

Redes y sistemas de transporte en relación con la cohesión regional

Javier Gómez Piñeiro
Catedrático de Análisis Geográfico Regional
Universidad de Deusto (Campus de Donostia)

SUMARIO: I. ANÁLISIS GEOGRÁFICO REGIONAL, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.- II. DIVERSIDAD Y DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES.- III. REDES DE TRANSPORTE Y COHESIÓN REGIONAL.

I. ANÁLISIS GEOGRÁFICO REGIONAL, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Dentro de los análisis regionales se estudian las diferentes unidades espaciales o territoriales, con el reconocimiento y comprensión, desde una perspectiva sistémica, de los flujos, redes, nudos, jerarquías entre los nudos, áreas de influencia y procesos de difusión espaciales, que se materializan en el territorio para la configuración de un Sistema Territorial.

En el Sistema Territorial quedan incluidos una serie de Subsistemas: el del Medio Físico; el Demográfico; el Productivo; el de Asentamientos (en el que encontramos el subsistema urbano); el de Conexiones; y el constituido por el marco jurídico y político-administrativo.

Para un estudio se tienen en cuenta la variable temporal, los factores de la organización espacial, los agentes sociales, las estructuras espaciales que van produciéndose, para llegar a un diagnóstico territorial, en el que conoceremos los procesos y estructuras dominantes, las tendencias posibles y la problemática planteada, con la correspondiente valoración y propuestas de actuación. Es decir, se analizan la funcionalidad, la estructura, los procesos y las formas resultantes de las relaciones internas y de la evolución del Sistema Territorial.

El conocimiento de las estructuras territoriales, con su correspondiente funcionalidad, nos permite conocer el papel de los asentamientos con sus interrelaciones y jerarquías, establecer potencialidades y deficiencias existentes, con sus consecuencias económicas y sociales, comarcalizar y determinar posibles áreas funcionales, con la formulación de criterios para el desarrollo y aplicación de las correspondientes políticas territoriales.

A nadie se le escapa el importante papel que desempeñan en los sistemas territoriales las infraestructuras, bien sean las de asentamiento, las de producción o las de conexión. Todas actúan y modifican las condiciones naturales del territorio, debiendo dar lugar a una configuración territorial que posibilite y potencie el desarrollo socioeconómico.

El tratamiento de las infraestructuras en las cuestiones de ordenación del territorio nos lleva a tener en cuenta el análisis de sus efectos, teniendo en cuenta las cuestiones de escala y la variable temporal, tanto directos como indirectos y marginales, sobre el conjunto del Sistema Territorial y sobre los agentes sociales, con la correspondiente problemática medioambiental.

En la Carta Europea de la Ordenación del Territorio, se define este concepto como "la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda la sociedad", al tiempo que se fijan como objetivos el desarrollo socioeconómico de las regiones, la mejora de la calidad de vida, la gestión responsable de los recursos naturales, la protección del medio ambiente y la utilización racional del territorio, con planteamientos y políticas globales e integrales, con enfoques interdisciplinares que analicen y comprendan las múltiples interrelaciones de los sistemas existentes en el territorio. Entre esos sistemas, tiene una especial relevancia el de las infraestructuras, y en concreto el de conexiones, mediante las correspondientes redes de comunicación y de transporte, que puede contribuir a la corrección o

a la aparición de desequilibrios territoriales. En el tema de los desequilibrios territoriales debemos diferenciar aquéllos que causan desigualdades en las distintas partes del territorio, denominados horizontales, de los que provocan un desorden en la organización del espacio, en los usos del suelo o crean problemas ambientales de concreta localización, denominados verticales. Los horizontales pueden poner en peligro la cohesión socioeconómica territorial necesaria para la construcción de la unidad europea.

