnbelt.

1. El concepto de Región del Mar Báltico incluye normalmente todos los países que circundan el mar Báltico: Dinamarca, Suecia, Finlandia, Rusia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia y Alemania. En una definició més ampla, se inclue també Islandia y Noruega.
2. Traducción del inglés realizada por Míriam Valdevira.

Résumé: *Construction régionale de la Région de la Mer Baltique: territorialité vs. fonctionnalité*

Le traitement de la multi-dimensionnalité des relations étatiques, transnationales, transfrontalières ainsi que personnelles sont les aspects centraux de la coopération dans la Région de la Mer Baltique. Toutefois une des principales caractéristiques de la coopération régionale est le désajustement entre territorialité dans le sens de frontières administratives et de l'orientation fonctionnelle dans les secteurs économiques ou culturels des états de la mer Baltique. En visualisant la région d'une perspective urbaine, cet article se centre sur le projet d'infrastructure d'une liaison fixe au Fehmarnbelt, la connexion principale entre les deux secteurs métropolitains de Hambourg et Öresund au sud-ouest de la Région de la Mer Baltique. L'analyse montrera que le processus de prise de décisions qui a conduit clairement à la construction du pont de Fehmarnbelt refléchie l'asymétrie entre territorialité et fonctionnalité.

Mots clé: construction régionale, infrastructures, Région de la Mer Baltique, Hambourg, Öresund, Fehmarnbelt.

Abstract: *Region-building in the Baltic Sea Region: territoriality vs. functionality*

Covering state-to-state, transnational, cross-border as well as people-to people relations multidimensionality is a core aspect of co-operation in the Baltic Sea Region. Yet, one of the main characteristics for regional co-operation is the gap between territoriality, in the sense of geographical conditions and functional orientation of the Baltic Sea States. Conceptualising the region from an urban perspective, this article concentrates on the infrastructure project of the fixed Fehmarnbelt link, connecting primarily the two metropolitan regions of Hamburg and Öresund in the south-western Baltic Sea Region. The analysis will show that the decision-making process leading to the decision to build the fixed link across the Fehmarnbelt reflects the asymmetry of territoriality and functionality clearly.

Key words: region-building, infrastructure, Baltic Sea Region, Hamburg, Öresund, Fehmarnbelt.

Sumario

- | | |
|---|---|
| 1. Introducción | 4. La Región del Mar Báltico como región urbana |
| 2. Territorialidad y funcionalidad | 5. Conclusiones y perspectivas |
| 3. Instituciones, organizaciones y redes en la Región del Mar Báltico | Bibliografía |

1. Introducción

La idea de la Región del Mar Báltico como una zona «unificada» es, contrariamente a algunos intentos de contextualizar históricamente la región, una invención relativamente nueva fuertemente vinculada al giro político de fines de la década de 1980 e inicios de la de 1990 (Reuter, 2007; Runblom, 1995). Estos hechos modificaron totalmente el mapa europeo y de la Región del Mar

Báltico, y allanaron el camino hacia la adhesión de Suecia y Finlandia en 1995, así como de Polonia y de las repúblicas ex-soviéticas de Estonia, Letonia y Lituania en 2004, que también obtuvieron la adhesión en la OTAN en 1999 y 2004, respectivamente. Estos países, que se localizaban en la periferia europea, se encontraron, de golpe, formando parte de Europa y de la Región del Mar Báltico, una región caracterizada por un gran revestimiento de poder durante la Guerra Fría y convertida en un mar de integración y cooperación. Este «nuevo regionalismo», que representa el auge de la cooperación regional y de su carácter multidimensional, incluyendo los contactos internacionales, transnacionales y transfronterizos, así como los personales, modificó esencialmente el carácter de la región (Hettne, 1994; Joenniemi, 1996).

En tanto que la cooperación regional fue una precondition importante para las adhesiones en la UE durante la década de 1990 hasta 2004, las iniciativas regionales en la zona del mar Báltico fueron objeto de atención por parte del dominio público y de los medios de comunicación. Actualmente, después de haber superado este objetivo y de haberse convertido en parte de los asuntos cotidianos, la actividad regional se concentra en otras cuestiones políticas menos visibles, pero, sin duda, de intensidad bastante elevada. Por descontado, la Región del Mar Báltico es todavía un importante punto de encuentro y materia de debate político para las relaciones entre la UE y Rusia.

Aparte de la diversidad de aspectos culturales, lingüísticos, políticos, demográficos y económicos que muestra, la Región del Mar Báltico se caracteriza fundamentalmente por el hecho de «que no todos los países que lo circundan están orientados económica o culturalmente hacia él. La mayor parte de Alemania, Polonia o axiomáticamente Rusia están orientadas funcionalmente hacia otros lugares» (Hanell, 2005, p. 9). Para poder entender la postura de los estados del mar Báltico en las cuestiones relativas al propio mar, se debe considerar el arraigo territorial junto con sus vínculos funcionales, que son constitutivos de sus prioridades regionales y nacionales y de las orientaciones a tener en cuenta. La diferencia entre ser parte de un estado nación (territorialidad) o de una entidad subestatal que tiene sus propios vínculos económicos y culturales más allá de las fronteras nacionales (funcionalidad) es, al mismo tiempo, la característica principal y el reto de la cooperación en la Región del Mar Báltico.

En el artículo, ofreceré una visión general sobre los aspectos de territorialidad y funcionalidad aplicados a esta zona y mostraré que la construcción regional en ella está principalmente influenciada por los diferentes intereses en la cooperación regional de cada estado nación, de los diferentes niveles políticos y grupos sociales. En la primera parte, resumiré brevemente mi propia interpretación de los conceptos de funcionalidad y territorialidad. En segundo lugar, mostraré cómo estos conceptos se reflejan generalmente en el paisaje de la cooperación regional, haciendo referencia a los ejemplos más sobresalientes de instituciones, redes e iniciativas regionales. En la tercera parte, mostraré que la expansión y el fortalecimiento de las ciudades y de las regiones urbanas ha conducido a una creciente orientación, en la cooperación, hacia el aspecto

de funcionalidad. Pero observando las decisiones estratégicas generales, como la relacionada con el puente a través del Fehmarnbelt, se percibe claramente que tanto el aspecto de territorialidad como el de funcionalidad intervienen en el resultado de este proceso político específico, así como también influye la diferente prioridad que se otorga a la cooperación regional en la zona del mar Báltico, en función de los niveles políticos. Por último, quiero señalar otros proyectos infraestructurales con potencial para mejorar la construcción regional en la Región del Mar Báltico, en los que se pueden observar los aspectos de territorialidad y funcionalidad.

2. Territorialidad y funcionalidad

La cooperación regional en la zona del mar Báltico se subraya a menudo como proceso postmoderno de construcción regional con un carácter más pluralista, más complejo y menos centralizado y un alto grado de contactos personales informales (Söderbaum, 2003, p. 1-2). Además de las relaciones clásicas entre estados, la cooperación involucra a las organizaciones transnacionales, las relaciones entre las autoridades políticas locales y regionales, así como las ciudades hermanadas, las relaciones empresariales y las ONG. Por decirlo brevemente, en algunos aspectos persisten las jerarquías tradicionales de las relaciones internacionales, aunque desempeñen un papel subordinado o incluso parezcan disolverse en otras.

