

## VERTEBRACIÓN E INTEGRACIÓN DEL ESPACIO EUROPEO COMUNITARIO SEGÚN SU SISTEMA URBANO

José María Serrano Martínez  
Departamento de Geografía Física, Humana y Análisis Regional  
Universidad de Murcia

### RESUMEN

Junto a una Europa que se fragmenta en nuevos estados se observa también el proceso de integración de otros países en una comunidad que, por el momento, reúne a doce de ellos. En este trabajo se analiza la realidad presente de ese proceso de integración comunitario, desde la perspectiva que nos ofrece el estudio de su sistema urbano. La malla de los principales nodos y la red de comunicaciones que los interrelaciona muestra la existencia de fuertes contrastes regionales. La vertebración del conjunto comunitario precisa de apreciables cambios tendentes a conseguir una relación más armónica de todas sus partes y un mejor funcionamiento del sistema urbano. Todo ello permitirá aprovechar mejor las potenciales que encierra el territorio de la C.E.E.

**Palabras clave:** sistema urbano, infraestructuras viarias, organización del territorio.

### ABSTRACT

Together with a Europe breaking into new States there is also a process

of integration of other countries into a Community which now gathers twelve of them. The current state of facts is analysed in this work from the point of view offered by the study of the urban system. The network of main towns and the communication network which links them, shows the existence of strong regional contrasts. The vertebration of the community as a whole needs changes leading to achieve a more balanced relationship among its members and a better functioning of the urban system. All this will enable to obtain more profitable benefits from the prospects that the E.C.E. territory has.

**Key words:** urban system, road networks, planning.

## INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL TEMA

Durante algo más de cuarenta años, Europa ha vivido un período en el que, si bien no faltaron las tensiones, la paz y la estabilidad de las fronteras ha sido la regla general. Por el contrario, durante los últimos años se han iniciado cambios acelerados y profundos en varios estados que están desembocando en serios conflictos geopolíticos. Varios de ellos han terminado originando enfrentamientos armados, todavía sin resolver. Lo grave es que la situación no parece apaciguada del todo. Las causas son plurales y de diferente naturaleza, pero, entre ellas, las que tienen origen en nacionalismos violentos no son las de menor importancia.

Al mismo tiempo, junto a la Europa que amenaza desintegrarse rompiendo sus fronteras actuales, con la segregación de nuevas unidades territoriales, también está creciendo el dinamismo de integración de varios estados en unidades globales de ámbito pluriestatal. Me refiero concretamente al proceso de unidad que se lleva a cabo desde la C.E.E. Sin embargo, difícilmente todo esto podrá llegar a buen término si no se produce al mismo tiempo una homogeneización de todo su territorio, reduciendo las profundas diferencias territoriales existentes. Aquí, me voy a centrar en un aspecto de ese asunto, al abordar la vertebración e integración del espacio europeo de la C.E.E. desde la óptica que nos permite el estudio de su sistema urbano.

Dentro de ese campo de investigación, debo señalar que uno de los rasgos característicos de los países europeos es que mayoritariamente alcanzan elevados porcentajes de población urbana. Aunque las estadísticas que valoran estos aspectos no son homogéneas y presentan diferencias

internas notables, salvo excepciones, siempre logran proporciones considerables. En cifras concretas nos encontramos con un abanico que va desde el 57,1% de Irlanda hasta el 96,9% de Bélgica. No obstante en casi todos ellos las magnitudes se acercan más a esta segunda proporción que a la primera (más adelante se volverá sobre ello con más detalle). Además, debe señalarse que, dentro de este predominio generalizado de la población urbana, en los diferentes países europeos se encuentran importantes centros urbanos, con tipologías morfológicas muy variadas en su organización, a los que en otro epígrafe me referiré expresamente.

No es necesario insistir en la importancia tan relevante que para la organización del territorio tienen los centros urbanos. Junto a su importante peso demográfico, resalta la especial significación económica que desempeñan y, sobre todo, el hecho de que tales unidades urbanas actúan como auténticos nodos desde donde se originan la mayoría de los flujos que organizan y vertebran el espacio circundante y vecino, en la línea de lo que hace poco exponían F. DURAND-DASTES, et al. (1992).

La hipótesis central que se baraja en este trabajo es que el territorio de los doce países de la C.E.E. desde el uno de enero de 1993, merced a la entrada en vigor del Mercado Único, va a conocer un proceso rápido de aceleración mediante el cual la integración global de los países será mucho mayor. Las fronteras estatales, con rapidez, irán perdiendo peso y significación, por lo que será necesario contemplar el conjunto del ámbito comunitario como un todo integrado, global e interdependiente.

El estudio de este territorio podrá abordarse desde perspectivas muy dispares, y, por supuesto, complementarias. Aquí se intenta analizarlo desde la óptica que se desprende del estudio del funcionamiento de su *sistema urbano*. De ahí que se proponga entrar en él, primero conociendo cuáles son los principales nodos que forman la malla urbana básica y fundamental del espacio comunitario, y, en segundo término, indagar acerca del funcionamiento integrado del sistema, detectando cuáles son las relaciones jerárquicas existentes en el mismo.

## **ALGUNAS PRECISIONES METODOLÓGICAS Y DE PROCEDIMIENTO**

En lo que se refiere a los valores demográficos, se han utilizado básicamente los de los últimos censos, realizados en 1990 y 1991. También para aquellos aspectos del equipamiento de infraestructuras se ha buscado dis-

poner de información muy reciente. En cada momento se especifica la fuente utilizada y el período temporal al que se refiere. Así podrá verse que siempre se manejan cifras correspondientes a los años más recientes. No podría ser de otra forma, dada la finalidad perseguida y la rapidez con que se producen muchos de los cambios y modificaciones en las distintas parcelas del equipamiento funcional, las infraestructuras y los servicios.

Como quiera que el número total de centros urbanos existente en el territorio de la C.E.E. es muy elevado, al tiempo que una gran parte de ellos son de tamaño pequeño, opté, merced a una elección discrecional, por considerar como objeto de esta investigación sólo las unidades urbanas con un tamaño demográfico superior a los 100.000 habitantes (cfr. J. BOUINOT, 1991). Ese umbral suele utilizarse con frecuencia como valor mínimo a partir del cual la entidad de estos centros, su complejidad y su papel en los sistemas urbanos —si bien con diferencias apreciables de unos a otros casos—, comienza a ser relevante.

De todas maneras y como quiera que en la mayoría de los países comunitarios existen multitud de ciudades con tamaños demográficos que sobrepasan ampliamente ese umbral, llegando a los varios millones de habitantes, se han establecido varios niveles urbanos, según volumen de población. De forma precisa, esos niveles y la cuantía de los umbrales se especifican en el cuadro siguiente y en la figura 1. No cabe duda que esta clasificación «a priori» podría sufrir modificaciones en uno u otro sentido. No creo que se trate, en absoluto, de límites fijos e invariables, como tampoco que ello pudiese alterar la significación y el cuerpo central de este trabajo de investigación. Sin duda, es sólo un supuesto inicial del que se parte, según la experiencia acumulada en trabajos precedentes (SERRANO MARTÍNEZ, J. M<sup>a</sup>, 1989a y 1989b), así como en la literatura científica de mayor relevancia (CHRISTALLER, W., 1980; BERRY, B. J. L., 1964 y BOURNE, L. S. et al., 1984, por citar sólo algunos ejemplos). No obstante, la intencionalidad que subyace en la fijación de los niveles es evidente. El nivel B (unidades urbanas de 400.000 a 1.000.000 de h.), correspondería, en este marco territorial europeo, a capitales regionales. Por su parte, el nivel C (unidades urbanas entre 1.000.000 y 3.000.000 de h.) correspondería a metrópolis regionales o centros subnacionales, en buena parte de los casos, aunque no faltan tampoco algunas de las ciudades incluidas en ese nivel cuyo papel hoy es de centros urbanos nacionales y estatales. El nivel siguiente, el D (unidades urbanas superiores a los 3.000.000 de h.), representa a grandes metrópolis urbanas con funciones capitalinas estatales plenas, caso de varios estados de la C.E.E., con pro-

yecciones territoriales que abarcan todo ese territorio, o bien son entes urbanos subestatales de gran significación y peso en países de gran volumen demográfico y paralela significación económica. Todavía se señala un nivel urbano superior, el E (unidades urbanas y regiones urbanas de varios millones de habitantes), auténticas megalópolis cuya proyección territorial supera habitualmente el marco de los respectivos estados donde se ubican y con frecuencia desempeñan un auténtico «rol» europeo, situándose entre las grandes unidades urbanas mundiales (HALL, 1987).

