

## EL SISTEMA URBANO CANADIENSE Y SUS RELACIONES CON EL DE ESTADOS UNIDOS: INTEGRACIÓN Y DISCONTINUIDADES

*José M<sup>a</sup> Serrano Martínez*

Universidad de Murcia

### RESUMEN

Se analiza la organización del sistema urbano de Norteamérica, en concreto los dos subsistemas urbanos de Canadá y Estados Unidos (en este último caso sólo lo que constituye su parte septentrional, más ligada al canadiense). Se comprueba la existencia de dos grandes regiones donde es notable el desarrollo de las correspondientes redes urbanas, lo cual origina sistemas urbanos con un funcionamiento integrado, junto a otras dos grandes áreas de «vacíos» humanos y, por tanto, redes urbanas muy poco densas, lo que propicia netas discontinuidades espaciales. Al mismo tiempo se comprueba que la debilidad del sistema urbano canadiense hace que se parezca a un «archipiélago» donde coexisten varias unidades poco cohesionadas. A su vez, las más dinámicas presentan una fuerte integración con las correspondientes unidades del sistema urbano de Estados Unidos. Este se comporta un papel de elemento dinámico y central, en referencia a Canadá.

**Palabras clave:** sistemas urbanos, subsistemas, redes urbanas, articulación del territorio.

### ABSTRACT

The organisation of the urban system in Northamerica, and specifically the two urban subsystems of Canada and the northern part of the United States quite linked to the Canadian system are analysed. It is observed the existence of two large regions where it is noticeable the development of the corresponding urban networks, which originate urban systems with an integrated functioning, together with other two large areas of human emptiness and, consequently, very little dense urban networks, giving rise to neat spatial discontinuities. It is also observed that the weakness of the Canadian urban system makes it resemble an «archipiélago» where several little cohesive units exist together. At the same time, the most dynamic ones show a strong integration with the corresponding units of the urban system of the United States. This behaviour becomes the dynamic and central part in reference to Canada.

**Key words:** urban systems, subsystems, urban networks, territorial articulation.

Fecha de Recepción: 21 de diciembre de 1998.

\* Departamento de Geografía Física, Humana y Análisis Regional. Facultad de Letras. Universidad de Murcia. Campus de la Merced • 30001 MURCIA (España). E-mail: jmserran@fcu.um.es

## 1. PLANTEAMIENTO Y PRECISIONES INICIALES

En las ciudades residen millones de personas en nuestro planeta. Son muchos los países donde más de la mitad de la población vive en ciudades. Incluso no parecen ya extraños los ejemplos donde esa proporción de personas supera el 75%; tal ocurre con los dos países que aquí estudiamos. Pero aparte de eso, las ciudades son centros de actividades económicas de todo tipo donde se generan flujos económicos, demográficos, de información y comportamiento que influyen en el desarrollo, propician las relaciones y articulan y organizan el espacio que las rodea.

Los sistemas urbanos estudian, básicamente, los nodos urbanos y sus relaciones espaciales. Pero algo que parece explicado con tan pocas palabras, en el fondo, encierra una enorme complejidad. Pues, por esencia, todo sistema urbano es algo complejo, toda vez que hay miles de diferentes lazos y flujos que se desprenden de las ciudades; que, por tanto, pueden y deben ser estudiados, tenidos en cuenta (J.W. Simmons, 1986).

De la misma manera el uso del concepto sistema puede aplicarse en un sentido plural; tanto haciendo referencia a unidades cerradas, como ampliándolo a otras mayores. Así, por ejemplo, si limitamos nuestro análisis a una provincia (espacio con una delimitación administrativa concreta), podemos emprender la búsqueda del funcionamiento de su sistema urbano. Pero si ampliamos nuestra atención a todo un Estado (que reúne a varias provincias o regiones), se podrá proceder de igual forma; en cuyo caso los sistemas urbanos básicos (provinciales o regionales), pasarán a ser meros subsistemas, integrados en el sistema urbano estatal. Así, progresivamente, hacia arriba o hacia abajo, de acuerdo con la dimensión de la escala utilizable, lo que denominamos sistemas (referidos a un ámbito territorial más reducido), pasan a quedar integrados como partes de un todo mayor (Marshall, J.U., 1989). En definitiva, en nuestro planeta, y dadas las profundas interrelaciones existentes hoy, cabe hablar de un «sistema mundo», integrado por numerosos niveles de subsistemas engarzados de diferente modo e intensidad (Corna Pellegrini, G., 1995). Se hacen estas salvedades para evitar el equívoco que puede sugerir la denominación indistinta de un mismo término, sistema urbano, para referirse a ámbitos territoriales dispares. En buena medida, considero, como dice el prof. B. Cori, que se trata de un problema de indefinición terminológica (1995, p. 14).

En tal sentido, creo que dentro de ese sistema urbano global, toda Norteamérica constituye un gran subsistema urbano de articulación de esos más de 20 millones de kilómetros cuadrados, poblado por 300 millones de personas (excepción hecha de Méjico). Nuestra atención se centra en el funcionamiento del subsistema urbano canadiense (volcado en exceso en las áreas meridionales) y a las relaciones que éste mantiene con el subsistema urbano en Estados Unidos; más en concreto, con las partes septentrionales del mismo, que se vinculan con fuerza a las canadienses; ello con independencia de que usemos para denominar a ambos, indistintamente, términos similares; y de que, a su vez, diferencemos dentro de uno y otro ciertas grandes regiones, todo lo cual se aborda dentro de esa «clave sistémica».

Por otro lado, no es preciso insistir en que la escala geográfica aquí empleada nos obliga a realizar un tremendo esfuerzo de síntesis (fig. 1). Bajo ningún concepto ni perspectiva es posible descender a análisis de detalle. Sólo se pretende exponer algunas reflexiones

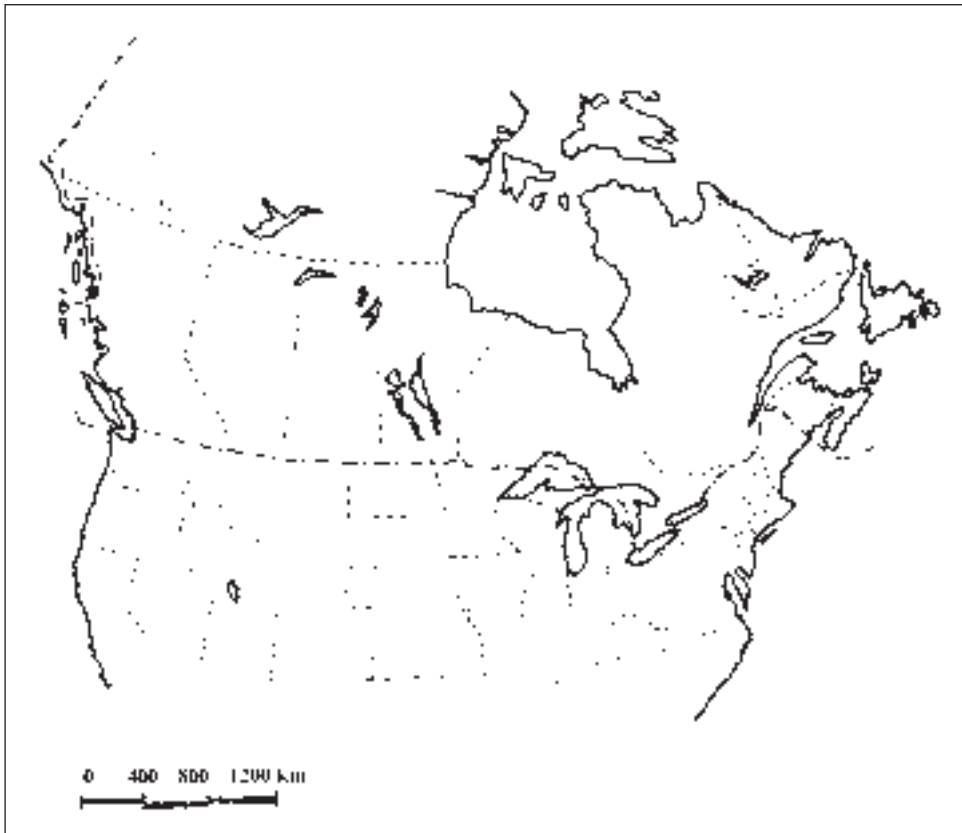


FIGURA 1. Divisiones Político-Administrativas, Canadá y Estados Unidos.