Para evitar los problemas que se producen a la hora de desarrollar este tipo de trabajos, partiendo de divisiones administrativas, comarcales, funcionales, etc., se propone trabajar con un Sistema de Redes Nodales, en el que los nudos o centros son los elementos de fijación, el territorio es el soporte físico de la población, de sus asentamientos y de sus actividades. No se trata de prescindir de aquellas divisiones territoriales que respondan a las necesidades de la población y contribuyan a la resolución de las problemáticas existentes, sino de generalizar en los trabajos sobre asentamientos sus conexiones y flujos, un sistema que nos garantice el mayor grado de integración, que delimite los elementos constitutivos del Sistema Territorial, al objeto de asegurar su funcionalidad y la capacidad de organizar el territorio, que nos dé el máximo de homogeneidad de los subsistemas internos, que sea flexible, pudiendo introducirse modificaciones que eviten que quede obsoleto a corto plazo, y que nos aporte una visión de conjunto respecto a la organización territorial.

En los Sistemas de Redes Nodales, la localización poblacional adquiere un papel relevante pero no exclusivo, ya que hay que desarrollar todos los análisis referentes al territorio, sus asentamientos, flujos y conexiones, en los subsistemas urbanos y rurales existentes, con su evolución, estructuración, esquemas de ordenación, de accesibilidad, de funcionalidad y de equipamientos (estado y grado de la cobertura de los mismos, distancias y accesibilidades razonables, cantidad y calidad de los servicios, posición de las áreas menos dotadas de servicios, rentabilidad suficiente y propuestas de localización).

Así se superan problemas metodológicos referentes a los elementos de estructuración territorial, de dispersión de asentamientos, de las heterogeneidades en las unidades territoriales, de la funcionalidad, de la recogida y tratamiento de la información territorial, de la integración de elementos y factores, lo que nos permite valorar debidamente cada subsistema para una correcta ordenación territorial.

Con esta propuesta se localizan los fenómenos y problemáticas que nos interesen, se integran en los subsistemas correspondientes, se engarzan en el sistema territorial, se facilitan los análisis factoriales, funcionales, estructurales, dinámicos y formales, al tiempo que podemos dedicar la atención necesaria a los flujos, redes, conexiones, etc., que nos interese en cada momento, para llegar a una planificación espacial completa e integrada.

II. DIVERSIDAD Y DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES

La diversidad territorial, en la que influyen la situación y la posición geográficas, repercute en hechos como la accesibilidad y la integración regional. La Unión Europea tiene una contrastada proyección regional en la ordenación de su territorio.

En el espacio geográfico de la Unión Europea encontramos distintos modelos territoriales regionales, en los que desde la consideración de aspectos estructurales y funcionales, se ponen de manifiesto los contrastes regionales.

A nadie se le escapa la importancia de las redes de transporte en las dinámicas que definen las estructuras regionales de los modelos territoriales de desarrollo regional. Los procesos de formación y consolidación de las redes y su inserción en los sistemas urbanos y territoriales, desempeñan un papel fundamental en el desarrollo regional.

Habrà que tener en cuenta estas cuestiones a la hora de aplicar las políticas de ampliación e integración del espacio europeo, ya que con toda seguridad generarán impactos regionales contrastados, que deberán ser considerados de forma diferente en cada caso.

La existencia de fuertes desequilibrios territoriales es una amenaza para el proceso de construcción de la unidad europea. La corrección de estos desequilibrios se puede ver alterada por los efectos distorsionadores de ciertas políticas sectoriales, como la de los sistemas de conexiones, y en concreto la de la red de transportes.

Existe una evidente relación entre el proceso de construcción europea y la cohesión socioeconómica territorial. Las últimas decisiones de la Unión Europea suponen un avance en este sentido al confirmar la tendencia hacia la espacialización de las acciones y el deseo de profundizar en la lucha contra los desequilibrios territoriales, favoreciendo la cohesión territorial y regional con vistas a hacer viable el proyecto de la unidad europea.

En los últimos años se ha producido un importante avance en estos temas, si bien hay que tener en cuenta que los efectos espaciales de las actuaciones comunitarias no se reducen a las políticas estructurales, ya que también son muy importantes las políticas sectoriales, como la de transportes y otras de aplicación territorial. Toda política territorial tiene efectos sectoriales, pero también las políticas sectoriales tienen unos impactos territoriales, por lo que deben conjuntarse, con la política espacial general y regional, en su lucha hacia la corrección de los desequilibrios territoriales y no servir para acentuar las diferencias entre regiones y territorios.

En la diversidad del territorio europeo, la dimensión regional, acompañada de un conjunto de transformaciones políticas y económicas de proyección espacial, se vuelve decisiva en la construcción europea, dando lugar a la llamada "Europa de las Regiones".

