

El modelo territorial europeo. Tendencias para el siglo XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español

Antonio Serrano Rodríguez

Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, licenciado en Ciencias Económicas, diplomado en Ordenación del Territorio y catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Valencia, es presidente de la Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio, FUNDICOT, y director de los Cursos de Posgrado de Ordenación del Territorio (COT), ahora en su 28 edición. Ha sido director general del Instituto del Territorio y Urbanismo (ITUR) y de la Dirección General de Política Territorial y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente.

An introduction of the concepts "spatial model" and "functional urban region" is undergone. The first is defined as a way in which a specific society relates to, occupies and transforms a particular space while emphasizing its dual role as an accumulative historical process and as a social process. Methodologically speaking, the "spatial model" is described as a synthesis of diachronic processes affecting the city system and the whole of the interdependent social relationships definable in a given territory; it tries to reflect upon the lines of social evolution and to predict typological levels and foreseeable interrelationships in the territory, if the dynamic that has brought the current situation were to go on. The "functional urban region" appears as a qualitative improvement upon the concept of "metropolitan area" where the monocentric character of the latter is seen as strongly tuned down by the incorporation of new centers, urban areas or metropolitan areas, that later will be integrated into the complex of spatial environments with significant daily interrelationships. It has three characteristics: its polynuclear character, its plurifunctionality and its potential for autonomous and self-sustained growth when it reaches a certain size.

Within this frame, European and Spanish spatial models are analyzed along with their tendencies with a view to the year 2011. As a whole, both models have distinguished themselves as concentrated and polarized ones in which functional urban regions concentrate not only population and economic activity but also decision-making centers, centers for research and technological innovation and the main infrastructures and equipment that provide an attractive residential quality of life as well. Also indicated is the

Se realiza una introducción conceptual a las nociones de "modelo territorial" y "región funcional urbana". El primero, como forma en que una determinada sociedad se relaciona, ocupa y transforma un espacio determinado, destacando su doble carácter de proceso histórico acumulativo y de proceso social. Metodológicamente el "modelo territorial" se describe como síntesis del análisis diacrónico del sistema de ciudades y del conjunto de relaciones de interdependencia sociales definibles en el territorio, que trata de reflejar las líneas de evolución social y prever los niveles tipológicos y las interrelaciones previsibles en el territorio, si se continúa la dinámica que nos ha llevado a la situación actual. La "región funcional urbana" aparece como superación cualitativa del concepto de "área metropolitana", en la que el carácter monocéntrico de ésta, se ve fuertemente matizado por la incorporación de nuevos centros, áreas metropolitanas, o áreas urbanas, que pasan a integrarse en el conjunto de ámbitos espaciales con interrelación cotidiana significativa; tienen tres características fundamentales: su carácter plurinuclear, plurifuncional y su potencialidad de crecimiento autónomo y autosostenido cuando alcanza un determinado tamaño.

En este marco se analizan los modelos territoriales europeo y español, y sus tendencias al horizonte del 2011. Como síntesis se señala que ambos son modelos concentrados y polarizados, en los que las regiones funcionales urbanas concentran no sólo la población y la actividad económica, sino también los centros decisivos, los centros de investigación e innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos ligados a la dotación de una calidad de vida atractiva para la residencia, y que la tendencia a la concentración del crecimiento económico en estas regiones funcionales urbanas, y al incremento de las diferencias entre los distintos ámbitos territoriales, no ha cambiado en líneas generales en los últimos cincuenta años; y es muy discutible que en un futuro próximo pueda llegar a cambiar. En todo caso, se recuerda que, junto a la estructura urbana (directriz fundamental de la dinámica socioeconómica), existe una estructura rural que abarca a la mayoría del territorio de la Unión, y que si bien afecta a una población cada vez más reducida, sin embargo presenta una gran importancia socioeconómica y medio ambiental.

Para España se muestra cómo la vuelta a un predominio de una visión sectorial y discrecional en la definición de planes y políticas sectoriales de las administraciones públicas parece confluir hacia una potenciación interesada por los beneficios a corto plazo de la urbanización y de la promoción inmobiliaria en áreas concretas del territorio, a la vez que se hacen propuestas de planes inviables, que responden más a motivaciones propagandísticas y políticas que a verdaderas medidas de desarrollo sectorial o territorial. Las actuaciones que el Gobierno actual realmente impulsa con sus medidas de política infraestructural, económica y ambiental olvidan los objetivos de cohesión territorial y de sostenibilidad del desarrollo propugnados por la Unión Europea y la propia Constitución española, no consideran la necesidad de prever y poner solución a una estructuración municipal obsoleta para lo que son las necesidades del siglo XXI y promueven la concentración en megalópolis urbanas, con una cierta tendencia lineal, siguiendo los principales ejes de comunicación terrestre.