acerca de la realidad actual y el funcionamiento de los sistemas urbanos de esos dos vastos países que casi abarcan todo un continente. Por tanto, dentro de esa magnitud de cifras, únicamente se hará referencia a lo que significan las relaciones de los dos sistemas urbanos de USA y Canadá. Para ello, es preciso abarcar todo el sistema de ciudades de Canadá; pero, al contrario, dada la enorme y compleja dimensión del sistema urbano de USA, sólo se tendrán en cuenta aquellos aspectos concretos, es decir los subsistemas urbanos más septentrionales que mantienen una relación directa con el canadiense. Pues aunque en nuestro mundo actual, ya en los umbrales del tercer milenio, cada vez más las economías modernas se encuentran progresivamente interrelacionadas y, por consiguiente, sus correspondientes subsistemas urbanos nacionales mejor conectados, son todavía muchos los elementos que se interponen como barreras y murallas, sirviendo de separación. En el caso que nos ocupa no tanto por tratarse de impedimentos «naturales», como por la debilidad del poblamiento de amplios espacios, fruto de la historia de su poblamiento. Eso origina apreciables discontinuidades en extensas regiones, como se expondrá más adelante. Ello a pesar de los fuertes lazos, de todo tipo, que unen a ambos países, que gozan de similares

políticas culturales y semejantes sistemas económicos. Pero los propios mercados interiores, tan dispares y complejos, han favorecido, sin duda, algunos de los rasgos de alejamiento existentes. Aunque el inicio reciente de un camino que parece dirigirse hacia una mayor vinculación económica, servirá de motor para una integración futura más fuerte (Leyton-Brown, D., 1996).

## 2. DEBILIDAD Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA URBANO CANADIENSE

Como no podía ser de otra forma la enorme extensión territorial de este país, unido a su débil volumen de población y a su peculiar distribución espacial, concentrada en el Sur, propicia una malla urbana que apenas ocupa una porción reducida de su amplio espacio. La observación atenta de una cartografía temática, aún cuando sea elemental, nos muestra que sólo la franja meridional, la que abarca desde la frontera con Estados Unidos y unos



FIGURA 2. Distribución de la población.

pocos cientos de kilómetros al Norte, aglutina más del 97 por ciento del total de los efectivos canadienses. El resto, que comprende los territorios del Noroeste, del Yukón, así como una buena parte de la mayoría de las provincias canadienses, desde Columbia Británica a Terranova, incluyendo las del ALSAMA (Alberta, Saskatchewan y Manitoba), a lo que cabe añadir incluso parte de Ontario y Quebec, distan mucho de contar por el momento con sus correspondientes redes urbanas que permitan una vertebración global de los respectivos territorios. Las figuras 2 y 3 ayudan a visualizar todo ello.

No cabe duda que un sistema urbano nacional que descansa en un armazón de ciudades tan débil, sobre todo desde la perspectiva particular que ofrece ese nivel reducido de cobertura territorial, encierra apreciables dificultades para vertebrar adecuadamente el conjunto del país, más cuando estamos refiriéndonos a espacios tan amplios y distantes como los de Canadá (basta recordar al respecto que, de Este a Oeste, las distancias pueden superar los 5.000 km, mientras que de Norte a Sur son más des 3.000 km). Lo menguado de sus recursos demográficos es un aspecto fundamental (los últimos datos del censo de 1991 cifraban su población en 27,2 millones, que aún con las perspectivas más optimistas no llegaran a 30 millones hasta iniciar los primeros años del próximo milenio). Pero junto a ello, no es menos importante su desigual distribución espacial. Dentro de esa global concentración demográfica en las áreas meridionales, destaca la especial significación alcanzada por la denominada «Main Street» (de acuerdo con el termino acuñado hace años por M. Yeates, 1975, y que ha tenido fortuna por lo emblemático de su representación); ella organiza un eje urbano desde Windsor a la ciudad de Quebec, donde se acumula, con diferencia, el mayor número de efectivos humanos canadienses (dependiendo de la anchu-

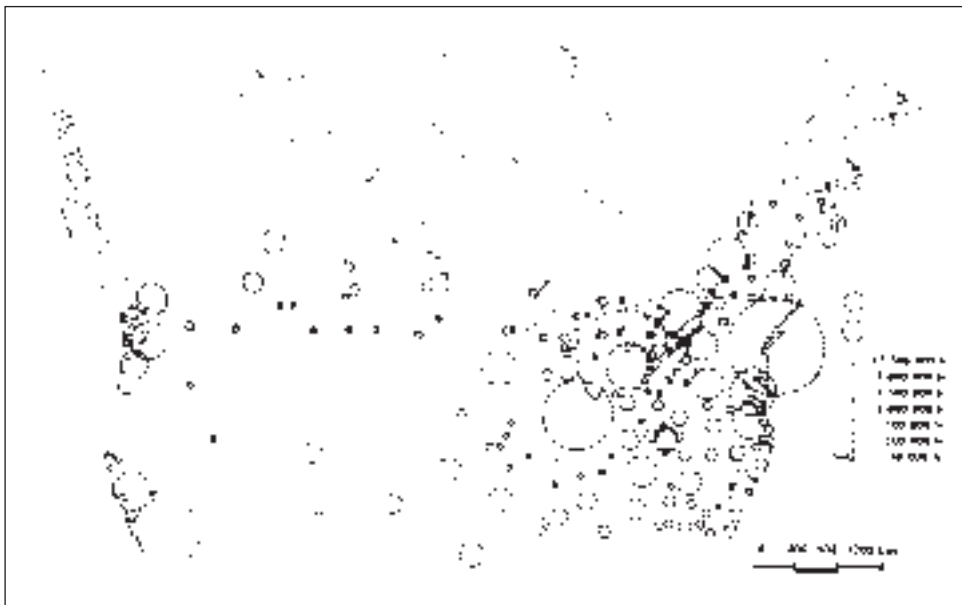


FIGURA 3. Principales áreas metropolitanas y ciudades.

ra que quiera contabilizarse dentro de esa estrecha cinta; si se hace con criterios generosos, el resultado final puede sobrepasar la mitad del conjunto de la población canadiense).

Por el contrario, siguiendo incluso con esa banda meridional más poblada, en la propia provincia de Ontario, la que contabiliza mayor número de efectivos demográficos, en cuanto subimos hacia el Norte, es necesario recorrer con frecuencia más de 200 km para encontrar un centro de población que alcance los umbrales de significación urbana mínimos. Lo mismo ocurre con el resto de las provincias de la «pradera»; tampoco esa tendencia deja de ser una excepción en las áreas de las Montañas Rocosas, desde el límite de Alberta con Columbia Británica. En esta provincia sólo en su extremo occidental y meridional, en la costa del Pacífico, encontramos de nuevo una mayor red de ciudades, en torno a la pujante aglomeración urbana de Vancouver.

Esta debilidad estructural de la malla de ciudades condiciona de manera clave el funcionamiento del Sistema urbano canadiense (McCann, L.D., 1987). De manera muy resumida y señalando sólo las cuestiones claves, podemos decir que su funcionamiento se articula en torno a los siguientes rasgos centrales más destacados:

1) *Eje del San Lorenzo*. Su columna vertebral, como ya se ha apuntado, lo constituye la acumulación de centros urbanos, áreas metropolitanas y demás ciudades de diferente naturaleza que, situadas dentro de una relativa proximidad entre sí, (según los parámetros predominantes en ese país), se extienden desde la desembocadura del San Lorenzo hasta los confines del Erie (Serrano Martínez, J.M<sup>a</sup>, 1992). Dentro de este conjunto urbano, la tradicional bipolaridad predominante de Montreal y Toronto se está desequilibrando progresivamente a favor de esta última ciudad, más pujante en los servicios, rodeada de un importante equipamiento industrial, auténtico corazón de las actividades financieras y privilegiado lugar de relación con Estados Unidos. Montreal sigue siendo un centro urbano con un entorno metropolitano de primer orden, pero queda lejos del dinamismo de la anterior; cada vez es más notorio su papel de segundo puesto frente a la hegemonía de Toronto. Sin duda las veleidades independentistas y la ambigüedad calculada de los nacionalistas francófonos de la provincia de Quebec, no es algo ajeno a ese devenir. Además de estos dos grandes centros, la aglomeración Ottawa-Hull sirve de refuerzo y enlace de ambos polos. El creciente peso de la capital federal es palpable y se traduce en su rápido ascenso en la centralidad urbana adquirida. La ciudad de Quebec, por el contrario, se muestra menos dinámica y con un papel secundario en el nivel jerárquico urbano. Como mucho, desempeña en el presente un rol de capital regional, con indiscutibles connotaciones históricas y sentimentales, pero, poco más; aunque su actividad económica es plural no encuentra ningún subsector que sirva de motor dinámico a su economía. Otras ciudades, de diferente naturaleza, significación y base económica, refuerzan y completan este eje; es el caso de London, Windsor, Hamilton, Oshawa, etc.