He venido utilizando en los párrafos precedentes el término unidades urbanas. Se ha hecho de forma intencionada, ya que considero que la morfología y la tipología de éstas es lo suficientemente variada y amplia como para usar esa denominación genérica y quizás ambigua, pero que comprende tanto lo que son ciudades, núcleos urbanos aislados, conjunto de población englobado dentro de unas u otras unidades administrativas (caso de los municipios en España); así como otras formas urbanas más complejas (áreas metropolitanas, ciudades y sus correspondientes coronas urbanas, conurbaciones, áreas urbanas e incluso regiones urbanas). Todo ello es consecuencia de los diferentes tamaños demográficos de las unidades elegidas como sujetos de estudio en esta investigación, y también de la distinta y larga trayectoria urbana de los países europeos (que ha dado lugar a modelos de urbanización muy dispares), así como la alta densidad de urbanización existente en varios países y regiones de Europa, que hace muy difícil establecer dónde acaba una ciudad y dónde comienza la siguiente. Ni siquiera los criterios que rigen en los diferentes estados europeos son idénticos. A veces se utilizan fórmulas heterogéneas, incluso disímiles y contrapuestas. Esto último viene a complicar aún más la realización de estos trabajos.

Para comprobar el funcionamiento dinámico de las relaciones del sistema urbano europeo, dada la dimensión espacial que las caracteriza, he buscado y seleccionado sólo unas pocas variables que, considero, son de mayor significación, al tiempo que por sí mismas pueden ofrecer la auténtica dimensión de los flujos que vertebran e interrelacionan el sistema urbano conjunto y los diferentes subsistemas en que se subdivide. Estoy convencido que podrían haber sido también otras las variables estudiadas y los criterios rastreados. Pero estimo que, a la postre, todo ello no significaría modificaciones sustanciales en la visión global que se pretende alcanzar ni en la explicación del modelo territorial que viene configurándose en el territorio de la C.E.E.

## DISTRIBUCIÓN ESPACIAL Y ANÁLISIS DE LA RED DE NODOS

En la figura 1 se representan todos los nodos, salvo los del nivel más bajo, el A, ya que por su número elevado introduciría tal vez un elemento importante de complejidad y confusión dificultando su comprensión global. También en el cuadro 1 puede contemplarse el resumen general de las unidades urbanas, según los diferentes niveles, existentes en cada estado de la C.E.E.

CUADRO 1  
DISTRIBUCIÓN ESPACIAL Y EN NIVELES DE LAS  
UNIDADES URBANAS

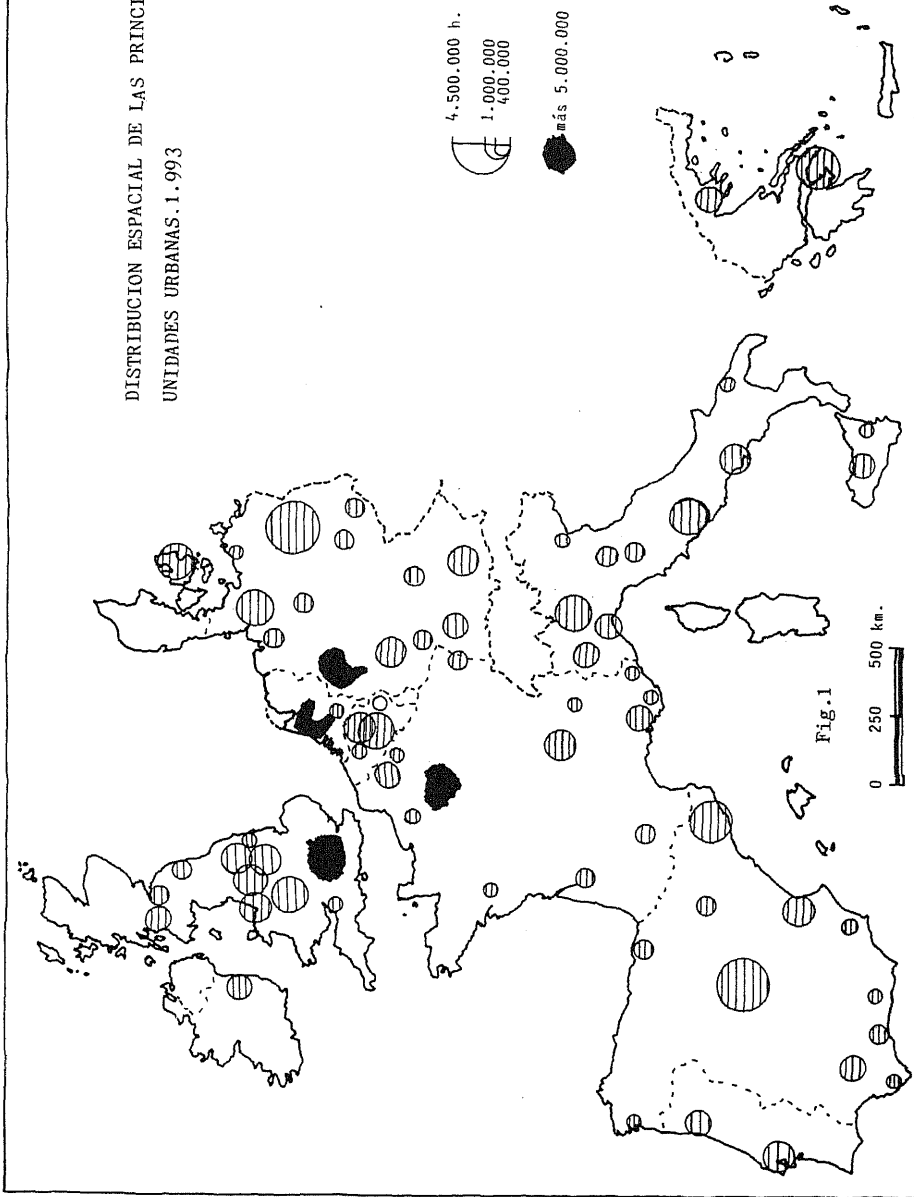
	E	D	C	B	A
Bélgica	—	—	2	2	9
Dinamarca	—	—	1	—	5
Alemania	1	1	4	7	83
Grecia	—	1	—	1	5
España	—	2	1	7	57
Francia	1	—	3	9	60
Irlanda	—	—	1	—	2
Luxemburgo	—	—	—	—	—
Holanda	1	—	—	3	18
Portugal	—	—	2	—	4
Gran Bretaña	1	—	6	4	64
Italia	—	2	4	5	51
Total	4	6	24	38	358

E: unidades urbanas de más de 6.000.000 hab.; D: de 3.000.000 a 6.000.000 hab.; C: de 1.000.000 a 3.000.000 hab.; B: de 400.000 a 1.000.000 hab.; A: total unidades urbanas de más de 100.000 hab. existentes en ese país.

Para el cómputo global de unidades urbanas debe tenerse en cuenta que el total de las mismas se recoge en el nivel A y es de él de donde se van segregando, de acuerdo con su volumen demográfico, las siguientes unidades de los respectivos niveles urbanos.

Como puede verse en la figura 1, la distribución espacial de estas unidades urbanas es muy contrastada entre los diferentes países. Y eso que, para evitar que dicha figura resultase demasiado saturada y, por tanto,

DISTRIBUCION ESPACIAL DE LAS PRINCIPALES  
UNIDADES URBANAS. 1. 993



poco legible, se han representado todos los niveles urbanos salvo el primero, que es el más numeroso, al tiempo que, al ser las de reducido tamaño demográfico, son las de menor significación e importancia para el asunto central que me ocupa aquí; de ahí que me centre exclusivamente en esos niveles urbanos. Los niveles urbanos que incluyen las unidades urbanas mayores, son los más importantes en todos los diferentes órdenes de la actividad económica propiamente dicha, así como en su proyección espacial. En definitiva, son los nodos claves que nos muestran el armazón sobre el que se organiza el territorio. Ello no es óbice, pues sucede con frecuencia, para que dentro de las grandes unidades urbanas, se incluyan varias ciudades correspondientes al nivel urbano básico, quedando en este caso contabilizadas y tenidas en cuenta.