CONSIDERACIONES INICIALES

Introducción al concepto de modelo territorial

De forma sintética podemos señalar que entendemos por "modelo territorial" la manera en que una determinada sociedad se relaciona, ocupa y transforma un espacio determinado (A. Serrano, 1981). Se incluyen en este concepto tanto las pautas de crecimiento o decrecimiento de unos espacios con respecto a otros, como las interrelaciones que se establecen entre los mismos y entre las distintas actividades que interactúan o se soportan sobre el territorio. Medio físico, población, producción, patrimonio, infraestructuras, edificios, equipamientos, sistemas de conexión, marco

tendency to concentrate economic growth in these functional urban regions and the increase of distinctions among the different spatial environments which have not changed in general terms in the last fifty years and which are very unlikely to change in the near future. At any rate, it should be born in mind that, together with urban structure (fundamental guideline for socioeconomic dynamics) there is a rural structure that composes most of EU territory and which, although it affects a decreasing population, still represents great socioeconomic and environmental importance.

As far as Spain is concerned, it is shown that turning back to a predominantly sectoral and unprescribed vision of the definition of plans and public administration sectoral policies seems to flow towards a boost motivated by the short term profits made possible by urbanization and promotion of real estate in specific areas of the territory while making proposals for unfeasible plans which respond more to propagandistic and political motivations than to true plans for spatial and sectoral development. The interventions that the current Government is really pushing using infrastructural, economic, environmental and political measures forgets the goals for territorial cohesion and sustainable development advocated by the European Union and Spanish Constitution itself. It does not consider the need to find solutions to an obsolete municipal structure and make allowances for the needs of the 21st century. They give rise to concentrations in urban megalopolis with a certain linear tendency following the main axes for terrestrial communication.

1. Como es obvio, en un artículo como el presente no es factible incorporar referencias detalladas a las distintas metodologías y componentes utilizados para la abstracción de un “modelo territorial”. El lector interesado puede encontrar una aproximación a las mismas en A. Serrano (1978).

2. En algunos de los estudios a los que nos referimos en estas páginas se apreciarán errores en este proceso de abstracción, cometidos para España, por ejemplo, al utilizar datos municipales y asignar a Barcelona una población de 1.600.000 habitantes, olvidando su realidad metropolitana.

normativo, institucional y social son otros tantos aspectos que inciden y condicionan la forma de ocupar el espacio, siendo el “modelo territorial” una abstracción que trata de sintetizar los aspectos fundamentales que subyacen en la comprensión de la ordenación e interrelación de la componente espacial de todos ellos, con la dinámica social.

En este enfoque, el espacio se considera como sujeto y objeto de la actividad humana. Sujeto, en la medida en que el espacio posee unas características (intrínsecas, como la capacidad de acogida o ciertos recursos naturales; o transformadas, como los cultivos, las infraestructuras o las edificaciones ya disponibles en el territorio) que sirven de soporte básico al desarrollo social. Objeto, en cuanto que la actividad humana (nuevos cultivos, nuevas edificaciones, etcétera) transforma con su dinámica el territorio, el espacio que le sirve de base. Al igual que toda actividad presenta necesariamente una componente espacial –se realiza en, desde, sobre, etcétera un espacio determinado–, no puede comprenderse un espacio concreto, en cuanto a su grado de transformación o estado actual, sin una referencia a las relaciones sociales que se han desarrollado o se están desarrollando sobre el mismo. De esta forma, el espacio juega un doble papel en la evolución social: en primer lugar, es el marco en el que se desarrollan todos los procesos sociales (producción económica, relaciones sociales, etcétera) en la medida en que todas las actividades humanas se realizan en un espacio y tiempo concretos; en segundo lugar, el espacio es parte integrante de estos procesos sociales, ya que es un “recurso” que es transformado (infraestructuras, edificaciones, etcétera) o preservado en dichos procesos para facilitar la reproducción y perpetuación de los mismos.