Considero que hay dos tipos de causas que han propiciado el ascenso de este corredor urbano. Unas de naturaleza *interna*, ya que se trata de un espacio bien comunicado entre sí, con condiciones naturales favorables, lo que ha llevado a conseguir una densidad de población apreciable en todo el entorno regional. La capacidad creativa de sus habitantes desarrolló una importante actividad industrial y exportadora, fuente de riqueza que, a su vez, propició la inmigración desde el exterior. Otras *externas*. No hay que olvidar su proximidad, sobre todo en su parte meridional, con la gran megalópolis de Estados Unidos

existente entre Washington y Boston. En cierta manera ambas, si bien con distinta significación y peso, ocupan sendas franjas de territorio casi paralelas y a una distancia prudencial como para no ser difíciles las profundas e intensas relaciones entre ellas. También sus intercambios fáciles con las importantes ciudades de USA ubicadas en las proximidades de los Grandes Lagos, desde Chicago a Detroit, han ayudado a potenciar sus actividades económicas y, por ende, ayudan a su crecimiento poblacional, incrementando su centralidad urbana, en especial su parte meridional, en torno a Toronto (Yeates, M., 1991).

En tanto que eje central del sistema urbano canadiense, de diferentes maneras ejerce un papel rector en todo él. Otra cosa bien distinta es que sea capaz de articular una trama de relaciones urbanas densa y suficientemente trabada (Robinson, J.L., 1989). Creo que no es así. La distancia que lo separa de los otros subsistemas urbanos canadienses, la debilidad del poblamiento de aquellos y, por consiguiente, de sus mallas urbanas contribuyen a ello. De esa forma, es posible distinguir varios subsistemas urbanos regionales, como:

II) Las denominadas *provincias atlánticas* (Nueva Escocia, Nuevo Brunswick, Terranova e Isla príncipe Eduardo), si bien son a su vez heterogéneas entre sí (atendiendo a su dimensión territorial, rasgos naturales, tipologías de poblamiento, actividades económicas predominantes, etc., constituyen en conjunto un área geográfica con ciertas similitudes. Más que nada atendiendo a la regionalización de grandes espacios que pueden considerarse dentro de la globalidad canadiense. De todas maneras en referencia con el aspecto que nos ocupa, su sistema urbano se caracteriza por los siguientes rasgos:

- a) La desarticulación del territorio del área es patente; la existencia de islas, penínsulas así como el aspecto marginal de la tierra firme incluida en ella, significan una apreciable parcelación del territorio. La fragmentación de las unidades es palpable. A pesar de la superficie global que abarcan, no muy extensa, dentro de lo que representa en el conjunto canadiense, engloba distancias considerables entre unos y otros extremos, de casi mil quinientos kilómetros (fig. 1).
- b) El reducido volumen de población de todo el conjunto, (menos de 2.5 millones de personas), si bien alcanza densidades medias absolutas superiores a otras provincias canadienses, imposibilita la existencia de unidades urbanas de peso significativo. A la vez, las diferencias intra-regionales del área es otro aspecto negativo que acentúa su carencia de unidad.
- c) De ahí que las principales ciudades sólo contabilizan volúmenes de población modestos, Halifax se aproxima a los 300.000 h.; Charlottetown sólo supera ligeramente los 50.000 h., quedando las otras dos, St. John y Saint John con valores intermedios (figs. 2 y 3). En definitiva, pues, la debilidad de la malla urbana, y la fragmentación del territorio, suponen una frágil red urbana, con rasgos escasos de integración interna. En conjunto conforman un subsistema periférico de reducida significación, dentro del sistema urbano global de Canadá.

III) Las *tres provincias centrales Manitoba, Saskatchewan y Alberta (ALSAMA)*, a las que también debe añadirse la parte occidental de Ontario (pues presenta a estos efectos similares características) muestran, en conjunto, rasgos bastante similares. Se trata de un amplio territorio, casi la tercera parte de todo Canadá. Su población global apenas suma 5

millones de personas; eso origina densidades medias que, salvo en áreas reducidas donde se acumulan los mayores efectivos, en general, predominan magnitudes que oscilan entre poco más de uno y cuatro habitantes por kilómetro cuadrado. Así mismo, la dinámica de evolución de sus efectivos demográficos muestra notables variaciones; pues mientras que las provincias de Manitoba y Saskatchewan vienen registrando durante los últimos treinta años un comportamiento que, casi cabe calificarlo de estancamiento, con ligeros ascensos, la provincia de Alberta ha aumentado su población en más del sesenta por ciento. Ha recibido un apreciable número de inmigrantes (Serrano Martínez, J.M<sup>a</sup>, 1997). No cabe duda que el comportamiento global de la población se debe a causas inherente a su estructura económica. Así mientras que Manitoba y Saskatchewan siguen manteniendo con especial relevancia el cultivo de cereales, en Alberta, gracias a las extracciones de petróleo se han abierto otras posibilidades y expectativas que han dinamizado toda la actividad productiva, se trata de otros horizontes.

Pero en conjunto, y de acuerdo con lo que más nos interesa aquí, se extiende por todo este espacio un modelo de asentamiento urbano similar, que se puede resumir en los siguientes aspectos más destacados:

- a) Fuerte concentración de la población en unas pocas ciudades. De tal suerte que en sólo tres ciudades se concentra casi la mitad de la población de esa extensa región (Winnipeg, Calgary y Edmonton).
- b) Si se contabilizan los efectivos humanos residentes en otras ciudades mayores, a saber: las situadas entre el umbral de los 50.000 h. y los 250.000, se cuenta casi una decena de nuevos asentamientos, que añaden cerca de otro millón de habitantes. De esa forma vemos que entre las ciudades pequeñas y las medias se alcanza un total de 3,5 millones de personas; con lo cual, sólo resta algo más de un millón de personas, repartidas por el inmenso territorio de cerca de tres millones de km<sup>2</sup>.
- c) A pesar esa apreciable concentración humana en sólo una docena de unidades urbanas, la malla de ciudades de toda la región es muy débil. Las distancias que es preciso recorrer de unas a otras son excesivas, como para que pueda vertebrarse de manera adecuada, un funcionamiento integrado y fluido del subsistema.
- d) Esa característica se acentúa aún más dadas las apreciables diferencias existentes en cada provincia. De esa forma, y expuesto de manera esquemática, se distinguen los diferentes aspectos:

1º) En Ontario (sólo en la parte Occidental de la Provincia) el escaso armazón urbano se localiza en la franja más meridional, próxima a los grandes lagos (Hurón y Superior) y cerca de la frontera con USA. Thunder Bay (con poco más de cien mil habitantes funciona como centro subregional, toda vez que, a pesar de sus reducidos efectivos humanos, se localiza a gran distancia de la «Main Street» (casi mil kilómetros), y también dista un largo trecho hasta Winnipeg, (se sobrepasan los 500 km.) capital de Manitoba.

2º) Manitoba es una provincia que responde bastante bien al modelo de macrocefalia urbana; dado que en su capital, Winnipeg, se concentra en torno al 60 % de toda la población provincial. Eso, entre otras razones de ubicación, la convierten en el centro indiscutible del subsistema urbano regional. Éste, a su vez, está formado por una reducida malla



de ciudades donde sólo Brandon destaca un poco; el resto son asentamientos urbanos de pequeño tamaño y con unas funciones básicas de cobertura de servicios para las correspondientes demarcaciones administrativas.

3º) Saskatchewan, dentro de su similar debilidad demográfica muestra un equilibrio urbano mayor. De una parte la cabeza de la jerarquía urbana ofrece una cierta bipolaridad, donde entre Saskatoon y Regina se reparten el protagonismo urbano (en torno cada una a los 200.000 h.); si bien de manera complementaria se distribuyen las competencias de primacía. Después, otras dos, Moose Jaw al Sur y Prince Albert al Norte, complementan la débil malla urbana de la mitad meridional de la provincia (en el Norte apenas existen asentamientos de población en núcleos que puedan merecer la categoría de ciudades).

4º) La provincia de Alberta también ofrece un modelo parecido al anterior. Una bipolaridad en la jerarquía urbana provincial encabezada por Edmonton y Calgary (con más de 0,8 millones de personas cada una en sus respectivas áreas metropolitanas). La débil malla urbana se complementa con otras ciudades medias (de algo más de 50 mil habitantes), como son: Red Deer, Medicine Hat y Lethbridge. Otras unidades urbanas menores se reparten, de manera irregular, por el resto de la provincia; si bien, evidentemente, son más numerosas en el Sur por las densidades de población más elevadas.

5ª) Las apreciaciones más detalladas (siguiendo escalas intrarregionales) que acaban de añadirse muestran a las claras la fragmentación de las respectivas redes urbanas regionales y la carencia de un centro articulador común en esa extensa franja que se denomina la «pradera». Cabe afirmar que cada provincia ha ido configurando subsistemas urbanos bastante autónomos, que funcionan al margen de sus vecinas, y sólo se conectan directamente, a pesar de existir mayores distancias, con los nodos cabecera del sistema, ubicados en el eje del San Lorenzo (fig. 4).