El aspecto regional es decisivo tanto en las alternativas que se propugnan respecto a los modelos de desarrollo económico, como en las formas de planificación, gestión y organización del territorio, dentro de la estructuración del espacio geográfico y en el proceso de construcción de la unidad europea. Cuanto más se modifica y transforma el territorio europeo, más se refuerza la perspectiva regional, a diferentes escalas, para entender sus cambios y su configuración espacial.

En los aspectos regionales, las unidades urbanas son elementos dinámicos que dan lugar a multitud de flujos, que se materializan en redes con una serie de nodos jerarquizados con sus áreas de influencia y espacios integrados en las redes, así como con una serie de procesos de difusión, contribuyendo a vertebrar y organizar el territorio. Entre los diferentes flujos, ocupan un papel destacado los de transportes y comunicaciones de personas y mercancías.

Si observamos los actuales trazados, comprobamos que se dan grandes contrastes, sobresaliendo el "cuadrilátero" de Londres, el Randstat holandés, el Ruhr y otras unidades del Valle del Rhin y París. A este complejo espacio urbano-industrial, le siguen sus áreas periféricas, especialmente en el caso de Alemania y en menor medida en el Reino Unido; el llamado Arco o Eje Mediterráneo y su área de influencia; y finalmente las periferias o "finisterres", en los que se encuentra gran parte del Arco o Eje Atlántico.

Así en la actual vertebración del territorio europeo destacamos el "cuadrilátero" y la llamada Dorsal, que tiene como centro el "cuadrilátero" y que se extiende, a partir de él, hacia el centro de Inglaterra, norte de Francia y sur de Alemania, conectando con Suiza y las tierras lombardas del norte de Italia, con diversos ejes en fase de formación, como el de Munich-Viena y las prolongaciones hacia el Báltico. En segundo lugar el Arco o Eje Mediterráneo, seguido de áreas con ejes de conexión, como parte del Arco Atlántico, ejes interiores de la Península Ibérica, etc.; quedando finalmente el resto del Arco Atlántico y otros espacios periféricos o "finisterres".

Entre todas estas áreas hay fuertes desequilibrios territoriales y diferentes grados de desarrollo económico, que dificultan el alcanzar un aceptable grado de cohesión regional, que además se complica si añadimos, como es lógico, los contrastes y desequilibrios intrarregionales, por lo que es necesario desarrollar políticas territoriales que, a partir de la mejora en la organización de los sistemas urbanos, ayuden a mejorar las deficiencias y los desequilibrios regionales.

En los Sistemas Territoriales y Urbanos existentes, es evidente que se han formado unos Ejes de Desarrollo Urbanos definidos por altos porcentajes de accesibilidad, conexión o interrelación, que se apoyan en los flujos y nudos del sistema urbano, en las redes territoriales, a diferentes escalas, con sus espacios integrados, y en la función internacional de algunos centros urbanos.

A partir de estos ejes se consolidan los procesos de concentración relativa de la población, de polarización de actividades terciarias y mayores niveles de renta en unos espacios concretos que, por encima de los límites de las entidades urbanas y metropolitanas, identifican espacios funcionales que se convierten en elementos de referencia para la Unión Europea actual, y con buenas previsiones de crecimiento y niveles de desarrollo.

Podemos decir que estamos asistiendo a la formación de una Europa policéntrica y diversificada, con espacios de urbanización casi continua y con ejes de desarrollo cada vez más consolidados. Nos encontramos ante una nueva lógica territorial que tiene que concretarse en los planteamientos de la política regional.

En la nueva tipología de las regiones europeas, definidas por variables diferentes a las utilizadas en la tradicional división regional del espacio, como son las innovaciones tecnológicas, las dinámicas del desarrollo territorial y la mejora de las infraestructuras, entendidas estas últimas como componentes del desarrollo, en tanto refuerzan la competitividad y la productividad de unas áreas frente a otras, nos encontramos con unas regiones que van quedando atrasadas frente a otras que claramente se destacan. Lo que obliga a un tratamiento prioritario por parte de la política regional de la Unión Europea, si mantenemos el principio de la cohesión regional.