Tal vez conviene realizar la exposición de este análisis de forma sistemática y resumida, teniendo en cuenta la brevedad que impone la naturaleza de este trabajo. En tal sentido, estimo que los rasgos más sobresalientes son:

a) Se advierte que cada uno de los ámbitos estatales presenta un modelo diferente de jerarquía urbana independiente de los demás. Ello debe de interpretarse como consecuencia de una trayectoria, muy dilatada en el tiempo, con vida propia y diferente, donde las relaciones inter-estatales, si bien han sido frecuentes y continuas, a la vez que numerosas, también han pervivido numerosas circunstancias favorecedoras de esta evolución separada. En ese sentido puede afirmarse con rotundidad que las entidades urbanas de ámbito estatal han venido funcionando por separado como un auténtico sistema urbano. Ahora, por el contrario, merced a la integración europea, pasarán a acentuar su comportamiento como subsistemas urbanos integrados e interdependientes que conforman en conjunto un sistema urbano global que vertebra todo el territorio comunitario.

b) Eso ayuda a explicar la heterogeneidad de los diferentes subsistemas urbanos estatales. Cada uno de éstos, a su vez, está en función de una serie de elementos que han contribuido a su estructuración definitiva. De ese modo, entre esos elementos cabría hacer mención de aspectos tales como su disímil dimensión espacial, los contrastes entre sus volúmenes demográficos globales, el distinto grado de urbanización y, por supuesto, su respectiva historia en el proceso singular de su evolución económica. Las diferencias acusadas entre los estados europeos son, en ese sentido, evidentes y de sobra conocidas, lo que convierte en algo innecesario abundar sobre esto. Un ejemplo palpable de todo ello lo tenemos al comparar la morfología de las redes urbanas tan diferentes como las de Francia y Grecia.

Todos estos son aspectos complementarios de una realidad actual muy



compleja: la que presentan los países europeos que actualmente conforman la C.E.E., a lo que pueden añadirse otros elementos diferenciadores presentes en el complejo territorio comunitario. Precisamente, aquí radica uno de los aspectos fundamentales de la hipótesis central del trabajo, el que la dinámica de integración europea, acelerada con el mercado único desde enero de 1993 y con un horizonte cercano, aunque con grandes nubes e incógnitas, anuncia una integración acelerada en todos los órdenes de la actividad social, económica y política. A la larga, llevará consigo también fuertes cambios en la morfología de la red fundamental de asentamiento urbanos que, presumiblemente, desemboque en un sistema urbano europeo integrado y más armónico. Ello supondrá la aminoración de los rasgos limitadores estatales que hasta ahora han sido predominantes a la hora de configurar los distintos sistemas urbanos estatales. Sin duda, todo ello no será un proceso rápido ni inmediato. Al contrario exigirá tiempo. Pero, poco a poco, será una realidad que acabará por imponerse. Parece conveniente, pues, pensar en la necesidad de guiar el proceso de cambios territoriales europeos futuros de acuerdo con un comportamiento más racional, en lugar de dejarlo exclusivamente al libre juego de las fuerzas del mercado, en concordancia con lo que escribe C. Garrocho Rangel (1992, pp. 118-119). Éstas pueden acentuar los desequilibrios territoriales e introducir graves contradicciones que conllevan problemas de difícil solución, tal como hoy pueden verse en numerosas regiones de la C.E.E. Esto precisa, en primer lugar, de voluntad política que contemple el conjunto espacial comunitario como un todo. Después, se necesita el diseño del modelo de organización territorial hacia donde se quiere caminar y, en consecuencia, arbitrar las políticas territoriales pertinentes que hagan factible su paulatino cumplimiento y ejecución. Donde se perfila con mayor claridad todo ello es en el campo de actuaciones precisas, concretamente en el capítulo de las infraestructuras, caso de los transportes y las comunicaciones, elementos esenciales en la organización y funcionamiento de los sistemas urbanos.

Si se desciende a las unidades territoriales concretas, con el fin de alcanzar una explicación de la realidad, y se toman como unidades de análisis los Estados de la C.E.E., se observan palpables diferencias en los sistemas urbanos.

La malla urbana, en lo que se refiere a los niveles B al E, presenta mayor densificación en Bélgica y Holanda, lo cual se debe a la combinación de aspectos complementarios favorecedores como su reducida extensión, su elevada densidad de población y su alta tasa de urbanización, al tiempo que

una larga tradición histórica de industrialización que ayudó a la configuración y crecimiento de sus ciudades. Luxemburgo, aunque no rompe con esa tendencia general señalada, tiene la gran limitación que supone su reducido tamaño demográfico así como el volumen mermado de su población.

Alemania combina al mismo tiempo una malla urbana (referente a estos niveles) bastante densa y equilibrada en su distribución espacial. Quizás de las más conseguidas de toda la C.E.E. Su reciente unificación ha contribuido a equilibrar territorialmente su sistema urbano estatal, superando el excesivo peso que antes tenía el eje del Rin.

El Reino Unido muestra una situación más contrastada. Al lado de la gran concentración de su red urbana en las regiones centrales y su enlace con el Sur (área del Gran Londres) nos encontramos con regiones donde se hace palpable la carencia de grandes unidades urbanas.

Francia también muestra una clara diferencia entre una periferia territorial donde se localizan la mayoría de las grandes aglomeraciones urbanas y el gran espacio central donde el vacío se hace palpable. Ya hace años, J. Gravier (1972) se refirió con detalle y perspicacia a ello; el asunto, más recientemente, ha sido analizado por D. Noin (1984). También, aunque en diferente medida, en España la situación aparece contrastada, entre una periferia donde se localiza buena parte de los nodos urbanos mayores y el interior, pues salvo la excepción de Madrid, es notoria la carencia de los mismos. En ambos casos, la continuación durante siglos de una organización política y administrativa basada en un modelo centralista ha influido en la configuración de sus respectivos sistemas urbanos.

Italia, al contrario de las anteriores situaciones, presenta un menor desequilibrio territorial en la morfología de su red urbana. Sin duda, la propia configuración del territorio lo favorece. No obstante, se advierte un mayor peso de las ciudades ubicadas en su mitad Norte, en referencia al resto. Detrás de ello, sin duda, se encuentra la compleja realidad del país, donde el «Mezzogiorno», a pesar de los esfuerzos realizados, camina a bastante distancia del dinámico Norte.

Una situación peculiar, no homologable con los casos anteriores, es la de los restantes países de la C.E.E. Tanto en Irlanda como Dinamarca, el conjunto de sus efectivos demográficos impiden conseguir una jerarquía urbana tan completa como la de los países precedentes, lo cual favorece la existencia de sistemas urbanos dominados claramente por capitales macrocéfalas. También en los dos casos se observa la coincidencia de esas unidades urbanas que encabezan sus jerarquías, con las ciudades político-administrativas más sobresalientes.

Por su parte, Portugal y Grecia también muestran entre sí bastantes semejanzas, tanto en la bipolaridad de sus redes urbanas, como en la similitud de sus dimensiones demográficas. Quizás el disponer de efectivos poblacionales similares, junto a otras coincidencias, lo explican.