Estos procesos de transformación-producción del espacio tienen, por otra parte, dos características básicas: son procesos históricos acumulativos y son procesos sociales. Su resultado en un momento determinado del tiempo nos muestra el “estado” actual de lo que podemos definir como sistema territorial: urbes, asentamientos, actividades económicas, parcelas, cultivos, etcétera; y el modo concreto de producirse en una sociedad y tiempo determinados, incluyendo específicamente las relaciones físicoambientales, económicas y sociales, define el “modelo territorial” que caracteriza a ese espacio y sociedad.

Este enfoque del “modelo territorial” como abstracción de un determinado proceso implica, metodológicamente, una objetivación de los elementos que se consideran fundamentales en esa abstracción, estableciendo una tipología en base a la consideración de unos indicadores que nos permitan definir el “nivel relativo”, las “funciones” y, en última instancia, la “jerarquía” y “organización” de los distintos asentamientos y usos del suelo en el territorio, y la importancia y caracterización del conjunto de relaciones que se producen entre los mismos.

Evidentemente, existen distintos indicadores y métodos de categorización¹, que nos pueden llevar a resultados distintos, sobre todo en las áreas fronterizas entre distintos tipos o categorías de ciudades o espacios; adicionalmente, existen problemas de heterogeneidad en la definición o forma de medir determinadas variables, en la distinta forma de producirse fenómenos como el de la suburbanización en los distintos países, etcétera, que hacen complicada la objetivación de la representación del “modelo territorial” de una sociedad concreta².

Como sucede en general en todo proceso complejo, la validación de los resultados obtenidos deberá juzgarse desde la perspectiva de su utilidad para los objetivos planteados. En todo caso, señalemos que son aspectos fundamentales a tener en cuenta en la definición de un “modelo territorial”:

- 1. El sistema de ciudades y las áreas de influencia asociadas. Como síntesis, se busca la definición de los distintos niveles del sistema de ciudades que inciden en el área de análisis, integrando las distintas áreas urbanas, intermedias o rurales en base a una homogeneización tipológica que sea útil a los objetivos del análisis. Pueden utilizarse para la definición de “niveles” en el sistema el análisis discriminante o el análisis multivariante factorial o por componentes, considerando:

- La tipología por caracterización demográfica y la estructura del sistema de asentamientos, haciendo particular referencia a:

“Las ‘regiones funcionales urbanas’ son ámbitos en los que destacan las actividades de control socioeconómico (administración, actividades financieras, sedes de multinacionales, etcétera), servicios especializados (universidad, hospitales, etcétera) o áreas de actividades punteras (investigación e innovación, informática, genética, bioquímica, etcétera)”.

- Los niveles de integración del sistema de núcleos en áreas supramunicipales.
 - La caracterización tipológica de los asentamientos en función del tamaño, estructura y dinámica demográfica.
 - La tipología asociada a la caracterización productiva, considerando aspectos ligados, desde una perspectiva total y por área de actividad, a la producción, al empleo y a la caracterización de la oferta de población activa, a la productividad, a la especialización funcional, a los niveles de ahorro e inversión y a la relevancia del sistema financiero.
 - Tipología asociada a las dotaciones infraestructurales, a los niveles de conexión, centralidad y urbanización.
 - Tipología asociada a los niveles de dotación y a las áreas de servicio en los equipamientos y viviendas.
 - Tipologías asociadas a los niveles de desarrollo cultural, investigador e innovador, con particular referencia al papel de las TIC (tecnologías de la información y de las comunicaciones).
 - Tipologías derivadas de la organización administrativa e institucional del territorio, así como de las pautas de cooperación y coordinación entre los mismos.
 - Tipología asociada a los usos del suelo y a las previsiones urbanísticas barajadas para el mismo.
- 2. Relaciones e interrelaciones territoriales fundamentales que inciden en el sistema territorial y de ciudades definido. Se busca una síntesis de las relaciones de equilibrio, cooperación, dominancia o dependencia en el territorio considerado, así como de las tendencias de evolución esperables para las mismas, estableciendo las tipologías y áreas de influencia correspondientes que se pueden asociar a estas relaciones. Las interrelaciones fundamentales a estudiar son:
- Relaciones laborales. Movimientos recurrentes por motivo de trabajo: origen y destino.
 - Relaciones económicas. Flujos productivos, de comunicación y de decisión económica.
 - Relaciones derivadas del acceso a los equipamientos. Movimientos recurrentes (educación, compras...) y de menor periodicidad (sanitarias, ocio, cultura...): origen y destino.
 - Relaciones sociales y de control político, cultural y social. Centros de decisión y de control cultural, político y social que inciden sobre el área.