Teniendo en cuenta la diversidad regional y los desequilibrios territoriales detectados, hay que analizar la configuración y delimitación de los Ejes y Arcos, sus relaciones funcionales y las características estructurales que definen su modelo de desarrollo, con los procesos y formas resultantes, para llegar a una valoración de los aspectos favorables, de las deficiencias y carencias, con una previsión de correcciones y creación de redes estables, desde la idea de que el sistema de conexiones ha de vincularse al sistema urbano y al productivo, sobre el marco del sistema natural, para comprender la estructura territorial como base para las transformaciones futuras y las acciones proyectadas.

III. REDES DE TRANSPORTE Y COHESIÓN REGIONAL

Los Sistemas de Infraestructuras de transporte, energía, agua y comunicaciones, no garantizan en sí mismos el desarrollo y la integración de un determinado espacio, pero establecen una serie de potenciales territoriales derivados de la accesibilidad, conexión e interrelación, capaces de crear una serie de ventajas comparativas territoriales que definen el concepto de competitividad espacial, cada vez más necesario para el escenario del mercado y de la unidad europea, ya que ambos implican una nueva dimensión del espacio que supera las concepciones nacionales.

Por supuesto, también hay que tener en cuenta otros factores, además de las infraestructuras, tales como la propia localización, evaluada en términos de accesibilidad, los principales centros de producción y consumo, las condiciones del mercado de trabajo, y la estructura del sistema de asentamientos, pero está claro que la posibilidad de intervención de

los poderes públicos, a través de políticas de infraestructuras, y en concreto las redes de transporte, puede cambiar situaciones regionales que, en principio, no resultan tan ventajosas frente a otros espacios regionales.

Como es sabido, las infraestructuras son el soporte para las actividades productivas y la organización del sistema de asentamientos, y la intervención en las mismas se identifica con la capacidad de un país o región para estructurar y establecer un modelo económico-territorial propio y diferenciado.

En cada etapa del desarrollo de un espacio regional son necesarias unas determinadas infraestructuras, si bien deben relacionarse con otros factores, al margen de los que dependen exclusivamente o se relacionan con el crecimiento económico, y por lo tanto hay que relacionar adecuadamente el desarrollo de ese espacio regional con la dotación y utilización de las infraestructuras de que vaya disponiendo en cada momento.

La propia Comisión Europea ha indicado que la dotación de infraestructuras es, a la vez, causa y consecuencia del nivel general de desarrollo económico.

Para impulsar el crecimiento económico no es suficiente con incrementar la dotación de una determinada infraestructura, manteniendo a otras olvidadas, lo que nos lleva a apostar por un desarrollo integral e intermodal, relacionado con directrices de ordenación del territorio, a escala regional, rechazando un principio de causalidad directo e inmediato entre infraestructuras y desarrollo, ya que, como afirman numerosos expertos, la existencia de infraestructuras es una de las condiciones necesarias e imprescindibles para el desarrollo regional, pero está lejos de ser una condición suficiente.

Hay que comprender la dimensión regional de un instrumento tan potente y con elevada capacidad de estructuración territorial, para que forma parte de las estrategias territoriales, en vez de actuar como condicionante o quedar relegado, como ha ocurrido en muchas regiones, evitando los problemas que se han planteado por insuficiencias en la planificación y previsión de necesidades.

Las carencias en infraestructuras, concretamente en las de transporte, dificultan seriamente el desarrollo regional y la integración territorial, que exigen una adecuada movilidad de personas y mercancías, cuyo desplazamiento se podrá realizar de distintos modos, en atención a las aptitudes y condiciones que, en un análisis conjunto de todos los factores, deben hacerse intervenir.

El papel del sistema de transportes, a través de la configuración de una red, permite hablar del concepto de accesibilidad y de cómo ésta influye en la localización geográfica de las actividades, o en la alteración del equilibrio previo que pudiera existir, en el aprovechamiento del espacio y sus recursos, para las actividades económicas.