En definitiva, con todo lo antes expuesto, entiendo que se puede comprobar con facilidad la situación tan contrastada de los diferentes sistemas urbanos de los países de la C.E.E. que han ido configurándose a lo largo de su historia y sobre unidades territoriales muy distintas. De todas maneras creo que es conveniente pasar a un segundo nivel de análisis, centrandó la atención en unidades espaciales diferentes a los ámbitos estatales. Esto nos permite acercarnos al conocimiento y explicación de una realidad no menos evidente que la de los entes estatales. Ello también nos puede ayudar a buscar un modelo de comprensión global del funcionamiento del territorio de la C.E.E. Básicamente, las grandes unidades regionales supraestatales que concentran y aglutinan la mayor parte de los grandes nodos urbanos (convirtiéndose, por tanto, en espacios vitales del territorio comunitario), son los siguientes:

1<sup>o</sup>) La mayor concentración de grandes unidades urbanas corresponde a un cuadrilátero que comprende, dentro de él, a Londres, el Radstadt holandés, el Rhur así como otras unidades del valle del Rin y París. Ahí también se engloban otras aglomeraciones urbanas, caso de las belgas, holandesas, y del Norte de Francia. Con gran diferencia sobre el resto del territorio comunitario, este ámbito es el de mayor importancia y significación. Constituye una auténtica dorsal del espacio comunitario. Si se toma como criterio de evaluación sus valores demográficos, sólo sumando las cifras de población correspondientes a estas unidades urbanas especificadas, la cifra supera los cincuenta millones de personas. Pero, si se contabilizan además los efectivos humanos radicados en otras ciudades de menor tamaño, el volumen total sobrepasa los setenta y cinco millones de personas. A todas luces, se trata de un valor muy significativo, no sólo si se mide dentro de la escala de la C.E.E., sino incluso a nivel mundial. El grado de concentración urbana es, pues, muy elevado. Debe tenerse presente que las distancias medias entre los bordes de ese cuadrilátero están en torno a los 500 kms, lo que lo convierte en una de las regiones más congestionadas y urbanizadas del planeta.

Debe añadirse, en otro orden de cosas, que esta región es, —no podía ser de otra forma—, el auténtico corazón de la C.E.E. en lo que se refiere a su concentración económica en el sector industrial y de multitud de servicios variados de alta funcionalidad y valor. La significación de esta

región, en muchos aspectos, sobrepasa ampliamente el marco Comunitario y alcanza un protagonismo mundial de primer orden (cfr. DURAND, M. F. et al., 1992).

El asunto se complicará, quizás, cuando a consecuencia de la progresiva integración europea los lazos que lo vinculan con el resto del territorio de la C.E.E. tiendan a incrementarse notablemente y, con ello, tal vez aumente su proceso de polarización económica y funcional. Quizás, debido a esto, se incrementen los riesgos de congestión en todos los órdenes. De ahí la conveniencia de guiar este proceso evitando problemas mayores, circunstancia a la que ya me referí en páginas precedentes.

2º) A gran diferencia del anterior, con otra morfología distinta, menos denso y compacto pero mostrando un comportamiento bastante dinámico en los diferentes órdenes económicos y demográficos, se encuentra el denominado «eje mediterráneo». Éste abarca en su parte central el arco que se extiende entre Barcelona y Roma; aunque, a menudo, se alargan sus bordes tanto hacia el Este como hacia el Oeste. También es conveniente precisar que este eje mediterráneo muestra continuidad y proyección tanto en la parte francesa, engarzando con Lyon y el corredor del Ródano, como en la italiana hacia Saboya y el Piamonte, con Turín y Milán; así mismo, en menor medida, se prolonga por el Valle del Ebro, hacia Zaragoza. Por supuesto, desde el centro de ese arco, en el Noroeste de Italia, es posible el engarce con el citado cuadrilátero básico antes señalado. Aquí la continuidad de los nodos urbanos sobrepasa las fronteras estatales, de tal suerte que ello permite hablar con mayor propiedad acerca de esta región mediterránea como espacio integrado y armónico aunque, por supuesto, es posible —en estudios de mayor detalle—, diferenciar dentro de él notables disarmonías y heterogeneidades apreciables. Aunque su tradición urbana es también muy lejana en la historia, su dinámica de crecimiento ha sido reciente, después de permanecer mucho tiempo como espacio marginal frente al ritmo vivo de crecimiento de la Europa Noroccidental. Su pujanza industrial y el auge de los servicios han sido los dos elementos sobre los que se ha organizado su dinamismo. No creo que en el momento presente pueda hablarse de una alternativa frente al primero; quizás más bien de una complementariedad con él.

3º) En la zona Noreuropea, a ambos lados del cuadrilátero básico comunitario, encontramos dos grandes regiones con redes urbanas muy desarrolladas y mallas bastante tupidas. En cierta medida, hasta ahora han venido comportándose como periferia inmediata del citado corazón, aunque nadie duda de su elevado papel y significación que pueden estar

llamadas a desempeñar dentro del conjunto del sistema urbano europeo. Me refiero al espacio central del Reino Unido y al resto de Alemania y Dinamarca. Este último, especialmente, a raíz de la reciente unificación germana y a los grandes cambios habidos en los países del antiguo COMECON está llamado a ser un espacio de grandes cambios en su dinámica territorial, con un presumible protagonismo creciente, en referencia al desempeñado en períodos anteriores. De todas maneras, es preciso esperar y ver qué sucede en realidad.

4º) Aunque sea simplificar en extremo, el resto del territorio comunitario se caracteriza por comportarse como espacio periférico. Si bien, dentro del mismo pueden señalarse muy diferentes grados y niveles. Así la perifericidad es extrema en el caso de Grecia —acentuada por su localización alejada del resto del ámbito Comunitario—, y muy marcada en los casos de Portugal e Irlanda, por su situación de desenclave. De manera parecida, una gran parte de España queda en situación similar. Precisamente, la conexión de todos los territorios referidos con los espacios centrales de la Comunidad se produce a través de las grandes ciudades señaladas antes. Ellas son el engarce básico desde donde parten y donde se reciben la mayoría de los flujos que mantienen unidas esas regiones. Puede comprobarse en la figura 1 cómo la densidad de la malla urbana es mucho más débil en todas estas áreas periféricas. De todas maneras estos asuntos pueden tal vez comprobarse mejor cuando se aborda el estudio de los flujos de transportes, elemento fundamental para entender el funcionamiento global de un sistema urbano.

## **VERTEBRACIÓN DEL ESPACIO EUROPEO. ANÁLISIS DE LA RED DE FLUJOS**

Es evidente que las ciudades no se comportan como elementos estáticos y aislados. Muy al contrario son unidades dinámicas desde donde se originan multitud de flujos que nacen en ellas y se dirigen hacia otras situadas en sus proximidades o en la lejanía, de acuerdo con su mayor o menor área de influencia. En definitiva son las ciudades las que contribuyen en buena medida a vertebrar y organizar el territorio. El problema radica, pues, en buscar cuáles son los flujos que mejor indican esta actividad dinámica de los centros urbanos. No cabe duda que podrían buscarse multitud de ellos, pero, como quiera que es muy limitado el espacio del que se dispone en este trabajo, he optado por seleccionar, de entre aquellos

de uso más común en la literatura científica. En concreto me he decantado por las infraestructuras de transportes y comunicaciones sobre las cuales se lleva a cabo la movilidad de personas y mercancías. De manera específica se analizan a continuación las siguientes:

- Vías terrestres rápidas, autopistas y autovías.
- Vías férreas de alta velocidad.
- Principales aeropuertos y transporte aéreo.