El “modelo territorial” es la síntesis de los distintos niveles definibles en los dos apartados anteriores (sistema de ciudades y conjunto de relaciones de interdependencia definibles en el territorio). Pero el “modelo territorial” ha de entenderse de una forma diacrónica; no sólo nos interesa lo que es, sino la evolución que lo ha llevado a esa situación y, sobre todo, lo que denominamos el “modelo territorial tendencial”, que trata de reflejar las líneas de evolución social y prever los niveles tipológicos y las interrelaciones previsibles en el territorio y en los ámbitos urbanos definidos, si continúa la dinámica que nos ha llevado a la situación actual, delineando las previsibles áreas espaciales futuras de influencia e interrelación de cada ciudad o asentamiento territorial.

La comprensión de las pautas de transformación del “modelo territorial actual” hacia el “modelo territorial tendencial” y su contraste con los objetivos deseados para el territorio nos permiten definir y situar posibles líneas de intervención dirigidas a modificar procesos que puedan no ser deseados, tal y como apreciaremos en apartados siguientes para la Unión Europea.

La delimitación de las áreas metropolitanas y de las regiones funcionales urbanas

Un primer problema que se plantea en el estudio del “modelo territorial” de un determinado espacio es el de la delimitación de los ámbitos funcionales reales en la dinámica territorial, estableciendo los espacios que integran dichos ámbitos y que nos permiten hablar de regiones funcionales urbanas, áreas metropolitanas, áreas urbanas o espacios rurales, según los casos.

Como se señalaba hace ya casi una década (A. Serrano, 1993), las transformaciones en el campo productivo, del transporte y de las comunicaciones, o en el conjunto de relaciones sociales y de comportamientos que caracterizan a la sociedad actual, han llevado a cambios profundos en la propia

tipos, no lo son para los niveles centrales de cada tipo ni para la precisión de los elementos que pueden reflejar (o describir) la existencia del hecho supramunicipal.

Así, con respecto a las “regiones funcionales urbanas”, ya se señalaban (A. Serrano, 1993) los aspectos que llevaban a superar el concepto de “área metropolitana”, como ámbito de acción situado entre los 10 y 25 kilómetros de radio, aproximadamente, por el de “región funcional urbana”, donde el ámbito de acción crece sensiblemente y puede llegar a superar los 100 kilómetros (en consonancia con las mejoras de los transportes, que permiten salvar esas distancias en tiempos aceptables para las relaciones cotidianas), y en la que el carácter monocéntrico de las áreas metropolitanas (polarizadas en un único municipio central, origen de la formación del área metropolitana) se ve fuertemente matizado por la incorporación de nuevos centros –de similar o inferior relevancia, orígenes a su vez del establecimiento de áreas metropolitanas o de áreas urbanas–, que pasan a integrarse en el conjunto de la región funcional urbana. La región funcional urbana presenta entonces tres características de gran relevancia para el análisis territorial: su carácter plurinuclear, su carácter plurifuncional y su potencialidad de crecimiento autónomo y autosostenido cuando alcanza un determinado volumen de población o de actividad en su área de influencia. Como ejemplo, en la figura 1 se recoge la Región Funcional Urbana de Valencia, creciente ampliación de un área metropolitana de 44 municipios y 1.150 km², a un total de 112 municipios, con unos 6.040 km², que pasa de unos 1,4 millones de habitantes del área metropolitana a los 2,2 millones para el conjunto de la RFU, con claras centralidades complementarias reales y potenciales a Valencia (figura 1).

3. La necesidad de interrelación con el exterior de la región funcional urbana o del área metropolitana surge a distintos niveles:

- En la medida en que son necesariamente deficitarias en productos alimenticios y materias primas, que deben importar del exterior.
- En cuanto que generan productos y servicios que las convierten en centro exportador, atrayendo las demandas correspondientes.
- En cuanto que concentran las actividades punteras (investigación, nuevas tecnologías productivas, etcétera), las actividades de control socioeconómico (administración, actividades financieras, etcétera), o los servicios más especializados (universidad, hospitales, etcétera), por lo que generan la dependencia socioeconómica de su área de influencia respecto a las empresas matrices, sedes bancarias, organismos administrativos, etcétera, que se localizan en ellas; o por la subordinación tecnológica que implica el depender de los centros primarios de investigación para el acceso a innovaciones.
- En cuanto que surge la necesidad de interrelación con otras áreas metropolitanas y regiones funcionales urbanas, nacionales e internacionales, a nivel de intercambio, difusión de innovaciones, etcétera, que asegure un funcionamiento integrado de la actividad socioeconómica en un mundo cuya dinámica cada vez se encuentra más globalizada.