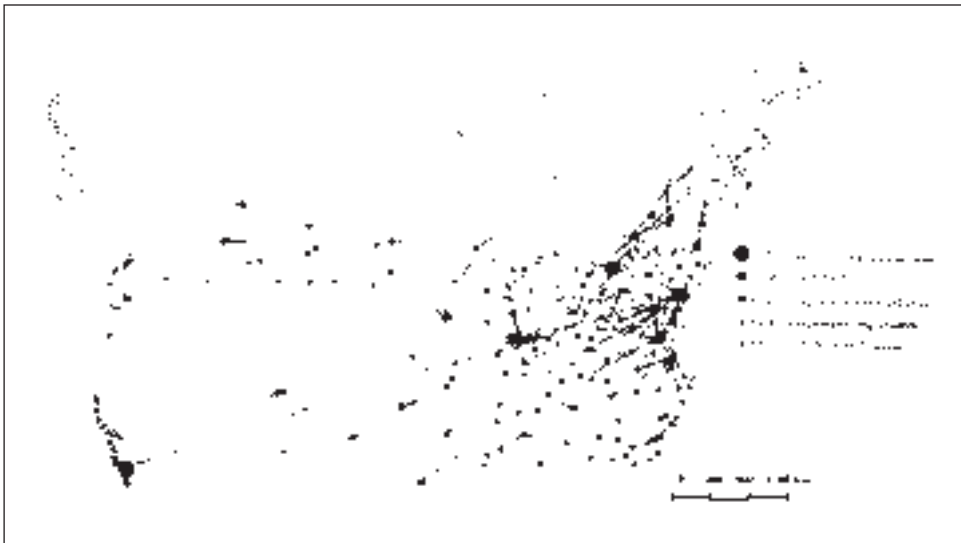


FIGURA 4. Jerarquía y funcionamiento del sistema urbano.

6<sup>a</sup>) La debilidad demográfica y urbana de las tierras estado-unidenses situadas al Sur de la frontera refuerzan el aislamiento de estos subsistemas urbanos regionales canadienses. La propia frontera ha sido determinante en el trazado de las principales vías de comunicación terrestre; las infraestructuras viarias se han construido de forma diferenciada, en función de los intereses de cada país como muestra la figura 5. Todo lo cual, al mismo tiempo, acaso ha contribuido a favorecer el progresivo equipamiento y dotación funcional de las principales ciudades de la «pradera»; dado que las enormes distancias a recorrer, para acceder a otras entidades urbanas de rango mayor, supone un grave inconveniente que no puede superarse de manera cotidiana. Aunque en muchos aspectos, las modernas tecnologías suplen en parte este aislamiento.

Lo que sí parece que confirma todo lo expuesto es la idea del «archipiélago» canadiense como esquema de interpretación de la pluralidad y el aislamiento regional de las tierras de Canadá. Eso todavía se confirma aún más al abordar el funcionamiento de los restantes subsistemas urbanos, lo que se hace a renglón seguido.

IV) *Columbia Británica*, si bien fue una de las regiones más tardíamente incorporadas al naciente Canadá, durante las últimas décadas está mostrando un fuerte dinamismo en todos los sentidos. Basta señalar que su población ha pasado entre 1970 a 1995 de 2,2 millones de personas a 3,7; lo cual significa un ascenso neto de 1,5 millones y representa

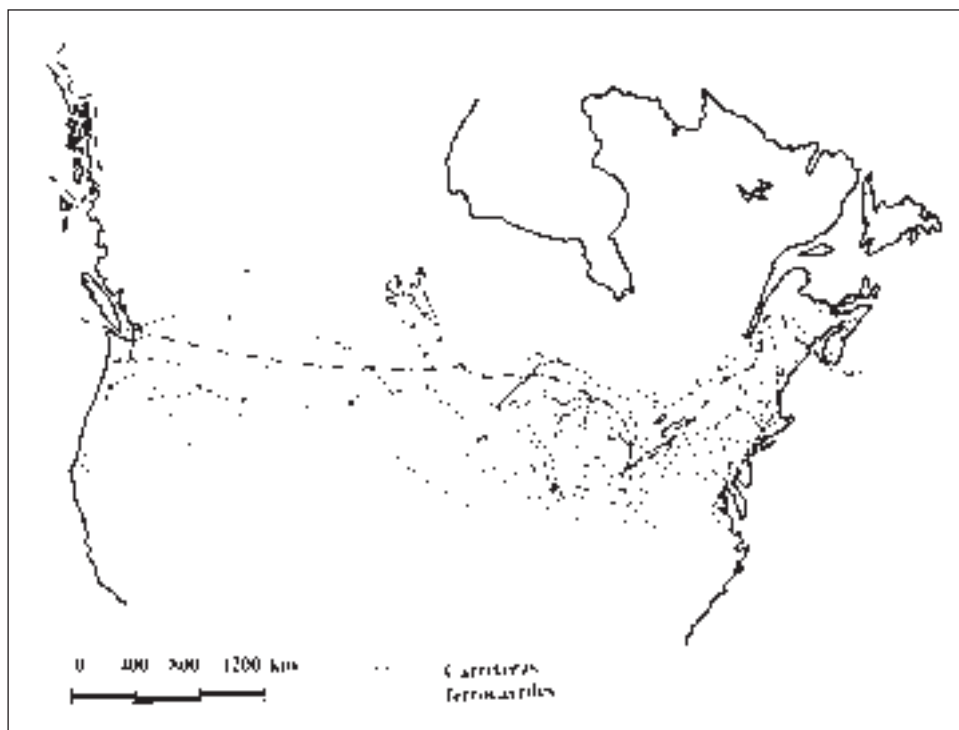


FIGURA 5. Redes básicas de transportes terrestres.

un aumento del 67%. Sin duda ello la convierte en una de las áreas más vivas del país. La unión de factores internos favorables, así como el gran empuje económico que otros países ribereños del Pacífico están conociendo desde los años sesenta, convierten a estas costas del «extremo Occidente» canadiense, de haber sido un espacio periférico, —en una posición de desenclave— a otra valoración positiva y prometedora (Dugas, C., 1988).

En lo que se refiere a su red urbana, de nuevo encontramos aquí algo ya repetido en otras regiones canadienses: la macrocefalia urbana; donde la ciudad cabecera representa casi la mitad de toda la población provincial. Ello, como sucede en tales casos, supone una acumulación de buena parte de las actividades económicas de mayor significación en torno a esta gran metrópoli (Winn, G.; Oke, T., 1992). La segunda ciudad de la jerarquía, Victoria (0,3 millones h.), localizada en sus proximidades, no hace más que reforzar el papel nodal de esta área dentro del conjunto provincial. La malla urbana se complementa con otras ciudades pequeñas que ni siquiera alcanzan los 100.000 h.; si bien estas últimas se ubican, de forma menos concentrada a lo que es habitual en las restantes regiones canadienses.

V) No es correcto hablar de malla urbana ni de red urbana en los territorios del *Noroeste* y *Yukón*. Con una población conjunta de ambos de unos 100.000 personas, se trata sólo de unos cuantos asentamientos de población estables, los cuales tienen como función principal cubrir las necesidades, de diferente naturaleza, que precisa el desarrollo y la explotación de estas extensas áreas, así como otros servicios sociales, propios de un estado social de gran desarrollo como es Canadá (Bone, R.M., 1992)

En conjunto, pues, cuando se estudia el sistema urbano canadiense sobresale el fuerte protagonismo que adquieren sus ciudades. Esto se explica quizás, porque al ser Canadá un país joven, más que en otros lugares del planeta, el sistema urbano ha jugado un papel clave en el desarrollo del Estado, en su proceso de expansión, de ganar nuevas tierras, etc. Las ciudades han sido la base para crear y organizar sus «hinterlands» (Simmons, J., 1991). De hecho Canadá comienza a existir y se basa en la organización de una serie de nodos urbanos que, poco a poco, van tomando fuerza (Preston, R.E., 1991). A la vez, se advierten unos contrastes regionales de todo tipo entre las ciudades, su localización y disposición, así como los modelos de organización de las correspondientes redes urbanas; y, por consecuencia, en el funcionamiento de sus subsistemas urbanos. Si bien, como no podía ser de otra forma en un país tan bien organizado como es Canadá, es de justicia señalar su alto nivel, generalizado, de calidad en la vida urbana (Gerecke, K., 1991).