Los transportes y las comunicaciones son la función más relevante en la óptica del desarrollo regional, en relación con los problemas de localización y posición de las regiones en el contexto internacional, favoreciendo procesos de concentración. Pero hay que recordar que ninguna red de comunicaciones garantiza por sí misma el desarrollo y la articulación de un territorio, y que no sólo debemos fijarnos en los aspectos comerciales, económicos o de mayor velocidad y rapidez en los contactos y relaciones, entrando en juego otros aspectos sociales, culturales, ambientales y de bienestar, que han de ser tenidos en cuenta desde un punto de vista integral.

También es cierto que en el nuevo escenario de competitividad espacial, a escala internacional, el papel de las redes de transportes supera la concepción de estructurante de mercados, economías y sociedades de carácter nacional, al tiempo que se hace patente la relación entre regiones de diferentes Estados en la configuración de un nuevo espacio de dimensiones europeas, que exige redes de transportes adecuadas.

El mercado único y el proceso de unidad europea comportan también la necesidad de avanzar hacia una integración supranacional de los sistemas de conexiones y redes de transportes. La eficacia, utilidad y rentabilidad de las acciones que se hagan en el sistema de transportes están en función de la extensión y densidad de la red en la que se integran, y no en la yuxtaposición de iniciativas descoordinadas.

Los ejes de desarrollo o ejes de conexiones, favorecen la difusión de las innovaciones tecnológicas y las relaciones entre centros de producción y consumo en el marco del mercado único. Es esencial el considerar el papel de las nuevas tecnologías, e insistir en que las infraestructuras de transporte no determinan procesos de desarrollo regional, si faltan otros factores como la incentivación empresarial, la innovación, el mercado de trabajo, la formación profesional, etc., pero también teniendo claro que el impulso del desarrollo exige unas redes de transportes adecuadas, y que podrían ser el factor para afianzar el criterio de competitividad territorial en un espacio europeo integrado.

Como todos los sistemas, el de transportes está compuesto de un conjunto de elementos, atributos y relaciones. Hay que señalar tres elementos: el componente infraestructural, el móvil y la componente organizativa. Es importante distinguir entre infraestructura de transporte, que define una capacidad de transporte potencial, y equipamiento en transporte, que determina aspectos concretos de la oferta real.

El sistema de transportes, dentro del sistema territorial, cubre tres funciones: accesibilidad espacial, conexión del sistema productivo y la actividad productiva que genera por sí mismo. En la accesibilidad, hay que tener en cuenta la interrelación entre los elementos del espacio, con independencia de la demanda de comunicación entre los mismos (accesibilidad potencial) y la del concepto de accesibilidad como factor de interacción entre los nudos del territorio, en base al poder de atracción de cada región, lo que posibilita unir los factores de transporte, los de localización y los usos del suelo, reflejando las ventajas comparativas de una región respecto a la fricción que supone el espacio y su distanciamiento de otros espacios regionales.

La convergencia real con el entorno europeo concede gran importancia al aprovechamiento de las ventajas que puede deparar un buen sistema de comunicaciones para una economía que, como la del País Vasco, en principio, se encuentra alejada de los principales ejes de desarrollo europeos y que, por otra parte, debe aprovechar el hecho de encontrarse en la encrucijada de dos ejes de comunicación de cierta importancia, como son el de París-Madrid-Lisboa, y el del Cantábrico-Valle del Ebro-Mediterráneo.

Son conocidas las deficiencias de la red ferroviaria que debe articular, con alta capacidad, las capitales vascas entre sí y con los ejes norte-sur y este-oeste, antes citados. Son también importantes las obras que se están acometiendo en la red de carreteras con tramos conflictivos, por diversas razones, como la Eibar-Vitoria, el enlace de las autopistas A-8 y A-68, el corredor Durango-Bergara-Beasain, etc. El Plan General de Carreteras presta especial atención a los itinerarios internacionales definidos en el Acuerdo Europeo (Ginebra, 1985), que son: El itinerario E-70 (La Coruña, Oviedo, Bilbao, San Sebastián, Burdeos) asignado a la N-634, Solución Ugaldebieta, Tramo Ugaldebieta Fase IV, Solución Sur de Bilbao y A-8 hasta Behobia; el itinerario E-80 (Lisboa, Coimbra, Salamanca, Valladolid, Burgos, San Sebastián, Pau) asignado a la A-1 hasta Armiñón, N-1 hasta Vitoria, N-240 entre Vitoria y Urbina, A-1 entre Urbina y Maltzaga, y A-8 hasta Behobia (mientras se utilizará la N-1 entre Armiñón y San Sebastián); el itinerario E-05 (Glasgow, San Sebastián, Burgos, Madrid, Sevilla, Cádiz, Algeciras) asignado al mismo itinerario que la E-80; y el itinerario E-804 (Bilbao, Zaragoza, Barcelona) asignado a la A-68 entre Bilbao y Miranda de Ebro.