4. La necesidad de transporte de personas (domicilio-trabajo, domicilio-compras, etcétera), de mercancías (*inputs* productivos, abastecimiento comercial, etcétera), y de comunicaciones (pedidos, entrevistas, etcétera).

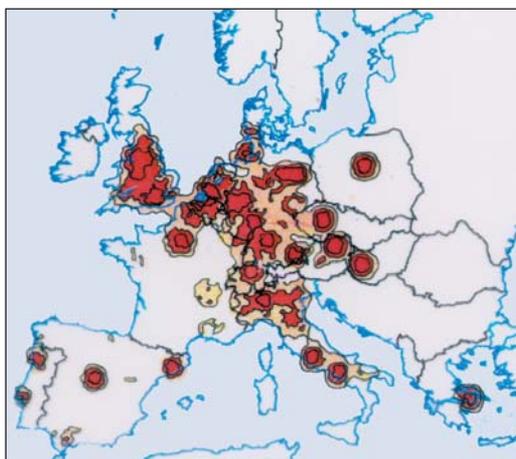
Es evidente que la región funcional urbana y el área metropolitana, cada una en su nivel, presentan una fuerte concentración de actividades que las delimitan como ámbito productivo destacado en su entorno territorial, fundamentalmente en las áreas ligadas a actividades de control socioeconómico (administración, actividades financieras, sedes de multinacionales, etcétera), en servicios especializados (universidad, hospitales, etcétera) o en áreas de actividades punteras (investigación e innovación, informática, genética, bioquímica, etcétera).

Morfológicamente, estas estructuras supramunicipales se pueden describir considerando los siguientes elementos (A. Serrano, 1983):

- Un núcleo central, generalmente integrado por el municipio originariamente más activo.
- Centros dependientes, generalmente integrados por los municipios circunscritos al municipio central en diferentes coronas.
- Centros terciarios, generalmente centros resultantes del proceso de renovación o ensanche urbano, sobre el núcleo central o sobre los centros dependientes no industrializados.
- Barrios residenciales, generados en las periferias de los distintos núcleos pero gravitando siempre sobre el núcleo central, o sobre los otros centros, y sobre las vías de acceso a los mismos.
- Zonas marginales, que coinciden generalmente con las anexas a áreas industriales, con los espacios intersticiales dejados en la construcción del continuo urbano, o con centros históricos degradados.
- Zonas fabriles tradicionales, normalmente inmersas en el suelo urbano de los núcleos, a veces con fuertes procesos de renovación ligados a necesidades de reurbanización.
- Zonas industriales y terciarias de nueva creación, que buscan fundamentalmente áreas de buena accesibilidad, diferenciadas de las zonas de residencia, en las industriales, y conexas a éstas, en las terciarias.
- Unas redes y unos sistemas de transporte y de comunicaciones que posibilitan los flujos de relación con el exterior³ y los flujos de relación interna que se corresponden con las distintas actividades cotidianas que se desarrollan en el área metropolitana o en la región funcional urbana, respectivamente⁴. Sin una adecuada infraestructura y servicio interno de transportes y comunicaciones, ni las áreas metropolitanas ni las regiones funcionales urbanas podrían existir en su funcionamiento y estado actual, y viceversa, un adecuado sistema de infraestructuras de transporte y comunicaciones posibilita el crecimiento y consolidación del fenómeno, que se va expandiendo apoyado en los principales ejes viarios (fundamentalmente), ferroviarios o fluviales.

En este marco es en el que es posible comprender la dinámica territorial y el propio proceso de crecimiento y expansión urbana, que tiende a adquirir caracteres cada vez más discontinuos y difusos por la

“El ‘modelo territorial’ europeo, y en su marco el ‘modelo territorial’ español, son modelos concentrados y polarizados espacialmente, en los que las regiones funcionales urbanas concentran no sólo la población y la actividad económica, sino también los centros decisionales, los centros de investigación e innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos ligados a la dotación de una calidad de vida atractiva para la residencia”.



CONCENTRACIONES URBANAS

- 3 millones de hab./
radio de 100 km.
- 3 millones de hab./
radio de 75 km.
- 3 millones de hab./
radio de 50 km.