De todas maneras, en nuestro mundo presente, es imposible e incorrecto analizar el sistema urbano de un país de forma aislada. Cada vez más las interrelaciones entre todos los estados son más frecuentes (Corna Pellegrini, G., 1995); eso adquiere especial relevancia cuando se trata de naciones vecinas. De ahí la conveniencia de abordar cuál es la morfología y la estructura de los subsistemas urbanos estadounidenses, separados de Canadá, en muchos casos por una frontera «convencional», aunque, de ella se han derivado consecuencias más profundas.

### 3. COMPLEJIDAD E INTEGRACIÓN DEL SISTEMA URBANO DE USA

En Estados Unidos la comprensión y el conocimiento de su sociedad pasa, acaso más que en otros lugares, por sus ciudades. Se han convertido en el prototipo de la ciudad

moderna del siglo XX. Sus estructura, organización y formas han pasado a ser modelos arquetípicos de la ciudad moderna; tanto que algunos, si bien con plurales intenciones, denominan el mito de la ciudad norteamericana (Golberg, M.A.; Mercer, J., (1986). Ello se debe a que durante este siglo, ha sido, con diferencia, el país donde las ciudades han conocido un mayor desarrollo y crecimiento. Eso ha obligado a ofrecer respuestas novedosas a los retos que han ido presentándose. En ese sentido, la influencia de las ciudades estado-unidenses ha terminado por influir en toda la morfología urbana del planeta. Cuando se hace un arqueo en los años finales del siglo acerca del patrimonio urbano de USA, arroja datos espectaculares. Casi el 80% de su población puede considerarse urbana. Unas cincuenta aglomeraciones sobrepasan el millón de personas y más de 600 entidades contabilizan más de 100.000 h.; aparte de eso pueden distinguirse en varias partes de su territorio procesos de configuración de grandes megalópolis, que avanzan tipologías de organización y complejidad urbanas no conocidas hasta ahora (cfr. Ch. Lefevre et al., 1988). Sólo muy recientemente los intensos ritmos de crecimiento de algunas grandes ciudades de países (muchos de ellos con bajo nivel de desarrollo), muestran ejemplos, en cierta medida, parangonables, a los que podemos encontrar en Estados Unidos.

Dados estos presupuestos iniciales, puede comprenderse que, de acuerdo con lo ya anunciado en el primer apartado de este trabajo, no se pretende aquí, de ninguna manera, abordar la complejidad que encierra la organización del sistema y los subsistemas urbanos de USA (Tellier, I.N., 1991). Sólo se trata de extraer algunas ideas básicas que nos sirvan para entender los lazos que les unen y lo relacionan con lo analizado de Canadá; prestando, por tanto, sólo atención a las partes del sistema más septentrionales.

En ese sentido cabe diferenciar los siguientes apartados, para seguir un procedimiento esquemático de exposición.

I) No lejos de la «Main Street» canadiense y con una localización paralela a ella, si bien en latitudes inferiores, se localiza la gran megalópolis del Atlántico que Gottmann analiza hace ya años (1964), denominada corrientemente Wasbos (iniciales de Washington y Boston, ciudades que la delimitan). Como es bien sabido, a lo largo de unos 600 km, y en áreas próximas al litoral, se acumulan más de 50 millones de personas. Dentro de ella se pueden distinguir, a su vez, una serie de grandes áreas metropolitanas, ciudades de gran tamaño, además de otras medias e intermedias. Sobresalen por su mayor significación: Nueva York, Filadelfia, Boston, Washington y Baltimore. Todas, con varios millones de personas, sumando sus distritos urbanos propios y las entidades localizadas en sus alrededores. Debe también mencionarse otra serie de unidades urbanas significativas como Hartford, Trenton, Harrisburg, Annapolis, etc. etc.

Ya de por sí el papel de la aglomeración desarrollada en torno a Nueva York es de suficiente envergadura para auparse con nitidez al primer rango de la jerarquía urbana de USA. También de toda Norteamérica; en cierta forma, incluso, viene desarrollando un papel de capital mundial, en buena parte de las funciones de mayor rango y significación.

El reforzamiento que supone para ella su estratégica localización central, dentro de esa aglomeración, ha sido causa de su propio protagonismo; a la vez, eso es el resultado para alcanzar tan señalado puesto mundial. No procede pues, detenerse a analizar el papel concreto y los fundamentos que coinciden en Nueva York; tampoco en los «roles» diferenciados que cada una de las grandes metrópolis, antes citadas, desempeñan. Sólo cabe, por

tanto, referirse a lo que en conjunto significa para toda Norteamérica esta megalópolis. De manera resumida lo esquematizo en los siguientes apartados:

- a) Área nodal indiscutible de todo el sistema urbano de USA, de tal suerte que todo él encuentra en esta megalópolis su centro de referencia indiscutible (Figs. 3, 4, 5 y 6). Si bien durante los años setenta parece que perdió alguna significación, el vigor de Nueva York y de otras ciudades incluidas en esa megalópolis, ha demostrado la suficiente fuerza y capacidad de recuperación para seguir manteniendo el privilegio alcanzado.
- b) Así mismo, en sus relaciones con el exterior todo el sistema urbano de USA, en especial en sus conexiones con Europa, África y parte de Asia, se realizan a través del gran centro Neoyorquino, y de manera complementaria desde las metrópolis vecinas. La fuerte pujanza de la otra megalópolis del Pacífico y las demás grandes metrópolis, por el momento, distan de haber conseguido disminuir el protagonismo de esta región urbana.
- c) Igualmente, por la relativa proximidad antes apuntada, esta megalópolis actúa como espacio jerárquico superior para todo el eje urbano del San Lorenzo, comportándose, de esa manera, como cabecera de referencia del sistema urbano canadiense. Ello origina una cierta influencia que sobrepasa la frontera política, separadora de ambos países. En cierta parte sólo se explica el protagonismo de la «Main Street» del Norte, por su proximidad a esta megalópolis. La inducción que dirige sobre ella es incuestionable (Preston, R.E., 1991).
- d) Lo antes indicado, encuentra todavía una expresión más palpable, en cuanto que hace de engarce natural en las relaciones exteriores del sistema urbano canadiense. Las propias debilidades que lo caracterizan se complementan con el sobrado equipamiento y el potencial de conexión que es capaz de ofrecer esta megalópolis.

En definitiva, pues, en lo que aquí nos interesa, debe resaltarse la relación frecuente existente entre el eje del San Lorenzo (espacio nodal de Canadá) con esta megalópolis. Pero no se trata de una relación de igualdad, sino de subordinación de aquel a este.

II) De forma opuesta al anterior espacio analizado, el Noreste de Estados Unidos, en concreto me refiero a los Estados de Maine, Vermont y New Hampshire, colindantes con Canadá (de manera específica con las denominadas provincias atlánticas), muestran una contrastada debilidad en su malla urbana. Su baja densidad de población (14, 22 y 44 h./km<sup>2</sup>, respectivamente) constituyen un indicador evidente. Su comportamiento demográfico poco activo viene confirmándose a través de los últimos decenios (Serrano Martínez, J. M<sup>a</sup>, 1996). Las escasas ciudades localizadas en ellos sólo contabilizan unos pocos miles de habitantes; muy lejos de las cifras antes utilizadas (tal es el caso de Bangor, Augusta, Concord o Montpelier, con 89,6; 21,3; 36,0 y 8,2 miles de habitantes, de manera sucesiva). De esa forma esta región se asemeja a las vecinas tierras canadienses de New Brunswick. Pasadas las estribaciones de los montes Apalaches, a esa latitud, en el valle del San Lorenzo, ya en Canadá, incluso se ubican una red de ciudades algo más densa y articulada. Pero las dificultades orográficas y de otra naturaleza, así como la debilidad de población, en general, y la existencia de una malla urbana más tupida en el sector cana-

diense, sirve para proporcionarle a esta parte (canadiense) mayor autonomía. Por lo cual, las relaciones urbanas entre ambos países en esta región son escasas. Casi se puede decir que los dos subsistemas urbanos viven de espaldas, uno del otro, ignorándose.

III) Al *Sur de los Grandes Lagos*, en especial de Ontario a Michigan, puede hablarse esquemáticamente de la existencia de un arco, con dos cinturones básicos de ciudades. En conjunto esos estados (Minnesota, Wisconsin, Illinois, Indiana, Michigan y Ohio), alcanzan durante los noventa densidades medias de población que van entre los 25 h./km<sup>2</sup> de los más vacíos (Minnesota), a más de 75 (Illinois y Ohio), donde se contabilizan mayores efectivos. Tal acumulación demográfica convierten esta área en un espacio central y clave dentro del territorio conjunto de Estados Unidos.