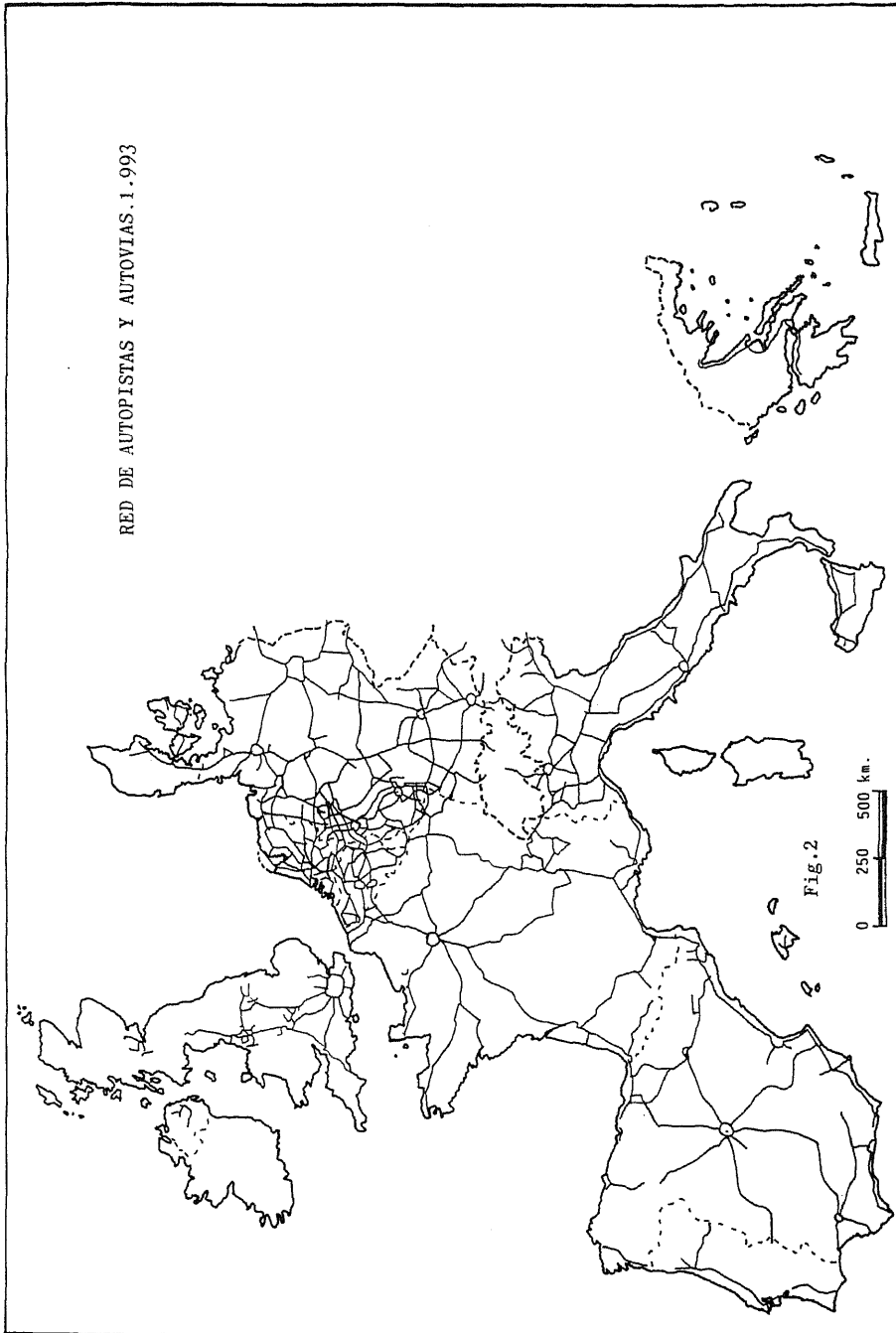
a) *Principales vías de transporte terrestre: autopistas y autovías*

Dado que la diferencia entre las mismas no siempre resulta fácil de establecer, se ha optado por tratarlas de forma conjunta. Eso no es óbice para en su momento y, en trabajos de mayor detalle, fijar aspectos definitorios específicos. Pero dada la finalidad que aquí me ocupa, lo importante es señalar que ambas tipologías permiten volúmenes de tráfico y circulación importantes, muy superiores a los que pueden encauzar habitualmente las vías tradicionales. Cuando su construcción ha estado a cargo de la actividad privada, evidentemente se trata en todos los casos de tramos donde dada la demanda alta y continuada hacía presumible la rentabilidad de las inversiones a un plano no lejano. Es decir, quedan de por sí justificada de sobra su utilización como criterios indicadores prioritarios en la movilidad de los flujos. Puede resultar más problemática esa consideración inicial en lo referente a los tramos financiados directamente por capital público. Eso se debe a que tal acción puede obedecer, en ciertos casos, a otras motivaciones (de naturaleza política, estratégica, etc.), y no siempre las prioridades de las Administraciones Públicas coinciden con las auténticas necesidades del mercado. Aun y todo siempre cabe pensar que, habitualmente la demanda de los ciudadanos de estos bienes siempre va muy por delante de las realizaciones de los poderes públicos, con lo cual quedan suficientemente salvadas las reservas que se pudieran tener sobre ello.

Si nos fijamos en la figura 2, donde se representan los trazados de las principales vías de esta naturaleza, fácilmente se advierte lo siguiente:

1º) Los grandes contrastes existentes entre las diferentes regiones comunitarias. Así, mientras que en el anteriormente citado «cuadrilátero» central es donde se acumulan las mayores densidades de estas vías, en otras regiones y áreas periféricas de la Comunidad, apenas existen algunos tramos, o son casi simbólicos. Por tanto, puede decirse que se advierte una casi plena correspondencia entre la disposición espacial de las vías rápidas

RED DE AUTOPISTAS Y AUTOVIAS.1.993



terrestres y la mayor densidad de la malla urbana en los niveles superiores (b al e).

2º) También en las regiones vecinas a este espacio central, especialmente en el caso de Alemania, la densidad de la red viaria sigue siendo muy alta. De hecho guarda correspondencia con la malla urbana, analizada en el epígrafe anterior. Más incompleto y reducido resulta el caso del Reino Unido, en referencia con su red urbana.

3º) El eje urbano mediterráneo y sus ramificaciones colaterales también queda vinculado entre sí por este trazado viario, aunque su densidad es muy débil, sobre todo si se le quiere comparar con el citado más arriba. Sólo en el caso de Italia se advierte una mayor cobertura del mismo, gracias a las grandes inversiones dedicadas en este país desde hace decenios a ese capítulo.

4º) Lo que hemos denominado regiones periféricas en el epígrafe anterior presentan ahora, con claridad, una situación bastante incompleta en sus trazados viarios. La red es menos densa, quedan amplios espacios sin ninguna vía de acceso. Incluso se advierte la existencia de ramales incompletos. A pesar del gran esfuerzo realizado en los últimos cinco años, es la situación que ofrece España. También eso puede extenderse a Portugal, Irlanda y Grecia e incluso una gran parte de Francia muestra también caracteres similares a los antes referidos.

Es posible deducir de todo lo anterior una clara correspondencia entre la disposición espacial de la malla urbana principal y la morfología de la red de vías rápidas por carretera. Sin duda, la segunda es consecuencia, como no podría ser de otra forma, de la primera.

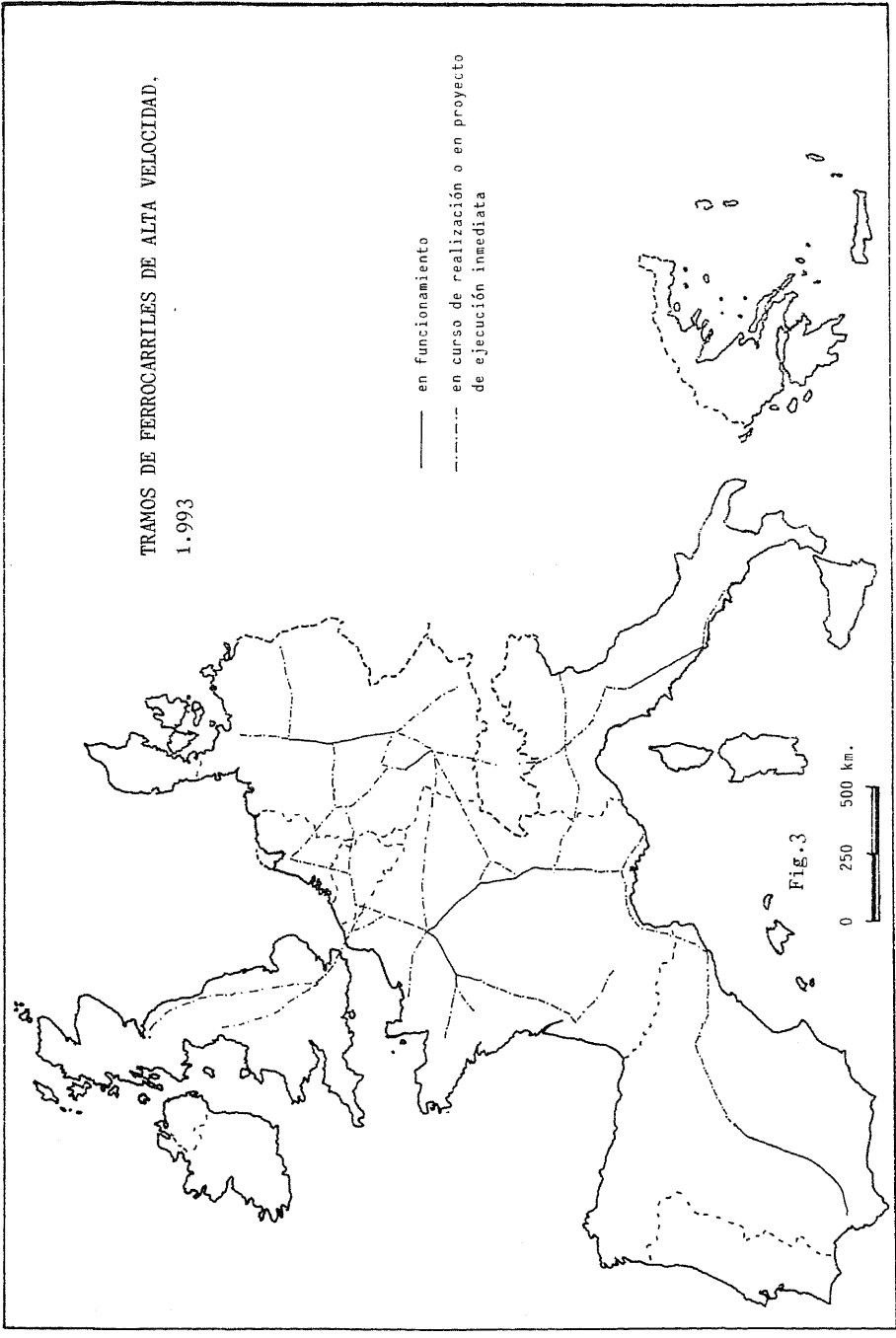
b) *Transporte ferroviario. Vías de alta velocidad en funcionamiento o en proyecto*