Figura 2: Concentración de una población de tres millones de habitantes de 50 km (rojo fuerte) y 100 km (amarillo).

5. Los desequilibrios territoriales tienden a medirse en términos de renta familiar disponible per cápita o de producción per cápita. Naturalmente, estos valores son el cociente entre una magnitud demográfica. Y en muchas ocasiones la supuesta tendencia a la igualdad ha venido proviniendo de un descenso más acusado de la segunda que de la primera de las áreas más desfavorecidas; no obstante, la localización de la población, de los equipamientos, de la actividad y del control económico y social, y de la riqueza, se produce de una manera crecientemente concentrada en las grandes áreas urbanas y en su ámbito metropolitano o regional de influencia.

irrupción de sistemas de comunicaciones y control de alta potencialidad (banda ancha y comunicaciones a alta velocidad de datos digitales) y de sistemas de transporte como la alta velocidad ferroviaria, que hacen posible desplazamientos cotidianos entre centros que distan más de 200 kilómetros entre sí.

ÁREAS METROPOLITANAS Y REGIONALES FUNCIONALES URBANAS EN EL MODELO TERRITORIAL EUROPEO

El modelo territorial de la Unión Europea de fin de siglo

De una forma general podemos señalar que el “modelo territorial” europeo, y en su marco el “modelo territorial” español, es un modelo concentrado y polarizado espacialmente, en el que las áreas metropolitanas o las regiones funcionales urbanas concentran no sólo la población y la actividad económica, sino también los centros decisionales, los centros de investigación e innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos ligados a la dotación de una calidad de vida atractiva para la residencia. Este “modelo” es, como ya antes hemos señalado, el resultado de los procesos históricos de transformación y desarrollo de cada uno de sus Estados, en un marco de crecientes interdependencias internacionales.

Su característica básica se encuentra en la consolidación de los procesos de concentración relativa de la población, de la actividad, de la riqueza y del control político y económico en un número reducido de espacios fuertemente urbanizados. Éstos sobrepasan el estricto ámbito “municipal” y trascienden a zonas cada vez más amplias de su entorno. Las áreas metropolitanas y las regiones funcionales urbanas se constituyen así en el elemento fundamental de referencia de la Europa contemporánea. La tendencia a la concentración del crecimiento económico en estas grandes áreas metropolitanas, o en las regiones funcionales urbanas, y al incremento de las diferencias entre los

DISTRIBUCIÓN DE ÁREAS URBANAS FUNCIONALES (RUF) EN LA CEE

PAÍS Nº	Nº RUF	% POBLACIÓN DE LA NACIÓN RESIDIENDO EN RUF
Bélgica	4	69
Dinamarca	2	46
Francia	22	48
Alemania	28	63
Grecia	2	45
Irlanda	1	40
Italia	17	46
Holanda	4	44
Reino Unido	24	54
España	16	57
Portugal	2	60
TOTAL	122	53

Cuadro 1. Fuente: Informe de la Universidad de Reading a la CEE en septiembre de 1987 sobre: problemas urbanos y política comunitaria en la Comunidad Europea de los 12.