En cuanto a las ciudades, en el primer cinturón resaltan por su mayor volumen demográfico y más elevada centralidad: Chicago, Detroit, Buffalo, Toledo, Cleveland, Erie y Milwaukee. Las dos primeras se trata de auténticas áreas metropolitanas de primer orden, unos 8 millones en el área metropolitana de Chicago y 4,6 millones en Detroit. Incluso hay algunos autores que ven en estas grandes áreas metropolitanas el centro de la génesis de una futura megalópolis, que denominan «Chipitts» (Iniciales de Chicago y Pittsburgh). También supera los 2 millones de habitantes el área metropolitana de Cleveland y el millón, Buffalo; aproximándose a esa cifra Milwaukee. Aparte de esas grandes unidades urbanas se localizan en el mismo espacio un número elevado de ciudades de tamaño menor, superior a los 100.000 h., junto a otras, aún más numerosas, de tamaño mediano.

Las causas centrales que han propiciado este tremendo auge urbano radican primero en el éxito de la industria, que arranca desde fines del siglo pasado, merced a la conjunción de una serie de factores favorables; también los servicios han constituido un apoyo básico en ese devenir urbano. Su proximidad o cercanía a los Grandes Lagos, suponía también una excelente posición estratégica para dar salida a las numerosas mercancías del medio Oeste. Todos esos elementos han contribuido durante más de un siglo a un tremendo crecimiento de los efectivos humanos, que han encontrado en las ciudades su lugar mayoritario de concentración.

Por lo que se refiere al segundo cinturón, más hacia el centro y Sur, encontramos, entre otras: Pittsburg, Cincinnati, Indianapolis, Minneapolis-St. Paul, Dayton, Louisville, etc.; de éstas, son Minneapolis-San Paul, con 1,4, y Pittsburg con 2,2 millones, (magnitudes correspondientes a sus áreas metropolitanas) la más destacadas. Parecidas causas a las indicadas antes en el párrafo anterior motivaron su auge demográfico, a lo que también se unen su papel de centros mercantiles, para sus amplios hinterland.

Cabe decir de ellas que, en conjunto, integran una densa red urbana, de las mayores de Estados Unidos. Con una gran tradición industrial, renovada constantemente a pesar de las crisis sucesivas, y con un enorme peso en los servicios. Constituyen centros urbanos dinámicos que organizan toda esta vasta región. Pero además proyectan su influencia hacia el Sur, englobando y conectándose con el área central de USA (lo que ellos denomina Midwest). Desde nuestra perspectiva de estudio canadiense, interesa destacar dos aspectos:

a) Una buena parte de sus relaciones exteriores, entrada y salida de mercancías y otros flujos plurales, se llevan a cabo a través de los puertos y ciudades situadas en las márgenes de los Grandes Lagos, continuando después por el San Lorenzo, su curso natural de comunicación con el exterior; con lo cual, quedan integradas en el subsistema urbano canadiense.

b) Debido a esas relaciones referidas, sus contactos con el subsistema urbano canadiense central (Main Street) son plurales y constantes. En buena medida han ayudado a potenciar el referido eje canadiense, ejerciendo un papel inductor en su desarrollo económico; en especial en el campo industrial y de servicios. Si durante mucho tiempo las relaciones bilaterales significaban siempre una centralidad de la parte estadounidense, sobre los nodos urbanos canadienses, la pujanza de estos últimos tiende a producir una relación más equilibrada, de complementariedad; lo cual beneficia a las dos partes. No obstante, la dimensión desigual del «transpaís» respectivo, ofrece mejores perspectivas para el Sur. Aunque, sin duda, la proximidad de ambos subsistemas urbanos propicia esa relación mutua, potenciando su papel de «espacio clave», en el conjunto continental norteamericano (figura 6).

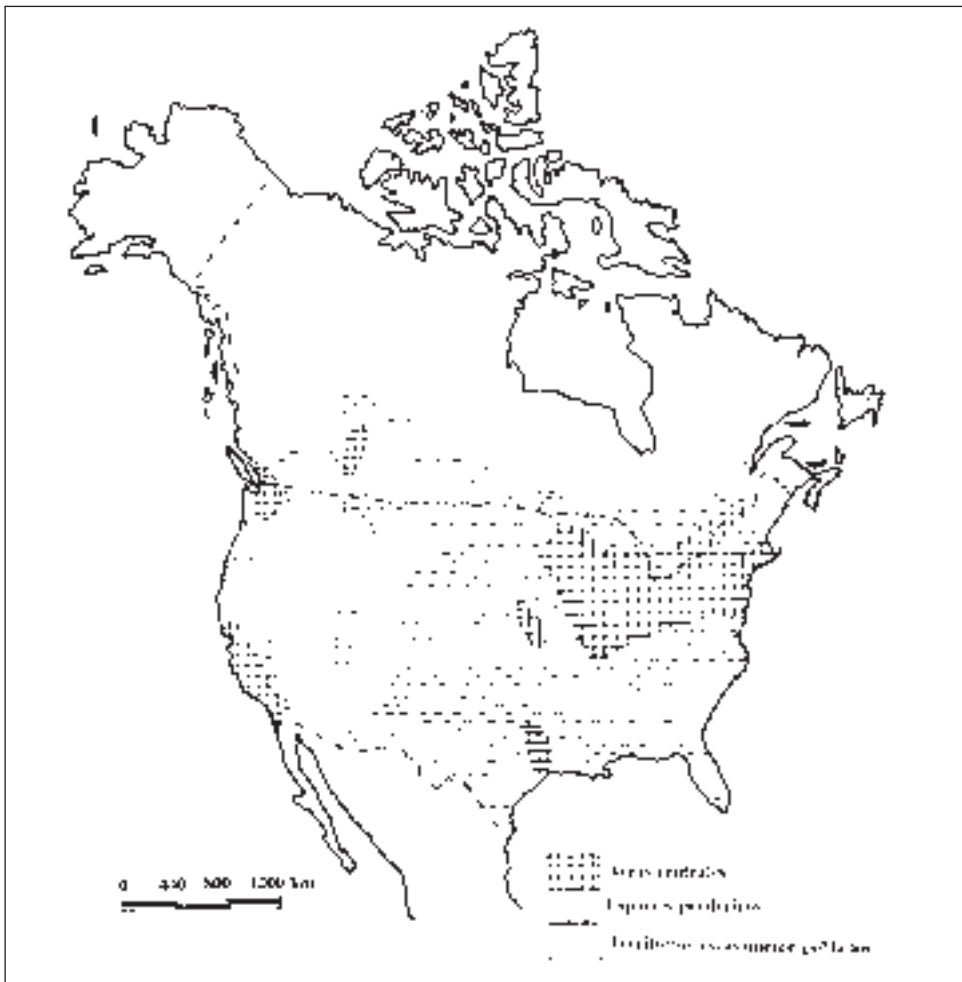


FIGURA 6. Áreas centrales y espacios periféricos.

IV) Un panorama bien diferenciado con el anterior ofrece el subsistema urbano norteamericano correspondiente a los estados, *centro orientales, limítrofes con Canadá: Idaho, Montana, Las Dakota y buena parte de Minnesota*. Esos estados, que suman aproximadamente un millón de kilómetros cuadrados, son una de las regiones más despobladas de Estados Unidos, (2,5 millones la suma de los tres primeros, Idaho, Montana y Dakota del Norte). Es el inicio de un vacío que se prolonga hacia el Sur (Casetti, E.; Krakover, S., 1990); si bien Minnesota, para nuestros objetivos, desempeña una función ambivalente, pues mientras que el Norte cabe asimilarlo a este ámbito, su parte meridional se asemeja e integra más a la región antes abordada, (cuenta por sí solo con 4,5 millones de personas). Todo eso origina densidades de población disímiles: en los tres primeros Estados se mantienen en una banda de densidad entre 1 y 5 h./km<sup>2</sup>., mientras que en Minnesota se eleva a 15-20 h./km<sup>2</sup>. Estos rasgos, son, por tanto, muy similares a los que veíamos en las provincias septentrionales de la «pradera» canadiense, la ALSAMA. Las causas de todo ello hay que verlas en el propio devenir de su poblamiento, y en lo que por ahora continúan siendo las bases esenciales de sus recursos y actividades económicas. Esas circunstancias, unidas a las los rasgos naturales y las limitaciones que se derivan de su específica ubicación, han influido en el resultado presente. El paralelismo de esta región de USA con las provincias canadienses limítrofes ofrece similitudes en muchos aspectos.