Esto refleja uno de los aspectos centrales del proceso de globalización, lo que frecuentemente se expresa en términos de *detritorialización* y *reterritorialización*, la reconfiguración de los estados nación basados en el orden de poder político e identidad cultural surgido de Westfalia. Los conceptos de *detritorialización* y *reterritorialización* describen la incongruencia de los espacios políticos, económicos, sociales y culturales, y plantean la pregunta de hasta donde un nuevo orden espacial puede ser contemplado, a nivel internacional, más allá del estado territorial. Bajo este proceso de reconfiguración, los espacios cambian debido a las interacciones políticas por medio de la integración funcional de fronteras e interdependencias, y emerge un sistema en el que la política y la economía están cada vez más orientadas hacia la diferenciación funcional, en lugar de hacia la diferenciación territorial (Albert, 1998).

La dualidad conceptual de territorialidad y funcionalidad establece analogías con los conceptos de *detritorialización* y *reterritorialización*, por la desaparición y la creación de fronteras, a la vez que «una defronterización y refronterización del poder territorial, la autonomía y la identidad, en múltiples escalas de gobierno, desde la global a la local» (Soja, 2005, p. 35). Aunque este proceso no tiene porque comportar la reorganización de las fronteras estatales como consecuencia, produce cambios cualitativos: se vuelven más permeables a la circulación de personas, mercancías, dinero, ideas e información; sus funciones son cuestionadas desde nuevas y diferentes formas, y emerge una organización espacial diferente, pero el territorio continúa desempeñando un papel muy importante en la arquitectura institucional (Keating, 2008).

La reorganización del espacio sobrepasa, en muchos aspectos, el pensamiento tradicional de territorios y fronteras. Estos procesos de reconstrucción espacial están mucho más dominados por consideraciones estratégicas y realidades funcionales que las fronteras y la geografía. Haciendo uso de los términos de *territorialidad* y *funcionalidad* en lugar de *deterritorialización* y *reterritorialización*, quiero expresar claramente este cambio y dirigir nuestra atención al cambio cualitativo y no a los procesos de remodelación del propio territorio.

A su pesar, cuando se trata de decisiones estratégicas globales, la persistencia del estado nación y la creciente integración funcional regional de las entidades subnacionales son algunos de los retos fundamentales para la cooperación regional en la zona del mar Báltico.

Resultado de su localización geográfica, los estados litorales del mar Báltico tienen diferentes visiones sobre la importancia de la cooperación regional. Desde una perspectiva nacional, por ejemplo, para Dinamarca y Suecia, el Báltico tiene una prioridad relativa elevada, y también para otros estados ribereños son notables las relaciones económicas. Por contra, la localización geográfica y las relaciones funcionales de Alemania, Polonia y Rusia son más diversas y, consecuentemente, la cooperación regional, a nivel de estado nación, tiene una prioridad relativamente baja (Hanell y Neubauer, 2005, p. 9).

No obstante, tomando el nivel regional como punto de partida, los intereses pueden alejarse notablemente de las posiciones nacionales. En este caso, la asimetría de formar parte de un estado nación orientado a otros lugares (territorialidad) y mantener vínculos funcionales con socios a los que no se les da prioridad a nivel nacional, puede tener un impacto negativo para el desarrollo regional, en general, y especialmente cuando se trata de decisiones políticas estratégicas de largo plazo, como los grandes proyectos infraestructurales. Esta constelación de estados nación poderosos y de múltiples actores de la cooperación regional puede, en la medida que difieren las preferencias de ambos niveles, entorpecer o incluso paralizar la cooperación regional. En el capítulo cuarto del artículo, se darán más detalles de hasta donde el desajuste entre territorialidad y funcionalidad ha influenciado en el suroeste de la Región del Mar Báltico. Pero antes ofreceré una breve visión general del carácter polifacético de su construcción regional.

3. Instituciones, organizaciones y redes en la Región del Mar Báltico

En la Región del Mar Báltico, hay una innumerable cantidad de organizaciones regionales, de iniciativas y redes. Algunas siguen las fronteras estatales tradicionales, mientras otras superan los límites existentes. Para poder mostrar el carácter multidimensional de la cooperación regional entorno al mar Báltico, en lo que se refiere a territorialidad y funcionalidad, ofreceré una visión general de las instituciones regionales, los programas y las iniciativas más importantes. En primer lugar (1), haré referencia a las instituciones internacionales clásicas, a los foros y a las políticas europeas dirigidas a esta región. A continuación (2), presentaré las iniciativas y las organizaciones transnacionales de

orientación más funcional, así como los casos más reconocidos de cooperación transfronteriza (3).

1) La Comisión Helsinki (Helcom), el Consejo Nórdico (NC) y el Consejo Nórdico de Ministros (NCM) son ejemplos destacados de cooperación a nivel interestatal y que existían previamente al cambio político de la década de 1990.

Helcom es un foro intergubernamental fundado en 1974 para proteger el medio marino del Báltico de todas las fuentes de contaminación. Actualmente, incluye los estados de Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Letonia, Lituania, Polonia, Rusia, Suecia y la UE. Contrariamente a Helcom, el NC y el NCM incluyen parcialmente la Región del Mar Báltico, con los cinco países nórdicos y sus tres territorios autónomos³. Mientras el NCM es el foro para la cooperación intergubernamental, el NC es un organismo constituido por 87 miembros escogidos de los parlamentos nacionales de los cinco países y de las tres regiones autónomas. Simultáneamente a la creciente importancia de la UE, la cooperación nórdica fue perdiendo vigencia, aunque sigue siendo de gran valor político y simbólico para la sociedad nórdica.

Homólogo a las principales redes basadas en la cooperación regional, el Consejo de los Estados del Mar Báltico (CBSS) se constituyó en marzo de 1992. Su agenda incluye el fomento de las nuevas instituciones democráticas, la cooperación y el soporte ecológico y tecnológico, los asuntos humanitarios y de salud, la protección del medio ambiente y las cuestiones energéticas, la cooperación en materia cultural, educativa, turística e informativa, y los transportes y las comunicaciones (Williams, 2007). Los asuntos tradicionales de seguridad fueron deliberadamente excluidos de sus actividades, con el objetivo de enfatizar las cuestiones basadas en la cooperación internacional y fortalecer las instituciones de la sociedad civil (Scott, 2002). La estructura institucional del CBSS es bastante débil en lo que se refiere a las competencias de toma de decisiones y de recursos económicos (Hubel y Gänzle, 2001).

La Conferencia Parlamentaria del Mar Báltico (BSPC) representa el debate parlamentario de la región: es una conferencia anual de los miembros nacionales y regionales de los estados del mar Báltico. Iniciada por el presidente del parlamento finlandés en 1991, se fundó para promover una identidad común de la Región del Mar Báltico por medio de una estrecha cooperación entre los parlamentos nacionales y regionales (Williams, 2007). El BSPC se entiende como el complemento parlamentario al CBSS.