Estoy de acuerdo con la afirmación que hace J. Varlet, refiriéndose a estas vías, cuando afirma que constituyen un «succès technique, succès commercial, succès financier, la gran vitesse ferroviaire peut constituer une alternative préférable aux transports routiers et aériens en termes d'économie, de sécurité et d'environnement. Et, dans la perspective de croissance de la mobilité des personnes et des biens, le transport ferroviaire trouve là une occasion de revalorisation à ne pas manquer» (1992, p. 103). Las dimensiones del territorio Comunitario, en buena medida, se prestan bastante bien a esta modalidad de transporte, ya que en pocas horas pueden superarse distancias que separan gran parte de las áreas centrales



TRAMOS DE FERROCARRILES DE ALTA VELOCIDAD,  
1.993

— en funcionamiento  
- - - - en curso de realización o en proyecto  
de ejecución inmediata



europas. En especial esto se convierte en realidad cuando las velocidades medias alcanzadas son de naturaleza semejante a las de esta nueva generación de trenes.

Debe añadirse que es bastante poco lo construido y en funcionamiento. Por eso, estamos ante una coyuntura espectacular en la que las actuaciones a realizar deben guiar las nuevas inversiones dentro de una concepción territorial que supere trasnochados intereses estatales y siga, al contrario, las directrices que demanda la vertebración de todo el espacio comunitario.

En orden a ese gran campo de actuación futura, más que atendiendo a la realidad presente, paso a referirme con mayor detalle a su dimensión espacial. La figura 3, con la representación gráfica de los tramos en funcionamiento y los que se encuentran en curso de realización, ayudará a seguir mejor el breve análisis que propongo. Muy sucintamente, resalta lo siguiente:

1º) No puede decirse que en el momento presente (inicios de 1993) exista todavía una red de vías ferroviarias de alta velocidad que vertebré toda Europa. Desde luego no es así si se atiende a un sentido estricto del término. En algunos de los países comunitarios no existe tramo alguno; caso de Grecia, Portugal, Irlanda, etc. En otros, se trata simplemente de trechos, de pocos cientos de kilómetros que vinculan dos ciudades importantes y algunas otras secundarias, tal sucede en Italia, España y Alemania. Sólo Francia presenta en el momento actual un desarrollo mayor de infraestructura, aunque todavía es débil si se compara con sus auténticas necesidades (tanto las que precisa como país, como las que se derivan de su papel central en el conjunto europeo).

2º) Si se atiende sólo a los nuevos tramos que se encuentran en proceso de construcción o ya aprobados, y con un plazo fijado para su ejecución se advierte que, si todo ello llega a feliz término, en un horizonte próximo de una década, la actual malla se habrá más que duplicado (C.E.E., 1991). De todas maneras resulta interesante comprobar que la distribución espacial de esta nueva red ferroviaria muestra de forma bastante neta un acusado desequilibrio entre unos espacios y otros de la C.E.E. De nuevo, se vislumbra una concentración mucho más fuerte y amplia en su cobertura territorial en torno al cuadrilátero central donde se ubican la mayor densidad de grandes centros urbanos estudiados en el epígrafe 3.

3º) Debe enfatizarse que, salvo que en el futuro se produzcan importantes modificaciones en la disposición de los nuevos trazados, el resultado que tendremos a principios de la próxima década, en esta modalidad de

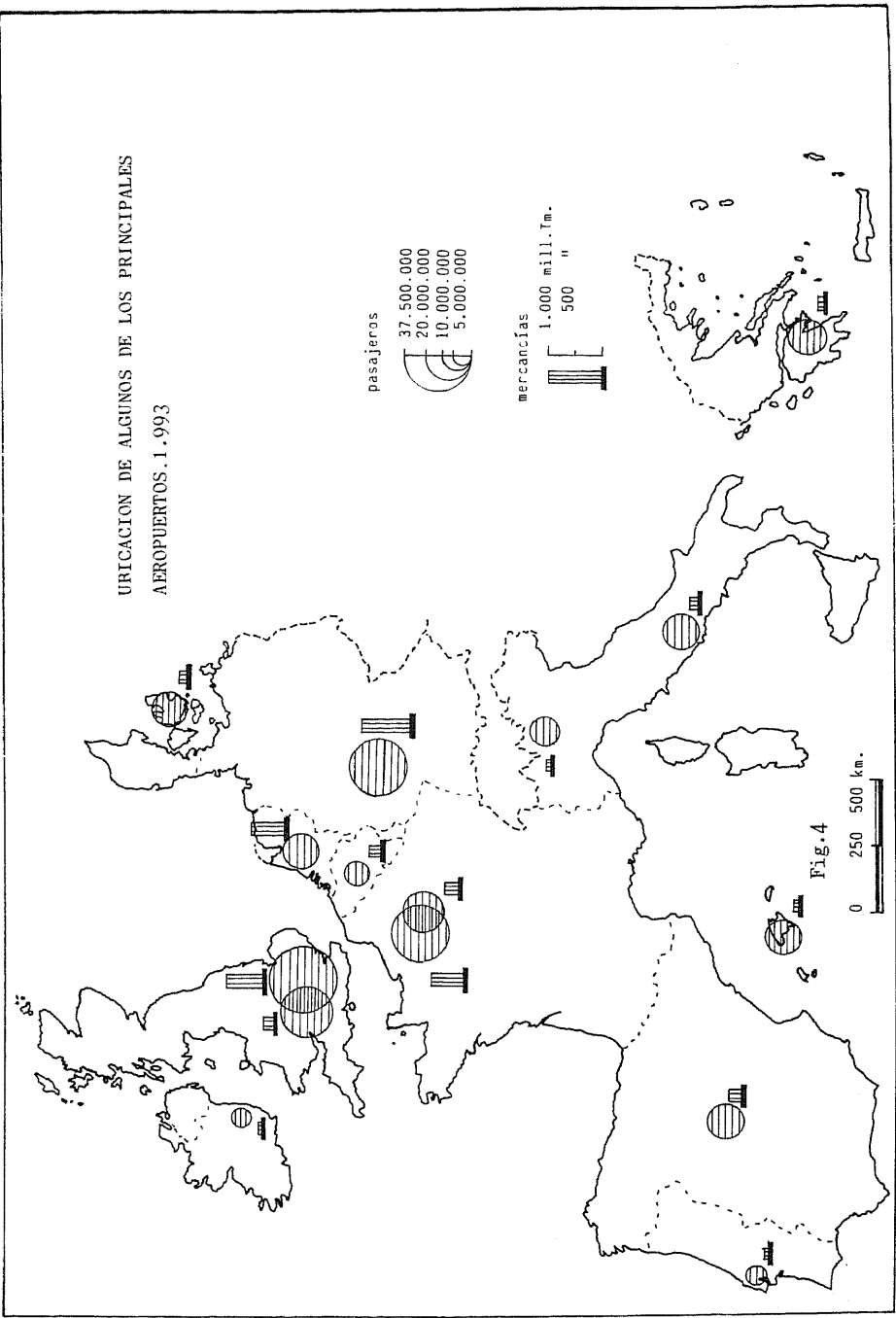
transporte, no servirá plenamente para ayudar a esa vertebración territorial, que sugiero, sino que más bien consagrará la integración mayor del cuadrilátero central Noreuropeo, y, como mucho, vinculará a él otros espacios próximos, pero dejará fuera amplios territorios comunitarios. Incluso, debe añadirse, que el denominado eje mediterráneo, parece poco reforzado con esta modalidad de transporte, pues no se le considera como recorrido prioritario (DE ROO, P. y LABORIE, J. P., 1988). De todas maneras es pronto para pronunciarse, al menos con rotundidad, sobre lo que va a suceder, ya que son muchos los imponderables existentes, que pueden influir de una u otra forma.