En la Cumbre de Essen (1994) se fijaron los 14 proyectos de infraestructuras del transporte prioritarios para la Unión Europea. Estos proyectos, unos para tráfico de pasajeros y otros de pasajeros y mercancías, pretenden acortar las distancias, mejorar las relaciones comerciales, mejorar los servicios de mercancías y de pasajeros, repercutir positivamente en el desarrollo económico de las regiones y en su cohesión social, sin olvidar las cuestiones ambientales.

Nos afecta particularmente la línea Vitoria-Dax del proyecto nº 3 (Tren de alta velocidad Sur, Madrid-Vitoria-Dax por un lado, y Madrid-Barcelona-Montpellier, por la parte mediterránea). También nos interesa el proyecto nº 8 (Enlace multimodal Portugal-España-Europa Central) en su línea Lisboa-Irún, en la que desde Valladolid se enlaza con Vitoria y San Sebastián, con lo que se produce el encuentro con el trazado del proyecto nº 3. Estos proyectos cuentan con un informe de progreso realizado por la Comisión europea para la Cumbre de Cardiff (Junio de 1998).

Los dos proyectos que afectan a nuestro territorio, son esenciales para contribuir al desarrollo del sistema de asentamientos, productivo y de conexiones, al tiempo que contribuyen a reforzar la cohesión social interna y la regional de todo el conjunto, en un proyecto integrado de Europa.

No hay que olvidar los esfuerzos que, para conseguir esta integración en el proyecto de unidad europeo, están realizando las regiones del Eje Mediterráneo y más recientemente las Transpirenaicas en la iniciativa comunitaria Interreg. II C, buscando las interconexiones entre los dos lados del Pirineo y la inclusión de un gran proyecto transpirenaico en el esquema europeo de los transportes (RTE-T 2000), como se ha puesto de manifiesto en el Coloquio Europeo de Toulouse (Dic. 1999).

Al hablar de integración del Sistema de transportes y su inserción territorial, más allá de la mera reserva de espacios, tenemos la integración con las redes de todos los sistemas de comunicación, con el campo urbanístico y de gestión de las Instituciones, con las políticas municipales, e integración del mercado de movilidad con calidades equiparables entre redes y sistemas.

Los Planes de Infraestructuras deben atender a los principios de eficiencia, eficacia y efectividad, junto con las cuestiones económicas y sociales, además de la calidad y de la minimización de los impactos ambientales.

Las infraestructuras deben ser soporte de un esquema de servicios flexible, competitivo y sostenible. Deben servir para mejorar la posición estratégica del País Vasco en los Ejes europeos; atender los servicios europeos, peninsulares y vascos; mejorar la interconexión de las redes locales; mejorar la inserción urbana; reducir los impactos ambientales; reducir la necesidad de material móvil; longitud de red y tiempos de viajes menores; captación de la demanda y mayor rentabilidad.

En estas cuestiones conviene recordar los criterios de la red transeuropea: Que sea transeuropea (continuidad de la red, incorporación de las tres capitales, ancho europeo y velocidad alta, con unidad de solución, de proyecto y de ejecución, lo que da lugar a una unidad de programación y ejecución); Que sea intermodal (compatible con la incorporación de los accesos a los puertos y aeropuertos, así como a puntos logísticos viarios); Que sirva como conexión interurbana (reforzar y redefinir la accesibilidad a las capitales y otros nudos de interés); y que funcione como una solución sostenible (que encuentre la coexistencia con otras infraestructuras implantadas o a implantar en el territorio).

El Sistema Urbano por el que se ha optado, plantea un modelo de ciudades entre las cuales deben primar las características de funcionalidad, complementariedad y sostenibilidad, para lo que es necesario lograr un elevado grado de integración, siendo esencial, en este sentido, el conseguir un fácil acceso entre ellos.