A nivel europeo, la Northern Dimension Initiative (NDI) es una aplicación de la política de vecindad regional de la UE, impulsada por el primer ministro de Finlandia, Paavo Lipponen, en 1997. La NDI está orientada a los países nórdicos y bálticos, y también a Rusia, que trabaja dentro de las estructuras políticas existentes y sin presupuesto adicional. Hasta 2004, su tarea prin-

3. Los países nórdicos incluyen Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, Suecia, junto con los territorios autónomos daneses de Groenlandia, las islas Feroe y la región autónoma finlandesa de las islas Åland.

cial fue «coordinar la asistencia económica de los programas dirigidos a los estados miembro, candidatos y no candidatos, y actualmente está limitada a la coordinación entre la asistencia interior en la UE y la ayuda a Rusia. Desde 2004 en adelante, la NDI se ha convertido esencialmente en un elemento regional de la cooperación bilateral entre la UE y Rusia» (Vahl, 2006, p. 53).

Otro aspecto relevante es la Estrategia Europea para la Región del Mar Báltico, creada por el Parlamento Europeo y la Comisión Europea. Centrada en el medio ambiente, la economía, la accesibilidad y la seguridad, tiene como objetivos la intensificación de la cooperación entre los países bálticos y la reconfiguración de la región en un modelo de cooperación regional para toda la UE. Los medios financieros para la implementación son proporcionados por los fondos regionales de la UE para la zona. Aunque la estrategia y el plan de acción fueron presentados oficialmente el 10 de junio de 2009, ésta se adoptará durante la presidencia sueca de la UE, en el segundo semestre de 2009.

2) Además de estas formas más tradicionales de cooperación regional, hay muchos campos para la cooperación en la Región del Mar Báltico, en los que los actores de diferentes niveles y las instituciones se reúnen, intercambian su conocimiento y/o intentan encontrar soluciones a problemas específicos.

Visiones y Estrategias al Entorno del Mar Báltico 2010 (VASAB) es una de las iniciativas más visibles. Esta iniciativa de cooperación transnacional se enfrenta a un conjunto complejo de problemas que parten de la gestión de los recursos hídricos y del desarrollo urbano para la reconstrucción de las economías postsocialistas en crisis. A pesar de que se trata básicamente de un acuerdo entre los ministros de ordenación del territorio y promoción económica de los once estados que circundan el Báltico, es un proceso abierto que incluye explícitamente actores locales y regionales, junto a representantes del sector privado y de la sociedad civil (Westermann, 1998).

La Conferencia de Subestados del Mar Báltico (BSSSC) es una red política de las autoridades descentralizadas (subregiones) de la Región del Mar Báltico, fundada en 1993. Trabaja para los intereses regionales a nivel nacional y europeo, para el crecimiento económico sostenible, la plena ocupación, una buena calidad de vida y la implantación de la agenda de Lisboa. Tiene diversos grupos de trabajo sobre, por ejemplo, política marina, transporte e infraestructuras.

Una red muy importante es el Foro para el Desarrollo Báltico (BDF), que reúne a actores de diferentes ámbitos y diversos niveles. Fue fundado en 1992 y promueve la Región del Mar Báltico como una zona integrada, innovadora, próspera y con competitividad internacional creciente. Es una organización red independiente, sin ánimo de lucro, formada por miembros de grandes empresas, grandes ciudades, inversores institucionales y asociaciones empresariales de la región. La red incluye más de 2.500 responsables del área y de otros lugares. El BDF es también el paraguas bajo el que se integra la Iniciativa del Mar Báltico 2010 (BSI). La BSI es conocida como *la red de redes*, y reúne a los actores regionales para formular ideas y objetivos para el futuro desarrollo regional.

La Red Báltica de las Siete Islas (B7) es una red de cooperación de las siete islas más grandes del mar Báltico, de cinco países diferentes, fundada en 1989. Está integrada por la isla alemana de Rügen, la isla danesa de Bornholm, las islas suecas de Öland y Gotland, las islas estonianas de Saaremaa y Hiiuma, y las islas Åland, pertenecientes a Finlandia. La cooperación se centra en los retos a los que deben hacer frente estas islas respecto a temas, por ejemplo, de seguridad marítima, turismo, educación o transporte (B7, 2007).

Las cincuenta cámaras de comercio de Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia, Rusia y Suecia cooperan en la Asociación de Cámaras de Comercio del Mar Báltico (BCCA). Establecida en 1992, aporta una voz única a los problemas colectivos de la comunidad empresarial de la región. Su triple tarea es proteger y defender los intereses de la empresa privada asesorando políticamente sobre cuestiones relacionadas con los negocios, ofrecer servicios a la comunidad empresarial y proporcionar los servicios para realizar contactos, debates y encuentros.

Además de lo dicho, hay numerosos acuerdos bilaterales de hermanamiento entre las ciudades de la región, y también dos redes globales de ciudades: la Metrópolis Bálticas (Baltmet) y la Unión de Ciudades Bálticas (UBC). Baltmet se fundó en 2002 como foro de las capitales y grandes áreas metropolitanas al entorno del Báltico. En contraste con la UBC, Baltmet es más heterogénea en lo que respecta a sus miembros y temas de cooperación. La UBC, formada por las capitales y las ciudades medias y pequeñas que circundan el Báltico, sigue un enfoque más integral y trabaja en muchos ámbitos políticos, tales como: cooperación empresarial, cultura, educación, energía, medioambiente, igualdad de género, salud y asuntos sociales, juventud o planeamiento urbano (Heyen, 1999).

3) En la Región del Mar Báltico existe una larga tradición de cooperación transfronteriza, especialmente entre los países nórdicos. Así, por ejemplo, los foros transfronterizos ya existían en la Öresundregion durante la década de 1960. Entre las numerosas regiones transfronterizas, la Euroregión Pomerania, la Euroregión Helsinki-Tallinn o la Kvarken⁴, la Öresundregion y la Harparanda-Tornio son, a menudo, citadas como ejemplos de buenas prácticas. La Öresundregion, con Malmö y Copenhague en el centro, se corresponde con «el proyecto regional más extenso y exitoso de Escandinavia» y ha servido con frecuencia como inspiración para otras regiones transnacionales de la región y del exterior (Löfgren, 2008, p. 196).

4. La Región del Mar Báltico como región urbana

Junto a estas formas multidimensionales de cooperación, la concepción de territorialidad y funcionalidad se refleja especialmente en una de las princi-

4. La cooperación Kvarken incluye organismos locales de la región finlandesa de Ostrobothnia y de la región sueca de Västerbotten, así como de la municipalidad de Örnsköldsvik.

pales características de la Región del Mar Báltico, su carácter urbano, que también se manifiesta en el uso frecuente de la potente metáfora de la «Nueva Hansa».