Sin duda en el camino a recorrer en este sentido, mucho tendrá que ver cuál es en realidad la dirección hacia donde se encamina la propia C.E.E. y el ritmo que siguen sus diferentes elementos. Debe quedar bien claro que estamos ante una modalidad de transporte que precisa de grandes inversiones en infraestructuras, lo que encierra amplias posibilidades que podrán orientarse de manera plural (AURIAC, F., 1983). Sería una pena que los diferentes gobiernos de los países comunitarios y los propios órganos de la C.E.E. no lo aprovecharan para caminar hacia una mayor vertebración conjunta del territorio, tomando como uno de los puntos de referencia fundamentales el constituido por la ubicación de las grandes unidades urbanas, elementos clave sobre los que vengo refiriéndome. Todo ello, por supuesto, no es óbice para que se incluyan también otros aspectos espaciales, de gran significación económica, que siempre han de tenerse presente a la hora de inversiones de naturaleza y dimensión como los ya apuntados.

c) *Transportes aéreo, análisis y significado de algunos de los principales aeropuertos (transporte de viajeros y mercancías)*

Se han seleccionado sólo los principales aeropuertos de cada país. También se hace una distinción clara entre el movimiento de pasajeros y el de las mercancías, ya que ambos son elementos de diferente significación. Así mismo, debe añadirse que el tráfico aéreo no sólo recoge el movimiento de pasajeros y mercancías generado o recibido por las respectivas ciudades donde se ubican, además de sus correspondientes áreas de influencia. Todo ello, con ser significativo, no supone más que una parte del mismo. Esto se debe a que varias ciudades de las seleccionadas vienen desempeñando un papel de relevancia mundial, tal como sucede con Londres o París, por ejemplo. En este «rol», los aeropuertos son un indicador

UBICACION DE ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES  
AEROPUERTOS. 1.993



importante y demostrativo. De ahí que no pueda extrañarnos cómo, en conjunto, la C.E.E. desempeña un puesto central en la Comunidad Mundial (FOSSAERT, R., 1991). Hechas estas aclaraciones iniciales, paso a referirme de forma abreviada a su ubicación y a la diferencia del volumen de tráfico (véase la figura 4).

1º) En el «cuadrilátero central» comunitario se localizan los cinco principales aeropuertos de toda la Comunidad por su tráfico de pasajeros. Me refiero a Heathrow, Frankfurt, Orly, Gatwick y Charles de Gaulle. A éstos hay que añadir otro muy significativo, Schiphol, y ya más distanciado en el ránking, Bruselas. En cierta medida esto coincide con la ubicación de las grandes unidades urbanas europeas, Londres, París, Randstadt, Ruhr, etc. Suman cerca de 150 millones de pasajeros. En definitiva eso viene a confirmar de nuevo el protagonismo indiscutible que este espacio desempeña dentro del conjunto comunitario, junto a su significación señalada en el marco mundial. En el tráfico de mercancías su importancia se resalta aún más.

2º) El resto del territorio de la C.E.E. se presenta como espacio periférico en este apartado y en referencia con el área central señalada. Roma, Madrid, Palma de Mallorca, Atenas y Lisboa, apenas sobrepasan los 50 millones de pasajeros. El volumen de mercancías que mueven son, proporcionalmente, menos significativas aún. Resulta interesante comprobar cómo apenas existen aeropuertos con elevado movimiento en la franja intermedia de separación entre el flanco Sur europeo y el cuadrilátero central. Las necesidades de este medio de transporte y la propia especialización funcional del mismo quizás lo justifican.

3º) En adelante, cuando el proceso de vertebración europeo conlleve progresivamente una mayor integración territorial, quizás pueda irse superando poco a poco esa diferenciación tan clara en la concentración del tráfico aéreo. De todas maneras, presumo que, dadas las peculiaridades y orientaciones de este medio de transporte y el papel nodal que el citado «cuadrilátero» desempeña, tanto en referencia al territorio comunitario como en su proyección exterior, éste continuará teniendo un protagonismo desmedido sobre las demás áreas y regiones de la C.E.E.

## **ALGUNAS REFLEXIONES FINALES SOBRE LA VERTEBRACIÓN, CENTRALIDAD Y PERIFERICIDAD DEL ESPACIO EUROPEO**

De todo lo antes expuesto parece conveniente mostrar cuál es el mode-

lo de funcionamiento del territorio comunitario, tomando como base los diferentes aspectos analizados: sistema urbano fundamental y principales medios de transportes y comunicaciones. Todo ello referido al momento presente, de coyuntura, en el que, tras una cierta andadura, la C.E.E., con sucesivas ampliaciones, está iniciando un proceso acelerado de cambios. Se ha confeccionado un mapa donde se representa este esquema (figura 5). Con brevedad, señalo algunas reflexiones finales.

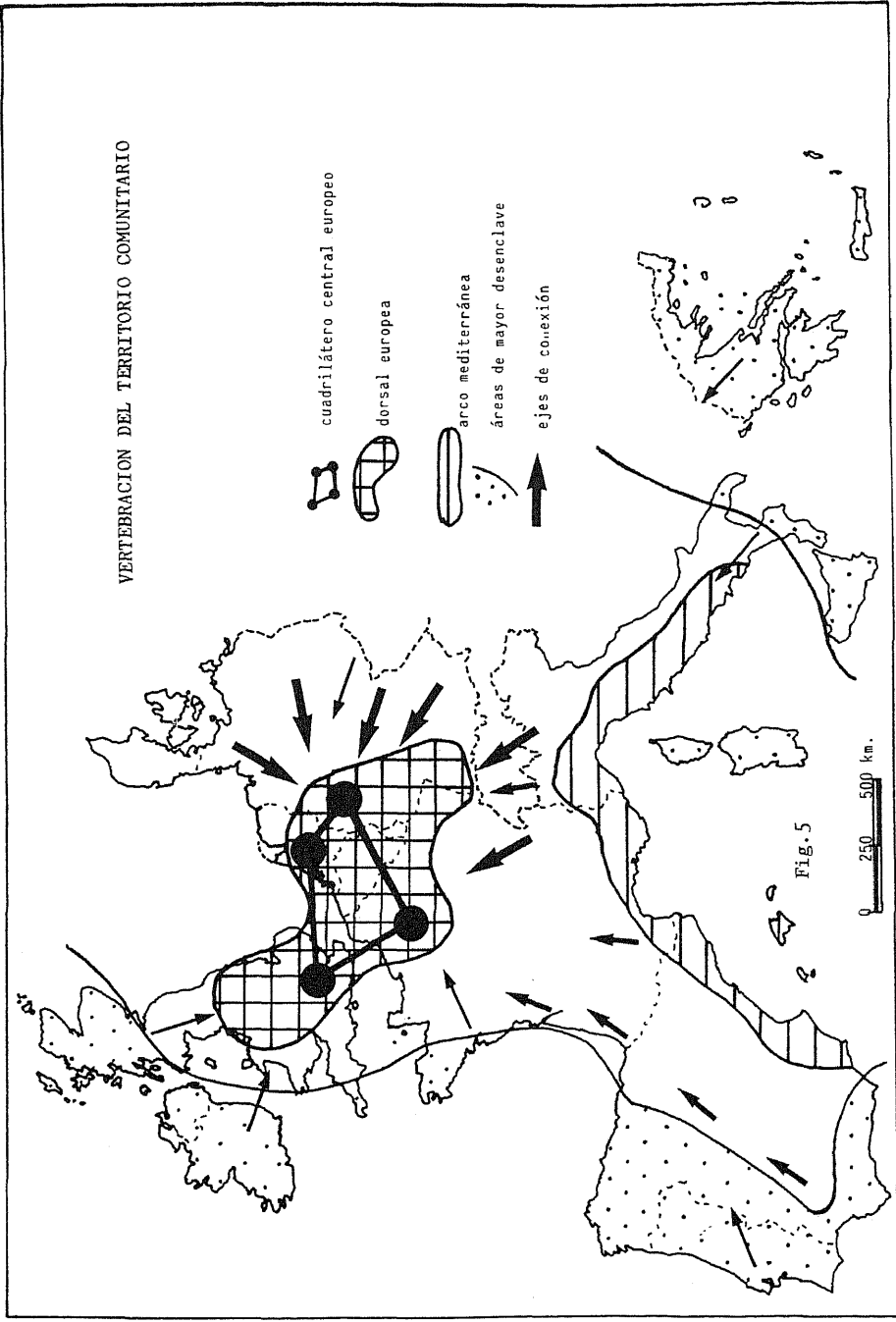
1º) Es evidente que el conjunto del territorio comunitario ha alcanzado un cierto grado de vertebración global, de tal suerte que sus principales nodos urbanos aseguran su vertebración espacial. Eso permite establecer entre ellos flujos de muy diferente naturaleza, en espacios cortos de tiempo. En ese sentido, puede afirmarse que pocas áreas del mundo, habitadas por un total de personas semejante a ella, pueden presentar un balance tan favorable.