Los sistemas de comunicaciones deben contemplar la integración del conjunto de núcleos de influencia (en nuestro caso todos los que se localizan entre Valladolid y el País Vasco, y desde aquí hasta Dax, para seguir luego hasta París) y los influjos y presiones de otros ejes europeos y peninsulares. En el aspecto intermodal hay que reforzar y garantizar la continuidad de las conexiones del puerto de Bilbao y el de Pasaia, con los centros comerciales y de producción, en dos direcciones la europea y la meseta, al tiempo que se articulan las

conexiones con Pamplona, el Valle del Ebro, el Eje Mediterráneo y otros núcleos del Eje Atlántico.

El desarrollo de los actuales Sistemas Urbanos, permite afirmar que el País Vasco es una Región Metropolitana, con intensos flujos de trabajo y vida cotidiana dentro de su espacio, con áreas densamente urbanizadas y sectores rurales intercalados, con elevados índices de diversos sectores económicos y aceptable desarrollo de las nuevas tecnologías, todo lo cual potencia su privilegiada posición estratégica.

La actual Europa trata de construirse en base a conexiones de Regiones Metropolitanas, mediante sistemas multimodales. En este proceso de formación de una Europa integrada y cohesionada regionalmente, las nuevas tecnologías pueden elevarnos a nuevos procesos, con el peligro de que se produzca una fractura social y cultural entre los ciudadanos y posibles desequilibrios territoriales y regionales. Hay que conseguir una articulación de flujos funcionales y lugares de identidad en redes regionales urbanas y metropolitanas, que estén internamente más descentralizadas, comunicadas electrónicamente, con participación de los niveles locales, con una red de transportes que refuerce la cohesión regional y no acentúe los desequilibrios territoriales y con preocupaciones medioambientales, para construir unos espacios que se configuren como sistemas de nudos, sistemas nodales territoriales, o sistemas de redes nodales.

Dadas las diversidades y desequilibrios existentes, internos y externos, en Europa y en nuestro País Vasco, la evolución del Sistema de Asentamientos y de los Ejes de Desarrollo, el avance de las nuevas tecnologías, y las demandas sociales a niveles locales y regionales, es evidente que las redes de transporte, si responden a los criterios ya indicados, pueden contribuir eficazmente a conseguir la cohesión regional, que se busca en el actual proceso de construcción de la unidad europea.

BIBLIOGRAFÍA

- BIEHL, D. (1989): "El papel de las infraestructuras en el desarrollo regional", en *Política Regional en la Europa de los años 90*, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda, págs. 401-432.
- BONNAFOUS, A. (1991): "Systèmes de transport et aménagement régional", en *Segundo Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*, Valencia.
- BRUNET, P. (dir.) (1989): *Les villes européennes*, Datar, GIP Reclus, Paris, La Documentation française.
- CASTILLO, J. N. (1993): *Análisis Geográfico Regional y Región*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses.
- CASTILLO, J. et al. (1992): "El espacio atlántico: convergencia de periferias. Análisis de su problemática y definición de una estrategia", en *Ejes territoriales de desarrollo. España en la Europa de los noventa*, Madrid, Economistas Libros, págs., 75-100.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Las Regiones en la década de los noventa. Cuarto Informe Periódico sobre la situación y evolución socioeconómica de las Regiones de la Comunidad*, Bruselas-Luxemburgo. (1991)
- (1992) *Europa 2000, Organizar el Territorio Europeo*, Bruselas-Luxemburgo.
- (1991) *Redes transeuropeas para una Comunidad sin fronteras*, Bruselas-Luxemburgo.
- COMISIÓN EUROPEA (1994): *Europa 2000 +. Cooperación para la Ordenación del Territorio Europeo*, Bruselas-Luxemburgo.
- DOMINGO SOLER, C. (1998): "Las Infraestructuras viarias y la ordenación del territorio", en *Congreso Europeo de Ordenación del Territorio*, Valencia.
- DURAND-DASTES, F. et al. (1992): "Le rôle des flux dans l'organisation des ensembles spatiaux", en *L'Information Géographique*, nº 56, Bris, págs. 35-42.
- DURAND, M.F.; LEVY, J.; y RETAILLE, D. (1992): *Le monde, espaces et systèmes*, Paris, Dalloz-Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.