A pesar de ser bastante controvertido, este término refleja el importante papel tradicional que llevan a término las ciudades en la construcción regional. En general, la Región del Mar Báltico «depende del desarrollo de zonas urbanas poderosas, como centros de creciente relevancia internacional. Las áreas urbanas, referidas como “perlas”, están conectadas por corredores de crecimiento (cadenas), fuera de las cuales las áreas más periféricas existen en forma de pedazos» (Herschel y Newmann, 2002, p. 111). Al menos, hay dos redes principales de regiones metropolitanas, «una al suroeste, con Hamburgo, Copenhague y Malmö como nodos importantes, y otra al noreste, con Estocolmo y Helsinki como centros principales». Además, Åberg (1998, p. 203) observa las tendencias para incluir las ciudades de Polonia y del este de Alemania en la red sur, y a San Petersburgo y Tallinn en la del norte. En cambio, el sistema urbano de la Región del Mar Báltico es, como en otras mesorregiones similares de Europa, «una mezcla peculiar de once sistemas nacionales con [...] un conjunto de relaciones vinculadas transnacionalmente entre sus varios subsistemas» (Hanell y Neubauer, 2005, p. 3). No obstante, la importancia continua de las jerarquías nacionales para los respectivos estados territoriales y para la red de regiones urbanas de la región, se refleja especialmente en el concepto de archipiélago, que incluye las principales regiones urbanas, ciudades importantes y hasta ciudades de menor rango (Nilsson, 2003).

La dualidad entre territorialidad y funcionalidad desempeña un papel muy importante en este contexto en el que las ciudades son a menudo tenidas por centros destinados a un fuerte desarrollo económico, crecimiento demográfico y cambios económicos y sociales fundamentales. Especialmente en tiempos de cohesión territorial, reestructuración económica y social, las ciudades son el espejo ustorio para los últimos desarrollos. Debido a que el espacio físico para las empresas, la vivienda o el ocio en las ciudades es limitado, la interdependencia entre ciudades y sus suburbios sigue creciendo. En este contexto, las claras líneas de demarcación de las divisiones tradicionales dicotómicas entre ciudad/hinterland o urbano/rural han resultado obsoletas. Sin embargo, aunque el significado de los límites territoriales de las relaciones económicas y sociales esté declinando, el sistema político con sus leyes todavía está profundamente arraigado a la territorialidad. El hecho de que las estructuras administrativas y funcionales no coincidan es el problema crucial al que las ciudades y sus áreas circundantes deben enfrentarse.

Los acuerdos políticos de la gobernanza metropolitana tienen por objetivo superar el desajuste entre las relaciones funcionales de la región y las fronteras administrativas de la misma dentro del estado nación y, en algunos casos, más allá de éstas. La gobernanza metropolitana incluye, en la mayoría de casos, (1) formas nuevas y con frecuencia informales de cooperación, (2) que superan las estructuras administrativas existentes y (3) que crean un nuevo espacio político para ayudar a superar los límites territoriales existentes y a complementar

las estructuras administrativas. Hoy la gobernanza metropolitana incluye la cooperación temática entre ciudad y suburbios, la coordinación regional, la planificación territorial de abasto regional y la institucionalización metropolitana (Brenner, 2003).

Desde inicios de la década de 1990, la gobernanza metropolitana ha tenido un papel cada vez más importante en toda Europa. En contraste con anteriores formas de gobernanza metropolitana que enfatizaban la modernización administrativa, la compensación interterritorial y la prestación eficiente de servicios públicos, la reciente gobernanza sigue una lógica económica focalizada en el argumento de que las ciudades y las regiones urbanas desempeñan un papel relevante para el desarrollo económico y que deben ser reforzadas para tener éxito en la competencia mundial. «En resumen, [...] las formas de gestión de la gobernanza política metropolitana que han predominado durante la época de auge del fordismo han sido sustituidas por los enfoques empresariales y competitivos que privilegian las prioridades desarrollistas tales como el crecimiento económico, la flexibilidad del mercado laboral y la competitividad territorial» (Brenner, 2003, p. 302). Esto no se refleja especialmente en el cambio de estrategia de la política regional europea formulada en la Agenda de Lisboa.

Pero para ejercer un papel central en la competitividad regional y mundial, es de gran importancia tener una buena infraestructura que conecte los centros de crecimiento y sus hinterlands, así como entre ellos. Debido a que las áreas metropolitanas en Europa son relativamente pequeñas en comparación con el nivel internacional, las ciudades buscan socios con los que cooperar para establecer sinergias que permitan el fortalecimiento de su competitividad internacional. La emergente cooperación entre Öresundregion, como conurbación binacional, y la región metropolitana de Hamburgo sirven como ejemplos notables de esta estrategia.

Sin embargo, uno de los principales obstáculos es el tiempo de viaje relativamente largo entre ambas regiones urbanas. En 2008, se tomó la decisión de construir un puente a través del Fehmarnbelt, esperando que las infraestructuras de transporte de mercancías y pasajeros mejoren notablemente. Los siguientes párrafos ilustrarán el análisis de las diferentes posiciones en el proceso de toma de decisiones, las principales características y los retos de la cooperación regional entorno de la costa del Báltico en general y, concretamente, la prioridad dada a la cooperación regional por los respectivos estados nación, de un lado, y las relaciones funcionales de las entidades subnacionales, del otro.

Antes de entrar en mayor detalle en lo que se refiere a los aspectos de territorialidad y funcionalidad en este contexto específico, ofreceré una visión general de la construcción regional en el suroeste de la Región del Mar Báltico, la prehistoria del puente de Fehmarnbelt y la cooperación regional existente en Öresundregion, como un punto de referencia para los actores regionales de la Fehmarnbeltregion. En segundo lugar, desarrollaré las diferentes posiciones a nivel nacional, subnacional e internacional del proceso de negociación y, finalmente, mostraré cómo éstas se reflejan en el acuerdo final entre ambos gobiernos.

4.1. El sur de la Región del Mar Báltico: el puente a través del Fehmarnbelt

Antes de concentrarnos en los aspectos centrales, quiero dar una visión geográfica general de los ejes prioritarios de la Red de Transporte Transeuropea (TEN-T) en el norte de Europa, para proporcionar la base para una reflexión estratégica de los actores. La figura 1 muestra los corredores de transporte más importantes. El número 11 indica el puente de Öresund, abierto en el año 2000, y el número 12, el triángulo nórdico que describe los principales ejes de transporte por carretera y ferrocarril en su hinterland, que conecta Dinamarca con la península escandinava, el sur de Suecia, con Estocolmo, y Oslo, y viceversa; el número 20 indica el puente de Fehmarn, el tramo final de un corredor fijo de transporte por carretera y ferrocarril, desde Escandinavia hasta el centro de Europa.

La idea de construir un puente a través del Fehmarnbelt es parte de un plan general para construir un corredor de transporte desde Escandinavia hasta el continente. En general, hay dos pasos importantes que contribuyen a la decisión de construir un puente en Öresund y el Fehmarnbelt.