2º) Al mismo tiempo, es patente que existen numerosos subsistemas urbanos, cuyo marco espacial de referencia son los ámbitos estatales. Estos predominan sobre las necesidades globales del conjunto del sistema urbano comunitario. Las preguntas que cabe hacer al respecto son: ¿hasta qué punto en el futuro primará un marco u otro de referencia?; ¿hacia dónde se dirigirán las políticas territoriales?; ¿cómo podrán hacerse compatibles los intereses estatales con los del conjunto comunitario? Desde luego, es razonable pensar que, en bien de la propia Comunidad, para alcanzar una mayor eficiencia y aprovechar todo el potencial que encierra, los ámbitos de referencia estatales deben irse diluyendo ante los intereses y las necesidades comunitarias. Pero son muchas las dificultades existentes y los imponderables que se presumen.

3º) Uno de los problemas más importantes que resalta es el contraste territorial del espacio comunitario. La homogeneidad en sentido estricto o aproximado casi es una utopía teórica en cualquier gran área de la Tierra. Pero un grado de polarización espacial tan alto como el existente en el territorio de la C.E.E. constituye un inconveniente muy fuerte para su adecuada y armónica vertebración espacial. El asunto, desde diferentes perspectivas, hace años que viene siendo objeto de atención en las «cumbres» y en los presupuestos comunitarios. Así, se están articulando varios caminos de financiación que, directa o indirectamente, pretenden superar esos desequilibrios regionales (Cfr. SÁENZ DE BURUAGA, G., 1985 y C.E.E., 1992). Sin embargo, hasta el momento presente, todo ello significa muy poco, en relación a la auténtica dimensión del problema.

4º) En mi opinión, unos de los caminos hacia donde deben dirigirse no

VERTEBRACION DEL TERRITORIO COMUNITARIO



sólo las ayudas e inversiones comunitarias, sino todo su peso para intervenir en los diseños de las diferentes políticas territoriales, hacia la mejor organización del sistema urbano comunitario, superando las deficiencias, evitando las disarmonías y corrigiendo los desequilibrios. Entiendo que pocos apartados como éste encierran la posibilidad de rendir y multiplicar las inversiones realizadas.

5<sup>a</sup>) De lo contrario, se corre el grave riesgo de seguir avanzando hacia un modelo territorial polarizado. Estimo que ello no interesa a nadie, ni siquiera a aquellos que viven y controlan esos espacios centrales. Algunas de las deseconomías inherentes a tal modelo ya están apareciendo y otras no tardarán en hacerlo. Desde luego, es necesario abandonar posiciones movidas sólo por intereses parciales y de corto alcance.

## BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ATLAS (1988) *de l'aménagement du territoire*. La Documentation Française, Paris, 368 pp.
- AURIAC, F. (1983): *Système économique et espace*. Economica, Paris.
- BERRY, B. J. L. (1964): «Cities as System within Systems of cities», *Papers and Proceeding of the Regional Science Association*, vol. 13.
- BOUINOT, J. (1991): «Les villes moyennes européennes et l'écheance de 1993», *Annales de Géographie*, nº 561-2, pp. 770-795.
- BOURNE, L. S.; SINCLAIR, R. y DZIWONSI, K. (1984): *Urbanization and settlement systems: international perspective*, Oxford University Press, Oxford.
- CHESNAIS, M. (1991): *Réseaux en évolution*, Paradigma, Caen, 166 pp.
- CHRISTALLER, W. (1980): *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, 1<sup>a</sup> ed., Jena, 1933. Ed. 1980, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 340 pp.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991): *Redes trans-europeas para una Comunidad sin fronteras*, Luxemburgo.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1992): *Europa 2000: organizar el territorio europeo*, Luxemburgo.
- COURBIS, R. (ed.) (1979): *Modèles régionaux et modèles régionaux-nationaux*, Ed. Cujas, Paris, 370 pp.
- DE ROO, P. y LABORIE, J. P. (1988): *Atlas de l'aménagement du territoire*, La Documentation Française, Paris, 367 pp.
- DURAND, M. F.; LEVY, J. y RETAILLE, D. (1992): *Le monde, espaces*



- et systèmes*, Dalloz-Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris.
- DURAND-DASTES, F.; GRATALOUP, Ch. y LEVALLOIS, A. (1992): «Le rôle des flux dans l'organisation des ensembles spatiaux», *L'Information Géographique*, nº 56, pp. 35-42.
- FOSSAERT, R. (1991): *Le Monde au 21 siècle. Une Théorie des systèmes mondiaux*, Fayard, Paris.
- GARROCHO RANGEL, C. (1992): «El sistema urbano de México», *Estudios Territoriales*, nº 38, pp. 115-137.
- GRAVIER, J. (1972): *Paris et le désert français*, Flammarion, Paris, 284 pp.
- HALL, P. (1990): *The World Cities*, World University Library, 3ª ed., Londres, 256 pp.
- LABASSE, J. (1991): «Europe communautaire. Géopolitique et région d'Europe», *L'Information Géographique*, vol. 55, pp. 89-98.
- MEIJER, H. (1986): «Las fronteras de Holanda», *I.D.G. Bulletin*, Utrech, 58 pp.
- MEIJER, H. (1989): «La cuarta nota sobre la ordenación espacial de Holanda», *I.D.G. Bulletin*, Utrech, pp. 9-37.
- NOIN, D. (1984): *L'Espace Français*, Armand Colin, Paris, 250 pp.
- OXFORD REGIONAL ECONOMIC ATLAS (1991): *Western Europe*, Oxford University Press.
- PAXTON, J. (ed.) (1992): *The Statesman's Year Book*, 1990-91, 116 ed. Macmillan Press, Londres, 1.686 pp.
- SÁENZ DE BURUAGA, G. (1985): *Las regiones de Europa*, Comisión de las Comunidades Europeas, Banco Exterior de España, Servicio de Estudios Económicos, Madrid, 290 pp.
- SERRANO MARTÍNEZ, J. M<sup>a</sup> (1989a): «Notas sobre el sistema urbano y la organización del territorio de Portugal», *Revista de Geografía*, Universidad de Barcelona, vol. XXXIII, pp. 103-119.
- SERRANO MARTÍNEZ, J. M<sup>a</sup> (1989b): «The urban areas of Spain: recent growth and spatial organization of the Urban System», *Conferenza Italiana di Scienza Regionale*, Roma, vol. 2, pp. 797-817.
- STATISCHE JAHRBUCH (1992): *Für das Vereinte Deutschland 1991*, Statistisches Bundesamt, Metzler Poeschel, Bonn, 451 pp.
- VARLET, J. (1991): «Réseaux de transports rapides et interconnexions en Europe Occidentale», *L'Information Géographique*, vol. 56, pp. 101-114.