Todo ello origina, como puede pensarse, una malla de ciudades esquelética, con asentamientos urbanos pequeños en tamaño y escasa densidad espacial. La jerarquía urbana la encabeza Spokane (404,9 miles de habitantes) en Idaho, en medio de las dos alineaciones de las Rocosas; seguida de Fargo-Moorehead (165.1 miles h.); las demás ciudades: Bismark, Great Falls siquiera alcanzan los 100.000 h.; en tanto que las que siguen en importancia Missoula, Minot, Superior, Helena etc. no llegan a los 50.000. Se trata únicamente de las correspondientes entidades urbanas encargadas de suministrar los bienes y servicios a la débil población que habita estos territorios. Los principales sólo son centros regionales de territorios extensos y débilmente poblados. En cuanto a la organización del espacio y al funcionamiento del subsistema urbano pueden tenerse presentes los siguientes aspectos:

- a) Las ciudades más importantes, antes referidas, ejercen principalmente, como es lógico, su centralidad sobre sus ámbitos cercanos; organizando las respectivas unidades regionales. No puede hablarse, con propiedad, de la existencia de un subsistema urbano integrado que abarque toda la parte estado-unidense. La fragmentación del funcionamiento de estas pequeñas redes es palpable.
- b) La debilidad de la red de ciudades de esta parte de USA es incluso mayor que la existente en las provincias de la ALSAMA canadiense. Eso propicia escasas e infrecuentes relaciones entre los nodos de una parte y otra de la frontera. Favorece, incluso el aislamiento de ambos lados. Esta gran área constituye el mayor vacío de relaciones internas de los dos subsistemas urbanos. Salvo que se produzcan cambios significativos en la intensidad del poblamiento no se vislumbran, a corto plazo, modificaciones a la realidad presente.



V) De nuevo en el Estado más occidental, *Washington*, abierto al Pacífico, la situación se torna diferente, a lo que se acaba de señalar; al igual que sucedía con la provincia de Columbia Británica en Canadá. En una extensión de 177,2 miles de kilómetros cuadrados, se contabiliza una población de casi 5 millones de personas, (el doble que suman los tres Estados vecinos del Este, sin incluir, claro está a Minnesota); eso supone una densidad media de 27,5 h. /km<sup>2</sup>. No obstante conviene matizar que la población dista mucho de distribuirse de forma homogénea en este Estado; como se muestra en las figuras 2 y 3; es en las áreas próximas a la costa, en torno a la bahía de Seattle, donde se concentran los mayores efectivos. Las causas que han motivado esta acumulación, así como la mayor concentración poblacional en este Estado del Pacífico, en esencia, obedece a causas similares a las expuestas en Vancouver. A saber, la fuerte implantación de una industria plural y variada, entre la que resalta la pujante significación de la aeronáutica, y otras pioneras en el uso de nuevas tecnologías. Lo cual está convirtiendo este espacio en una área dinámica de fuerte dinamismo económico y crecimiento humano.

Así puede hablarse aquí de un eje urbano mayor, y más extenso que el canadiense, aún en proceso de configuración. Se extiende por la amplia depresión prelitoral y desde Seattle a Eugene se localizan una serie de ciudades a corta distancia entre sí. De Norte a Sur los puntos más destacados son Bellingham (152 mil habitantes); Seattle (2,2 millones); Tacoma, (657 mil); Olimpia (197 mil); Longviw etc. Este eje urbano se prolonga aún más hacia el Sur, penetrando en el Estado vecino de Oregón donde la aglomeración de Portland, en las proximidades del límite fronterizo, sobrepasa 1,5 millones de habitantes; al Sur se encuentran aún Salem y Eugene. Este futuro cordón metropolitano, por el momento, dista mucho de poder servir de contrapeso a la enorme megalópolis estadounidense del Sur de California (San Francisco-San Diego); pero desde luego ya es preciso contar con ella como área vertebradora y polarizadora del Noroeste de Estados Unidos.

En el mismo estado de Washington, muy cerca de la frontera canadiense, también se localiza otra ciudad de apreciable tamaño y centralidad urbana, me refiero a Spokane (404 mil). Centro regional de un amplio territorio montañoso. Pero su aislamiento le resta protagonismo.

Todo lo antes expuesto permite resumir el significado de esta red urbana y sus relaciones con la canadiense correspondiente, al otro lado de la frontera. Considero de interés señalar lo siguiente:

- a) Aunque los condicionantes físicos son apreciables en esta parte montañosa de las Rocosas, se observa ya una malla urbana de cierta densidad, superior a la existente en el área central, y más similar a la de otras regiones pobladas de Estados Unidos. Lo reciente de su desarrollo y las muestras de dinamismo que presenta, hace pensar que, si continúan las circunstancias positivas, pronto se convertirá en un espacio bastante integrado, por encima de las separaciones fronterizas. La actividad industrial y los servicios, junto a la explotación de los recursos naturales ofrece buenas perspectivas, como soporte económico de todo ello.
- b) La proximidad y, en cierta medida, la similitud de circunstancias con lo que está sucediendo en la parte Sur de Columbia Británica en Canadá, no hace más que reforzar el papel de ambas, potenciando así la formación de un eje urbano trans-

fronterizo bastante integrado. Aunque, por ahora el protagonismo mayor lo ejerce la parte correspondiente de Estados Unidos. Acaso puede llegar a ser, cara a un futuro próximo, uno de los ejemplos más sobresaliente de esa evolución compartida a la que los dos países están abocados.

#### **4. ÁREAS DE INTEGRACIÓN Y ESPACIOS DE DISCONTINUIDAD DE AMBOS SUBSISTEMAS. ALGUNAS REFLEXIONES FINALES**

Según se deduce de lo expuesto en los dos epígrafes anteriores se ve con claridad que en la disposición espacial y la organización de los dos subsistemas urbanos, canadiense y de Estados Unidos, existe una disparidad contrastada entre aquellas regiones que cuentan con una malla urbana más desarrollada y densa y aquellas otras en las que predomina una situación de mayor vacío. En concreto, si se quiere esquematizar en extremo la realidad, vemos que son dos áreas de una naturaleza y dos de otra. Presentan incluso una alternancia que, de Oeste a Este, es apreciable en las proximidades del Pacífico, débil en el centro, a lo largo de las grandes llanuras de las «praderas»; después se refuerza en torno a los Grandes Lagos y el Eje del San Lorenzo, mostrando en el Sur una gran continuidad con los dos arcos urbanos estadounidenses que rodean los primeros; en retaguardia, la gran megalópolis del Atlántico. Todo eso da paso, por último, a otra región más oriental donde la debilidad urbana es notoria.

Por tanto se advierte también una notable «coincidencia», pues en ambos lados de la frontera, se localizan siempre con apreciable precisión la presencia de modelos de organización territorial y niveles de desarrollo urbano parecidos. No cabe ignorar que la existencia de ciertas barreras y otros condicionantes naturales, comunes a los dos países, son elementos disuasorios; caso, por ejemplo, de la enorme cadena de las Rocosas. De la misma manera también pueden resaltarse otros aspectos que pueden ser favorables para ambos países, propiciando así un mayor nivel de desarrollo económico y de acumulación de la población. Si bien creo a nadie escapa que, además de lo indicado, es preciso ver en esos modelos paralelos de concentración urbana, seguidos de otros de discontinuidad algo más que una simple coincidencia. Aunque en una cierta medida puedan ser fruto de la evolución histórica de su poblamiento, (en parte similar, aunque más tardía y más débil en Canadá que en Estados Unidos), también se debe a que todos se comportan ayudándose y reforzándose mutuamente, en una inducción palpable que traspasa los límites fronterizos. El desarrollo de un enclave espacial propicia su expansión e influencia hacia las áreas vecinas. Eso mismo puede suceder en sentido contrario.

Sobre esa argumentación básica, son muchos los aspectos que podrían escudriñarse y ser analizados con mayor detalle. Pero las limitaciones de un trabajo de esta naturaleza sólo nos permite resumir con extrema brevedad algunos aspectos considerados más relevantes, tales como:

- 1º) El potencial demográfico de ambos países es muy dispar (casi de 1 a 9), mientras que su dimensión espacial es similar. Los dos registran tasas de urbanización parecidas, por fuerza eso da lugar a la existencia de redes urbanas dispares en morfología, y sobre todo, en densidad. Eso origina, por consiguiente, sistemas urbanos, en

- sus diferentes áreas territoriales, que no pueden alcanzar en conjunto el mismo nivel de integración.
- 2ª) La baja densidad de efectivos humanos de Canadá y su modelo espacial de poblamiento, muy volcado hacia el Sur, propicia una morfología de su red urbana excesivamente alargada y estrecha, que acentúa su escaso nivel de integración territorial. Eso hace más acentuadas las discontinuidades urbanas, restando efectividad al funcionamiento vertebrado del territorio.
  - 3ª) No es extraño, pues, que algunos hablen del «archipiélago» canadiense, donde los diferentes subsistemas urbanos sólo permiten articular entre sí esas grandes áreas, pero permaneciendo algunas de ellas alejadas y en cierta situación de desenclave, en relación al conjunto.
  - 4ª) Dentro de esa realidad espacial palpable, las pretensiones secesionistas de Quebec y su deseo de formar un Estado aparte de Canadá, sólo servirían para descomponer aún más la realidad presente, originando una mayor fractura del sistema urbano nacional. Para el propio territorio de esa provincia, tal camino creo que sería negativo. Se sentiría aún más aislada, dentro de todo el conjunto Norteamericano, a la vez que precipitaría el basculamiento de Canadá hacia Estados Unidos. No resulta fácil comprender tales pretensiones, si no es dentro de la irracionalidad evidente, implícita en los nacionalismos cerriles que hoy pululan en nuestra paragógica realidad mundial, que convive con la globalidad.