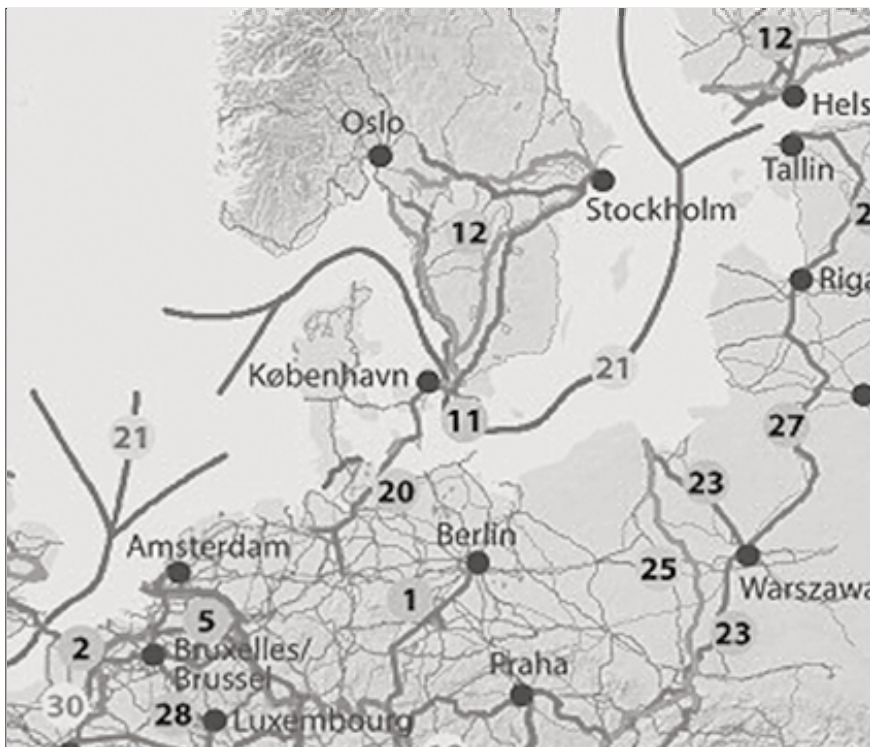


Figura 1. Ejes prioritarios de la Red de Transporte Transeuropea (TEN-T). Fuente: Comisión Europea (2005).

(1) Un factor muy importante fue la fundación de la Mesa Redonda Europea de Industriales (ERT), dirigida por Per Gyllenhammer, exdirector de la empresa sueca de vehículos Volvo, en 1983. En el siguiente año, la ERT publicó el documento *Missing Links*, en el que se indicaba el puente de Öresund, la ampliación de la línea ferroviaria de Malmö-Oslo y el puente a través de Fehmarnbelt como conexiones que faltaban en la red europea de transporte (Stein, 2000; Ek, 2003). En 1984, se fundó una variante nórdica de la ERT y se enfatizó la necesidad de reducir el tiempo de transporte entre los países nórdicos y el continente europeo (Ek, 2003). Este objetivo principal, incluyendo los tres proyectos apuntados, también se encontraba en la agenda del consorcio Scandinavian Link A/S, fundado en 1985 (Stein, 2000).

(2) Estas iniciativas ayudaron a poner el tema en la agenda europea y a añadir ambas conexiones en la lista prioritaria de la TEN. Con los dos puentes como parte de las políticas principales para mejorar la infraestructura de transporte paneuropea, fue también posible ejercer una influencia a nivel europeo sobre los responsables nacionales de la toma de decisiones. Mientras el puente de Öresund entró a formar parte de la TENT-T a inicios de la década de 1990, el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo no incluyeron el puente de Fehmarnbelt en la lista de prioridades hasta abril de 2004.

La Öresundregion y el puente de Öresund

La imagen de Malmö y Copenhague como motores del desarrollo regional tiene sus raíces en las décadas de 1950 y 1960. El desarrollo económico positivo y el aumento de la población en este período fueron el caldo de cultivo para la idea de que ambas ciudades crecerían conjuntamente tarde o temprano (Wieslander, 1997). Sin embargo, la cooperación se mantuvo a un nivel bastante bajo hasta inicios de la década de 1990. Durante este tiempo, Copenhague y Malmö hicieron frente a una seria crisis estructural, causada principalmente por el declive de la industria de construcción naval. Así mismo, la situación geopolítica había cambiado y Suecia se convirtió en miembro de la UE en 1995.

El concepto de Europa de las Regiones fue muy popular en toda Europa durante las décadas de 1980 y 1990, y ya había sido de importancia en la Öresundregion en la década de 1960. En aquel momento, así como actualmente, se había asumido que la Öresundregion podría ser un centro económico de Europa. Ni Copenhague ni Malmö podían obtener ese estatus individualmente, por lo que la cooperación se consideró necesaria para mejorar su posición (Wieslander, 1997).

Estas circunstancias, y el cambio en la política regional a nivel europeo y nórdico, allanaron el camino —después de varios intentos sin éxito— para la decisión definitiva de edificar el puente, en 1991, lo que fue un hito para la construcción regional. Los actores regionales aprovecharon la oportunidad y tomaron la iniciativa para reformar las organizaciones regionales existentes en una nueva institución y fundaron el Comité Öresund como foro político para la cooperación regional a través de Öresund, para convertirse en una región metropolitana transnacional. El comité incluye políticos locales y regionales

de la parte danesa y sueca. Aunque el puente físicamente fue planificado por arquitectos y técnicos, la tarea principal consistió en construir un puente entre políticos, científicos, empresarios y la sociedad civil simultáneamente (Schönweitz, 2008).

El 1 de julio de 2000, después de cinco años de construcción, el puente de Öresund fue inaugurada por la reina Margarita de Dinamarca y el rey Carlos Gustavo de Suecia. Sin embargo, el triunfo regional no se obtuvo en una noche. A lo largo del boom económico de los últimos años, la movilidad dentro de la región aumentó rápidamente y el paro casi desapareció. Para proteger y estimular este desarrollo positivo, la Öresundregion ha construido una red transnacional de cooperación e intercambio, incluyendo la Scandinavian Arena o la Baltmet, pero también orientada temáticamente hacia la cooperación bilateral con otras áreas metropolitanas, primero y especialmente, la de Hamburgo.

La Región Metropolitana de Hamburgo

La Región Metropolitana de Hamburgo es uno de los socios más importantes de la Öresundregion. Además de la ciudad de Hamburgo, la región metropolitana incluye organismos locales y regionales de sus proximidades que pertenecen a los estados federales alemanes de la Baja Sajonia y Schleswig-Holstein. La cooperación más allá de las fronteras de Hamburgo tiene sus raíces en los años veinte, cuando se estableció el primer comité para el planeamiento regional. En la década de 1960, se creó un fondo para planificar actividades regionales y, en 1997, se fundó la Región Metropolitana de Hamburgo. Esta región está constituida por un consejo regional, un comité directivo y dos comités de financiación: uno para los proyectos que impliquen a los socios de Hamburgo y la Baja Sajonia, y el otro para los proyectos a través de las fronteras administrativas de Hamburgo y Schleswig-Holstein (Fischer, 2008). Este marco provee las herramientas para que los actores regionales sobrepasen las fronteras administrativas, para cooperar según las interdependencias funcionales existentes y para formular un interés común en la mejora de las infraestructuras que pueda servir a todas las partes implicadas.