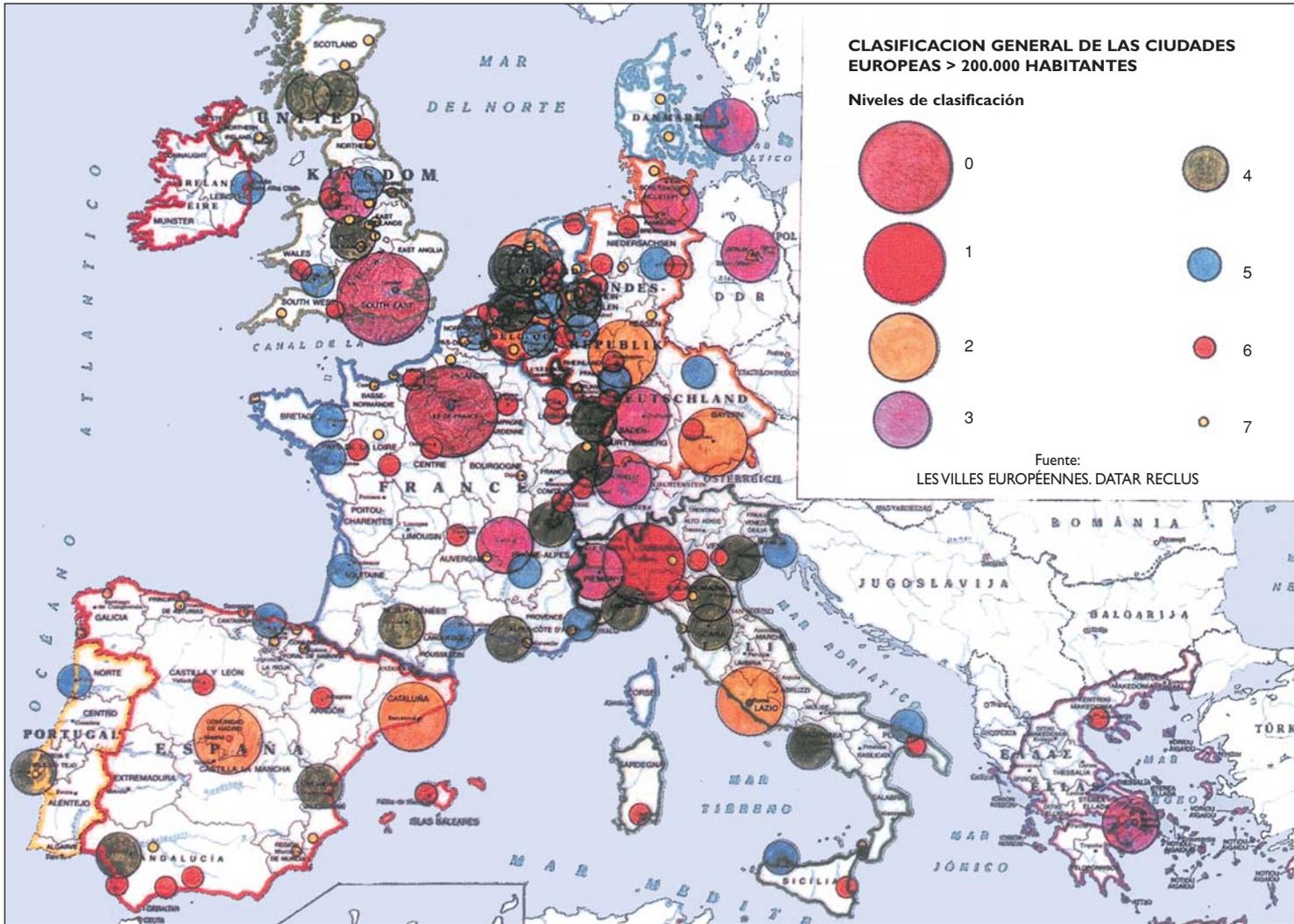


Figura 3: Jerarquía y tipología de ciudades europeas.
Fuente: Brunet (1989). Datar-Reclus.

distintos ámbitos territoriales no ha cambiado, en líneas generales, hasta la actualidad en los últimos 50 años, y es muy discutible que en un futuro próximo pueda llegar a cambiar, pese a procesos puntuales de desconcentración, de vuelta al medio rural de sus orígenes o hacia áreas de alta calidad ambiental, de los trabajadores jubilados o de los despedidos con altas indemnizaciones en áreas urbanas en crisis. De hecho, históricamente, cada recuperación de un cierto ritmo en el crecimiento económico ha tendido a agudizar las tendencias al desequilibrio⁵ entre las distintas áreas espaciales. Como consecuencia, es factible afirmar que el “modelo territorial” articulador de los espacios de la Unión Europea, como resultado de los procesos históricos de transformación y desarrollo de sus Estados en un marco de crecientes interdependencias internacionales, presenta, como característica básica, la consolidación de los procesos de concentración relativa de la población, de la actividad, de la riqueza y del control político y económico en un número reducido de áreas metropolitanas y de regiones funcionales urbanas.

Así, durante la década de los años ochenta, de unos 335 millones de habitantes de la Europa de los 12, una quinta parte vivía en ciudades superiores a 250.000 habitantes; otra quinta parte en ciudades entre 50.000 y 250.000 habitantes; dos quintas partes en ciudades inferiores a 50.000 habitantes, y sólo una quinta parte del total residía en áreas que pudiéramos considerar rurales. Y ello, con fuertes desigualdades entre la Europa del norte y la Europa del sur en los porcentajes que corresponden a cada tipo de áreas y ciudades (véase la figura 2). Así, estos datos se concretaban en la Europa de los 12 en un total de 165 áreas metropolitanas, aglomeraciones urbanas o regiones funcionales urbanas de más de 200.000 habitantes, que se encontraban en gran parte concentradas en tres grandes ámbitos territoriales centroeuropeos: Inglaterra, Benelux y sur-suroeste de Alemania, y en el norte de Italia.