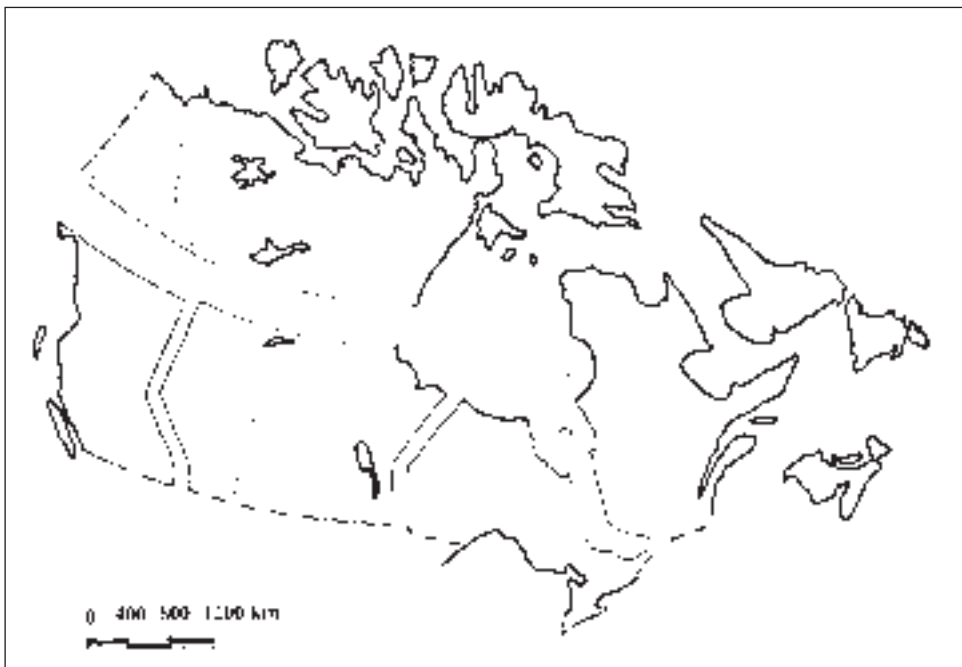


FIGURA 7. El archipiélago canadiense.

- 5<sup>a</sup>) Por su parte, en Estados Unidos, y dentro de una perspectiva interior, la discontinuidad de la red urbana correspondiente a los Estados septentrionales del Centro Oeste, sólo es un vacío relativo que se ve compensado con amplitud por la pluralidad y profusión de nodos urbanos más meridionales, que permiten una mayor integración de todo el subsistema urbano nacional.
- 6<sup>a</sup>) La dimensión y la pujanza de las áreas nodales urbanas de Estados Unidos, atraen con fuerza a las canadienses más activas. Eso origina una relación de neta dependencia, en la cual, si bien Canadá también se beneficia con ello, se comporta como un espacio subsidiario; en alguna medida, constituye un «apéndice» vinculado a la malla urbana estadounidense.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BONE, R.M. (1992): *The Geography of the Canadian North*. Oxford University Press, Toronto, 284 pp.
- CASETTI, E.; KRAKOVER, S. (1990): «The Spatial Distribution of the U.S. Population: Estimates and Extrapolations». *Socio-Spatial Dynamics*, vol. 1, n° 3.
- CLARKE, H.D.; STEWART, M.C. (1996): «Public Beliefs About State and Economy: Canada and the United States in Comparative Perspective». *International Journal of Canadian Studies*, n° 13, pp. 11-39.
- CORI, B. (1995): «Urban Networks». En *Geo-Italy*, vol. 2. G. DEMATEIS; V. GUARRASI (Eds.), Pàtron Editore, Bologna, pp. 13-19.
- CORNA PELLEGRINI, G. (1995): «The Study of Urban Networks». En *Geo-Italy*, vol. 2. G. DEMATEIS; V. GUARRASI (eds.). Pàtron Editore, Bologna, pp. 21-33.
- DAVIES, W.K.D. (1990): «Towards a conceptual integration on the Urban System Literature». In: *The changing Geography of Urban Systems*. Univ. de Navarra, Pamplona, pp. 61-86.
- DUGAS, C. (1988): *Disparités socio-économiques au Canada*. Presses de l'Université du Québec, Québec, 263 pp.
- GALOIS, R.M.; MABIN, A. (1987): «Canada, the United States, and the World-System: The Metropolis-Hinterland Paradox». In *Heartland and Hinterland. A Geography of Canada*. Ed. L.D. McCan, 2<sup>a</sup> ed. Prentice Hall, Scarborough, pp. 39-67.
- GERECKE, K. (ed.) (1991): *The Canadian City*. Blak Rose Books, Québec, 268 pp.
- GOTMANN, J. (1964): *Megalopolis. The urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. The M.I.T. Press, Cambridge, Mas., 808 pp.
- GOLDBERG, M.A.; MERCER, J. (1986): *The Myth of the North American City*. University of British Columbia Press, Vancouver, 308 pp.
- LEFÈVRE, Ch.; BODY-GENDROT, S.; DACIER, G.; DAVEZEIS, J.; DUPUY, G.; MATHIO, J.C. (1988): *Les villes des États-Unis*. Masson, Paris, 224 pp.
- LEYTON-BROWN, D. (1996): «Perspectives on Canada-United States Free Trade». En *Canada in the Americas*. *International Journal of Canadian Studies*, n° 13, pp. 177-183.
- MARSHALL, J.U. (1989): *The Structure of Urban Systems*. University of Toronto Press, Toronto, 394 pp.

- MCCANN, L.D. (ed.) (1987): *Heartland and Hinterland. A Geography of Canada*; 2ª ed. Prentice Hall, Scarborough. 580 pp.
- PRESTON, R.E. (1991): «Central Place Theory and the Canadian Urban System». En BUNTING, TRUDI y P. FILION: *Canadian Cities in Transition*. Toronto, Oxford University Press, pp. 148-177.
- ROBINSON, J.L. (1989): *Concepts and Themes in the Regional Geography of Canada*. (revised). Talonbooks, Vancouver, 3º reimpresión, 302 pp.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M.<sup>a</sup>. (1992): «Las áreas metropolitanas de Canadá: dinámica reciente de crecimiento. Distribución espacial y jerarquía». *Papeles de Geografía*, Univ. de Murcia, nº 18, pp. 159-183.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M.<sup>a</sup>. (1996): « Estados Unidos de América. Un siglo de cambios en la distribución espacial de su población. Datos y consideraciones». *Investigaciones Geográficas*, Univ. de Alicante, nº 16, pp. 115-135.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M.<sup>a</sup>. (1997): «Movilidad interior de la población en Canadá dentro de su proceso de configuración estatal». *Papeles de Geografía*, Univ. de Murcia, nº 25, pp. 191-217.
- SIMMONS, J.W. (1986): «The impact of distribution activities on the Canadian Urban System». En *Urban Systems in Transition*. J.G. Borchet, L.S. Bourne, R. Sinclair (eds.), *Nederlandse Geografische Studies*, nº 16, pp. 60-69.
- SIMMONS, J.W. (1990): «The External Relationships of Urban Systems». En *The Changing Geography of Urban Systems*, Univ. de Navarra, Pamplona pp. 119-128
- SIMMONS, J. (1991): «The Urban Systems». En BUNTING, TRUDI y P. FILION: *Canadian Cities in Transition*. Toronto, Oxford University Press, pp. 100-124.
- TELLIER, I.n. (1997): «Prospective topodynamique du système urbain nord-américain»; en *Villes et politiques urbaines au Canada et aux États Unis*. Presses de la Sorbonne Nouvelle, Paris, pp. 31-47.
- WINN, G.; OKE, T. (Eds.) (1992): *Vancouver and its Region*. University of British Columbia, Vancouver, 332 pp.
- YEATES, M. (1975): *Main Street: Windsor to Quebec-city*, MacMillan, Toronto.
- YEATES, M. (1991): «The Windsor-Quebec Corridor». En: *Canadian Cities in Transition*, T. Bunting, P. Fillon (ed.), Oxford University Press, Toronto pp. 178-208.