Cooperación STRING

Uno de los foros más importantes en el que cooperan la Öresundregion y la Región Metropolitana de Hamburgo, desde finales de la década de 1990, es el proyecto STRING, que incluye los estados alemanes de Hamburgo y Schleswig-Holstein, las regiones danesas de Sjælland y Hovedstaden y la región sueca de Skåne. El objetivo es desarrollar conjuntamente el potencial de las regiones socias y, bajo la luz de la economía global y rápidamente cambiante, elaborar estrategias comunes. Actualmente, las relaciones entre los socios de STRING se han convertido en el marco central para la cooperación en el suroeste del mar Báltico, centrado en investigación y ciencia, biotecnología, política regional, economía marítima, protección climática y energías renovables.

Uno de los temas más importantes para las regiones metropolitanas del sur de la Región del Mar Báltico, y para los socios de STRING, era y es la cons-

trucción de un puente a través del Fehmarnbelt. Puesto que mejora notablemente la infraestructura regional, es considerado esencial para un desarrollo regional positivo y constante de los motores de crecimiento de la zona —las regiones metropolitanas de Hamburgo y de Öresundregion, como se declaró durante un encuentro en 2007 (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, 2007).

4.2. Actores y posturas

Cuando se trata de planificación regional general y de proyectos infraestructurales transnacionales, sin embargo, el enraizamiento a un estado nación sigue siendo de gran importancia (territorialidad), aunque los intereses regionales y los vínculos funcionales pudiesen ser diferentes (funcionalidad). Esto queda especialmente claro en observar los diferentes contextos nacionales, que son el punto inicial del debate sobre el puente del Fehmarnbelt. Para Dinamarca, un país relativamente pequeño en el norte de Europa, el puente representa un enlace entre Escandinavia y el continente europeo. Mientras que para Alemania, un país relativamente grande situado en el centro de Europa y cruzado por muchos corredores de transporte que discurren de norte a sur y de este a oeste, el puente del Fehmarnbelt no es de alta prioridad, aunque se dijera lo contrario en el acuerdo de coalición del gobierno federal. En Alemania hay muchos otros proyectos infraestructurales por los que competir; en cambio, por lo que se refiere a la parte danesa, éste es *el* proyecto para las próximas décadas.

Desde la perspectiva danesa, un puente que cruce el Fehmarnbelt es, después del puente de Öresund, el segundo paso para construir un enlace para el transporte internacional libre de aduanas entre el continente hasta Dinamarca y Escandinavia. La mejora infraestructural se supone que fortalecerá el motor de crecimiento danés, la capital y la región de Öresund (Barfoed, 2009). Unido a esto, una mejor y, sobretodo, más rápida conexión hasta Hamburgo comportará la unión de dos áreas metropolitanas emergentes e incrementará las oportunidades para la cooperación en muchos aspectos, como en transporte, ciencia, educación o turismo (Region Hovedstaden, 2008). Además, se desea especialmente fortalecer el sector industrial danés y mejorar las infraestructuras de las áreas estructuralmente débiles en su hinterland.

Las críticas en el lado danés han sido bastante minoritarias. Como se han realizado muchos proyectos de construcción de puentes durante los últimos cincuenta años y han sido experiencias positivas, el proyecto genera relativamente poca controversia. La única parte que votó en contra de la ley en el Parlamento danés fue la Enhedslisten (Lista Unificada-Alianza Roja y Verde). Su portavoz, Line Barfod, criticaba principalmente que los pronósticos de tráfico generado sean muy bajos: unos 7.700 coches utilizarían el puente en los primeros años después de su inauguración (Barfoed, 2009, p. 7). Las críticas por parte de la población surgieron principalmente durante el final de las negociaciones, cuando se vio claramente que serían los daneses quienes pagarían exclusivamente el puente y que la contribución alemana correspondería únicamente

a la mejora de las conexiones ferroviaria y por carretera hasta el puente (From y Hundevadt, 2008).

En tanto que estado federal, los intereses alemanes en el puente del Fehmarnbelt difieren sobremanera. El land de Schleswig-Holstein, que está afectado directamente por el proyecto, tiene un gran interés en él y grandes expectativas por lo que respecta a la mejora del enlace. Su presidente, Peter Harry Carstensen, ve en él la oportunidad para que la región se erija como centro de actividades entre las dos regiones en auge de Öresund y Hamburgo (Carstensen, 2008). «Con el creciente comercio intrarregional en la zona del mar Báltico y el constante incremento de los flujos comerciales desde el norte y el noreste de Europa, la Región del Mar Báltico está convirtiéndose en una de las regiones más importantes para el transporte en Europa. Gracias a su localización, la región de Schleswig-Holstein se está convirtiendo en un nodo de transportes. Con la expansión de las infraestructuras de transporte de acuerdo con la demanda y su vinculación con las rutas de transporte en la Región del Mar Báltico, el papel de Schleswig-Holstein como nodo de trasbordo y logístico puede ser reforzado y las ventajas resultantes de la localización pueden ser utilizadas». Uno de los proyectos clave en esta estrategia es el puente del Fehmarnbelt (Ministry of Justice, Employment and European Affairs of Land Schleswig-Holstein, 2008, p. 78).

En estrecha relación, una mejor infraestructura que cruce el Fehmarnbelt tendrá efectos positivos en las áreas vecinas de Schleswig-Holstein, así como en la ciudad de Hamburgo y, con un poco de suerte, nuevos inversores y empresas. Hamburgo, en cambio, mantuvo un papel públicamente poco destacado durante el proceso de negociación. Según los medios de comunicación de Schleswig-Holstein y el Gobierno Federal de Alemania, también Hamburgo podrá probablemente aprovechar la mayoría de los beneficios. Como *nodo* para Europa y la Región del Mar Báltico, un puente podrá reducir notablemente el tiempo de transporte entre Hamburgo y los mercados escandinavos. Además, el establecimiento de una vía de alta velocidad entre Copenhague y Estocolmo acercaría Hamburgo a otros centros importantes de crecimiento regional. Desde 2003, Hamburgo es también miembro de la asociación Europakorridoren, que trabaja en nuevas carreteras, comunicaciones por ferrocarril y enlaces fijos en el corredor de transporte entre Hamburgo y Estocolmo, especialmente en lo que respecta a puentes y conexiones en tren de alta velocidad (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, 2007).

En cuanto a la Öresundregion y al seguimiento del proyecto STRING, Hamburgo encuentra destacables similitudes en materia de desarrollo metropolitano y en el alto potencial investigador. El objetivo es hacer uso del conocimiento de ambas partes en los campos de la ciencia, del turismo metropolitano y de la logística para reforzar las respectivas regiones entre sí y la Región del Mar Báltico en general.

Entre los actores regionales de la parte danesa, sueca y alemana, el puente de Fehmarnbelt halló aceptación, demostrada en una declaración conjunta de 4 de julio de 2006, por parte de la Ciutat Libre y Hanseática de Hamburgo,

el Land Schleswig-Holstein, la Región de Hovedstaden, la Región de Sjælland y la Región de Skåne: «Los socios cooperarán para obtener una mejor integración de los transportes en la región. El puente a través del Fehmarnbelt es una parte importante de esta integración» (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, 2007). Mientras la industria regional se muestra predominantemente a favor del proyecto, los habitantes de la isla de Fehmarn y algunas ONG están absolutamente en contra. Temen la pérdida de empleos, el declive del turismo y consecuencias negativas para millones de aves migratorias que cruzan el área cada año (Pergande, 2007).