- EUSKO JAURLARITZA - GOBIERNO VASCO (1993): *Euskal Herriko Errepideen Plan Orokorra 1993 / 2004 - Plan General de Carreteras del País Vasco 1993 / 2004*, Vitoria-Gasteiz, Dpto. de Transportes y Obras Públicas.
- (1996): *Euskadi XXI. Plan Interinstitucional de Infraestructuras y Revitalización de Áreas Desfavorecidas*, Vitoria-Gasteiz, Edita Presidencia del Gobierno Vasco.
- (1997): *Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, Dpto. de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.
- (1999): *Euskadiko Trenbide Sistemari Buruzko Jardunaldiak - Jornadas sobre el Sistema Ferroviario Vasco, Txosten Bilduma - Resumen de las Ponencias*, Vitoria-Gasteiz, Dpto. de Transportes y Obras Públicas.
- GÓMEZ PIÑEIRO, F.J. (1995): "Análisis Geográfico, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente", en *Lurralde* nº 18, INGEBA, Donostia-San Sebastián.
- "La Base Geográfica de las divisiones intrarregionales", en *Boletín de la R.S.B.A.P.*, Año LI, 1995-2 (monográfico), Donostia-San Sebastián. 1995
 - "Análisis Geográfico, Estructuras Territoriales y Sistemas Nodales", en el *Libro Homenaje al Profesor Joan Vilà Valentí*, Barcelona, Universitat de Barcelona. 1999
- GONZÁLEZ LAXE, F. (1992): "Desequilibrios territoriales y su corrección. La cornisa cantábrica y el arco atlántico", en *Estructura Económica de Galicia*, Madrid, Espasa-Calpe.
- HALL, P.C. (1989): "La planificación de una Europa de regiones", en *Urbanismo-COAM*, nº 8, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, págs. 6-15.
- HERCE, M. (1989): "Infraestructuras de transporte terrestre y su incidencia en el desarrollo regional", en *Ponencias XV Reunión de Estudios Regionales*, Murcia, Asociación Española de Ciencia Regional.
- HERRERA, Fco. (1998): *El Sistema de Ciudades de Europa y España*, Madrid, Ediciones Alfa-Delta.
- LABASSE, J. (1991): "Europe communautaire. Géopolitique et région d'Europe", en *L'Information Géographique*, nº 95, París, págs. 89-98.
- MÉNDEZ, R. (1997): *Geografía Económica. La lógica del capitalismo global*, Barcelona, Ariel.
- MÉNDEZ, R. y MOLINERO, F. (1998): *Espacios y Sociedades. Introducción a la Geografía Regional del Mundo*, Barcelona, Ariel.
- MOLLE, W. y CAPELIN, R. (1988): *Regional Impact of Community Policies in Europe*, Aldershot and Brookfield, Avebury Publishers.
- MOPT (1993): *Plan Director de Infraestructuras, 1993-2007*, Madrid, Secretaría de Planificación y Concertación Territorial.
- PADOA-SCHIOPPA, T. et al. (1987): *Efficacité, stabilité et équité. Une stratégie pour l'évolution du système économique de la Communauté européenne*, Bruselas-Luxemburgo, Informe de la Comisión de las Comunidades Europeas.
- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z. (1984): *Geografía del Transporte*, Barcelona, Ariel.
- PUYOL, R. y VINUESA, J. (eds.) (1995): *La Unión Europea*, Madrid, Síntesis.
- RODRÍGUEZ, A. (1995): *Reestructuración socioeconómica y desequilibrios regionales en la Unión Europea*, Madrid, Instituto de Estudios Económicos.
- SEGUI, J. M^a. y PETRUS, J. M^a. (1994): *Geografía de las redes y sistemas de transporte*, Madrid, Síntesis.
- VARLET, J. (1991): "Réseaux de transports rapides et interconnexions en Europe Occidentale", en *L'Information Géographique*, nº 56, París, págs. 101-114.
- VV.AA. (1996): *Ordenación del Territorio*, Murcia, Servicio de Publicaciones de la Univ. de Murcia.