Los estados federales alemanes del este, especialmente el gobierno de Meclemburgo-Pomerania Occidental, tienen una postura negativa respecto al proyecto. La postura oficial es que es innecesario e ineficiente. El estado de Meclemburgo-Pomerania Occidental prefiere la extensión del corredor de transportes via Rostock (Ebnet, 2003). Así mismo, el «efecto flotante» puede tener como consecuencia que la mayoría del tráfico rodado se dirija hacia la nueva conexión. De ser así, los efectos en los puertos de Meclemburgo-Pomerania Occidental podrían ser muy serios.

El ministro federal de Transportes, Construcción y Asuntos Urbanos, Wolfgang Tiefensee, resume la postura alemana en «tanto uno como el otro». Por un lado, el puente será construido y, por otro, su construcción no tendrá consecuencias negativas para la financiación de otros proyectos infraestructurales importantes para Alemania (Verkehrsrundschau, 2008). La postura del gobierno alemán se basa en este compromiso entre los diferentes intereses regionales y, simultáneamente, ha sido un socio bastante reticente en la negociación para con el gobierno danés.

4.3. El acuerdo final

Las consultas determinan desde el inicio la diferente prioridad dada al proyecto y pronto se hizo evidente que la financiación del puente sería un punto crucial. Durante las negociaciones, la parte alemana se mostró escéptica sobre el modelo de garantía estatal por favorecer a la parte danesa. De acuerdo con este modelo, el proyecto es financiado íntegramente por medio de préstamos y emisiones de bonos, tanto en el mercado interno como en el de capitales internacionales, garantizado por el estado. Estos préstamos serían reembolsados a través del peaje que los usuarios deberían pagar por cruzar el puente. Este modelo también se usó para financiar los puentes de Öresund y el del Gran Belt. Como el gobierno alemán no está dispuesto a participar en la financiación del puente, el gobierno danés decidió finalmente que lo pagaría íntegramente.

Los costes totales del puente se estiman alrededor de los 4,3 millones de euros, más 5,5 millones de euros por el túnel sumergido que conduce al puente. La UE contribuye a la financiación a través del programa TEN. Dinamarca posee el puente y decide sobre la carga por carretera. Los planificadores prevén que recuperar el coste total del enlace supondrá aproximadamente unos

treinta años. El inicio de la construcción está previsto para 2011 y su obertura para 2018. Según el acuerdo, la parte alemana solo está obligada a extender las conexiones en el transpaís (Bundesrepublik Deutschland y Königreich Dänemark, 2008).

La diferente prioridad otorgada al proyecto también se manifiesta en la forma en la que los actores abordaron el proceso de negociación. Mientras la parte danesa quería alcanzar una decisión rápida, la alemana estuvo trabajando más lentamente, en tanto que las posiciones y los intereses del país eran más complejos y tenía que buscarse un compromiso interno. Éste incluye, por un lado, el sí al enlace en general, pero, por otro, ninguna disposición para financiar más que las conexiones internas.

A parte de esto, las actividades regionales para beneficiarse de las posibilidades y las oportunidades que el puente proveerá, ya han sido iniciadas o reforzadas. A ambos lados, los foros nacionales del Fehmarnbelt trabajan para un futuro desarrollo regional positivo e intentan construir vínculos personales. Los foros Fehmarnbelt alemán y danés están formados por 13 y 19 miembros, respectivamente, incluyendo políticos locales, representantes económicos y ONG. Una institución común transfronteriza, que represente el intercambio regular y una estrategia común, será establecida en septiembre de 2009.

Junto a los dos países directamente implicados, Suecia tiene interés especial en el puente. Desde el inicio, el puente de Öresund fue visto como un primer paso hacia una mejor conexión con el continente europeo, uno de los intereses principales de las industrias suecas de exportación. En el contrato para construir el puente de Öresund, el gobierno danés ya se había comprometido a trabajar por un puente a través del Fehmarnbelt en la medida que asegurase la rentabilidad y la sostenibilidad del proyecto. Desde esta perspectiva, el sí sueco a la construcción de un puente con Dinamarca había incluido siempre la demanda de un puente entre Dinamarca y Alemania.

5. Conclusiones y perspectivas

El acuerdo final sobre el puente del Fehmarnbelt refleja claramente las diferentes prioridades dadas al proyecto, y muestra la asimetría de intereses en la cooperación regional en la zona del mar Báltico, que, de nuevo, está determinada por el desajuste entre territorialidad y funcionalidad. Mientras Alemania es uno de los estados más grandes del litoral báltico y con un gobierno federal bastante reticente, algunos *Länder* de Alemania muestran un notable interés y un relativamente alto grado de actividad en materia de cooperación regional. Por el contrario, la parte danesa es un actor más unitario, con una clara postura a favor del proyecto. Consecuentemente, Dinamarca fue la fuerza impulsora para la toma de decisiones y debe pagar la mayor parte de los costes del proyecto.

Los puentes de Öresund y Fehmarnbelt no son los únicos proyectos de infraestructuras transfronterizas en la Región del Mar Báltico. Hay varios ejem-

plos donde los actores regionales desean aumentar el crecimiento regional y la actividad de construcción regional. Un ejemplo muy interesante es el caso de Haparanda-Tornio en la frontera entre Suecia y Finlandia. En 2005, Ikea decidió construir una tienda en el norte, aunque solamente unas 33.000 personas viven en estas ciudades hermanadas. Pero incluyendo los alrededores, en Noruega y Rusia, hay más de un millón de personas viviendo en un radio de seis horas de conducción. Como consecuencia de su apertura, el desempleo decreció drásticamente (Löfgren, 2008).

La euronorocción Helsinki-Tallinn se fundó en 1996. Uno de los proyectos comunes para investigar en un futuro próximo es la viabilidad de un puente entre Helsinki y Tallin. Ambas partes desean mejorar su competitividad agrupando sus capacidades en economía, ciencia y cultura. Así mismo, la región de Gothenburg-Oslo (GO-Region) trabaja para la extensión de las conexiones ferroviarias entre Oslo y Gothenburg, mediante una doble vía (prevista para 2019) que permitirá reducir el tiempo de viaje de cuatro horas a dos. En todas estas regiones, los proyectos de infraestructuras transnacionales abren una ventana de oportunidades para crear algo nuevo o para superar la territorialidad (el estado nación) mediante la construcción de un vínculo funcional con las áreas vecinas.

Será muy interesante observar qué sucede a medio y a largo plazo. ¿Será posible aprovechar la oportunidad? ¿Se cumplirán las expectativas? Sin embargo, la pregunta más importante será si los actores podrán superar el desajuste entre funcionalidad y territorialidad y cómo lo harán, teniendo en cuenta su enraizamiento en los respectivos marcos estatales de referencia.

Bibliografía

- ÅBERG, Martin (1998). «History, Nationalism and the Symbolic Capital of Cities: Implications for Cross-border Co-operation in the Baltic Sea Area». En: WELLMANN, C. (ed.): *From Town to Town – Local Authorities as transnational actors*. Hamburgo: Lit, p. 203-216.
- ALBERT, Mathias (1998). «Entgrenzung und Formierung neuer politischer Räume». *Politische Vierteljahresschrift (PVS)*, 29, p. 49-75.
- BARFOED, Lars (2009). *Talepunkter til 1. behandlingen af forslag til lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Balt med tilhørende landanlæg y Danmark (L 99)*. Discurso del Ministro de Transporte de Dinamarca, 23 de enero. Transportministeriet.
- BRENNER, Neil (2003). «Metropolitan Institutional Reform and the Rescaling of State Space in Contemporary Western Europe». *European Urban and Regional Studies*, 10 (4), p. 297-324.
- BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND; KÖNIGREICH DÄNEMARK (2008). *Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung*, 3 de septiembre.
- BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG (2007). *Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft: Hamburg – Starker Partner im Ostseeraum*. Drucksache 18/7289, 6 B7 (2007). *B7 Strategy for a Changing World 2007-2013*.

- CARSTENSEN, Peter H. (2008). *Ministerpräsident Carstensen zum Fehmarnbelt- Staatsvertrag*: «Fundament für ein Jahrhundert-Bauwerk ist gesetzt». Press release, 3 de septiembre. Ministry of Science, Economics and Transport.
- EBNET, Otto (2003). *Plenarprotokoll 4/19*, 10 de septiembre. Landtag von Mecklenburg-Vorpommern.
- EK, Richard (2003). *Öresundsregion – bli till! de geografiska visionernas diskursiva rytmer*. Lund: Lunds Universitet.
- EUROPEAN COMMISSION (2005). *Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005*. Brussels: European Commission.
- FISCHER, Norbert (2008). *Vom Hamburger Umland zur Metropolregion: Stormarns Geschichte seit 1980*. Hamburg: Wissenschaftlicher Verlag Dokumentation & Buch.
- FOLKETINGET (2009). «1. behandling af L 99: Om en fast forbindelse over Femern Bælt», 23 de enero.
- FROM, Lars; HUNDEVADT, Kim (2008). «Ekspertter advarer mod Femern-bro». *Jyllandsposten*, 29 de junio.
- HANELL, Thomas; NEUBAUER, Jörg (2005). *Cities of the Baltic Sea Region – Development Trends at the Turn of the Millennium*. Estocolmo: Nordregio.
- HERRSCHEL, Tassilo; NEWMANN, Peter (2002). *Governance of Europe's city regions: planning, policy and politics*. Londres/Nueva York: Routledge.
- HETTNE, Björn (1994). *The New Regionalism. Implications for Global Development and International Security*. Helsinki: UNI World Institute for Development Economics Research.
- HEYEN, Jan Gerrit (1999). «Transnationale Städtekooperation im Ostseeraum – Das Städtenetzwerk "Union of the Baltic Cities"». *WeltTrends*, 23, 7 (2), p. 85-98.
- HUBEL, Helmut; GÄNZLE, Stefan (2001). *The Council of the Baltic Sea States (CBSS) as a sub-regional organisation for soft security risk management in the north-east of Europe. Report to the Presidency of the CBSS*. Jena.
- JOENNIEMI, Pertti (1996). «Interregional Cooperation and a New Regionalist Paradigm». En: SCOTT, J. et al. (eds.). *Border Regions in Functional Transition – European and North American Perspectives on transboundary interaction*. Berlín: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), p. 53-61.
- KEATING, Michael (2008). «A Quarter Century of the Europe of the Regions». *Regional and Federal Studies*, 18 (5), p. 629-635.
- LÖFGREN, Orvar (2008). «Regionauts: The transformation of cross-border regions in Scandinavia». *European Urban and Regional Studies*, 15 (3), p. 195-209.
- MINISTRY OF JUSTICE, EMPLOYMENT AND EUROPEAN AFFAIRS OF LAND SCHLESWIG-HOLSTEIN (2008). *Baltic Sea Report 2008*. Kiel.
- NILSSON, Jan Henrik (2003). *Östersjöområdet Studier av interaktion och barriärer*. Uppsala: Sisyfos Förlag.
- PERGANDE, Frank (2007). «Keine Begeisterung auf Fehmarnbelt». *faz.net.*, 29 de junio.
- REGION HOVEDSTADEN (2008). «Region Hovedstaden og Region Skåne bifalder den dansk-tyske aftale om Femern Bælt forbindelsen». Press release.
- REUTER, Marta (2007). *Networking a Region into Existence? Dynamics of Civil Society Regionalization in the Baltic Sea Area*. Berlín: Berliner Wissenschaftsverlag.
- RUNBLUM, Harald (1995). *Majoritet og minoritet y Östersjöområdet. Ett historiskt perspektiv*. Estocolmo: Natur och Kultur.
- SCHÖNWEITZ, Magdalena (2008). «The Öresund Committee: Cross-border institution-building in the Baltic Sea Region». *Nordeuropaforum*, 2, p. 75-94.

- SCOTT, James (2002). «Baltic Sea Regionalism, EU Geopolitics and Symbolic Geographies of Co-operation». *Journal of Baltic Studies*, 33 (2), p. 137-155.
- SÖDERBAUM, F. (2003). «Introduction: Theories of New Regionalism». En: SÖDERBAUM, F.; SHAW, T.M. (eds.): *Theories of New Regionalism: A Palgrave Reader*. Nueva York: Palgrave.
- SOJA, Edward W. (2005). «Globalization, Regionalism and the Postmetropolitan Transition». En: VAN HOUTUM, H.; KRAMSCH, O.; ZIERHOFER, W. (eds.): *Bordering Space*. Aldershot: Ashgate, p. 33-46.
- STEIN, Torsten (2000). *Die Öresund-Brücke: ein innerstädtisches Bauwerk? Zu Konstruktion und Realität der grenzüberschreitenden Stadtregion Kopenhagen Malmö*. Berlín: Berlin Verlag.
- VAHL, Marius (2006). «Models for European Neighbourhood Policy: The European Economic Area and the Northern Dimension». En: TASSINARI, F.; JOENNIEMI, P.; JACOBSEN, U. (eds.). *Wider Europe: Nordic and Baltic lessons to postenlargement Europe*. Copenhagen: DIIS, p. 49-68.
- VERKEHRSRUNDschau (2008). *Fehmarnbeltquerung auf dem Weg*, 3 de septiembere.
- WESTERMANN, Ralph (1998). «VASAB 2010: A Critical Analysis». En: HEDEGAARD, L.; LINDSTRÖM, B. (eds.): *The NEBI Yearbook 1998: North European and Baltic Sea Integration*. Berlín/Heidelberg/Nueva York: Springer, p. 163-186.
- WIESLANDER, A. (1997). «Att bygga Öresundsregionen: Från 1960-talets utvecklingsoptimism till 1990 talets lapptäksregionalism». En: TÄGIL, S. et al. (eds.): *Öresundsregionen – visioner og verklighet: från et symposium på Lillö*. Lund: University Press, p. 77-125.
- WILLIAMS, Leena-Kaarina (2007). *Zur Konstruktion einer Region. Die Entstehung der Ostseekooperation zwischen 1988 und 1992*. Berlín: Berliner Wissenschaftsverlag.