6. Las variables consideradas en este estudio han sido: 1. Población en 1987, según distintas publicaciones estatales y estimaciones de los autores. 2. Crecimiento de la población 1970-1985. 3. Firmas multinacionales: número de sedes de grandes firmas y establecimientos trabajando para el mercado internacional. 4. Infraestructuras y actividades tecnopolitanas: tecnología avanzada, equipamientos de innovación, extensión de política de tecnópolis. 5. Ingenieros y cuadros técnicos: proporción de cuadros especializados respecto a la población activa. 6. Investigación: investigadores, laboratorios de carácter internacional públicos y privados. 7. Función universitaria: estudiantes, estudiantes extranjeros, reputación internacional de universidades y escuelas. 8. Puestos financieros: presencia de bolsas de valores, de materias primas, mercados y sedes de grandes bancos. 9. Tráfico de aeropuertos: pasajeros embarcados y desembarcados. 10. Puertos: toneladas de mercancías embarcadas y desembarcadas. 11. Función cultural: creación artística y literaria, moda, teatro, cine; manifestaciones culturales de carácter internacional, festivales, museos y monumentos muy visitados. 12. Ferias y salones de carácter anual. 13. Congresos. 14. Prensa y ediciones: número y tirada de diarios, actividad editorial. 15. Telecomunicaciones: centrales telefónicas, telepuertos, nudos de redes especializadas y de cable. 16. Especialización: oferta diferencial respecto de otras ciudades..
7. En España existían 26 áreas urbanas, metropolitanas o regiones funcionales urbanas que superaban los 200.000 habitantes en 1991.
8. Luxemburgo, Bélgica, Países Bajos y Alemania tienen ya un muy alto porcentaje de suelo urbanizado; en este último país, por ejemplo, la media de pérdida diaria de suelo llegó a ser de 120 ha en 1997–AEMA (2002)–. También las zonas turísticas del litoral sufren este problema, aunque se encuentren localizadas en otros tipos de regiones desde la perspectiva de la urbanización.
9. Entre 1980 y 1995 la población en el área analizada por la Agencia Europea de Medio Ambiente se ha incrementado en un 5% y el número de viviendas en un 19%, llevando a la media de personas por vivienda por debajo de 2,5 (AEMA, 2001, pág 19).

En el informe de la Universidad de Reading a la CEE, de septiembre de 1987, sobre problemas urbanos y política comunitaria en la Comunidad Europea de los 12, se señalan las áreas urbanas funcionales definibles en Europa, considerando éstas como el área configurada por las zonas circundantes a un núcleo urbano central de más de 200.000 habitantes y más de 20.000 puestos de trabajo, cuyos habitantes se desplazan diariamente para trabajar al núcleo central más que a otra parte, y cuya población total supera los 330.000 habitantes. El número de áreas así definidas, su distribución por países y el porcentaje de población que acogían se aprecian en el cuadro 1.

Como puede verse, más de la mitad de la población de la Europa de los 12 residía en este tipo de áreas urbanas, llegando en el caso de Bélgica a superar dos terceras partes de la población total. España, con 16 RUF y una población del 57% del total, se situaba en una posición un poco por encima de la media de la CEE de los 11 (excluida Luxemburgo).

Para la Europa de los 12, en mayo de 1989 se realiza un estudio por Datar-Reclus sobre *Les Villes Européennes* (Brunet, 1989) que establecía una primera tipología jerarquizada de las ciudades europeas⁶, cuyos resultados apreciamos en el cuadro 2 y en la figura 3.

Cinco años después de este trabajo iba a publicarse un segundo, realizado por Cattán *et al.* (1994), que incorpora algunas modificaciones sobre el anterior. En primer lugar, el número de ámbitos considerados se eleva a 169, también referidos a áreas urbanas de más de 200.000 habitantes. En segundo lugar, este trabajo dedica especial consideración a la accesibilidad y a la atracción de las distintas ciudades, además de a otras variables tradicionales ya consideradas por Brunet (1989). Los resultados se resumen en el cuadro 3.

Como podemos apreciar, existen 25 ciudades españolas incluidas en la tipología de Brunet que pasan a ser sólo 16 en la de Cattán, si bien en ambos casos con algunos errores en su consideración, al no haberse tenido en cuenta que varias de ellas se integraban ya en esas fechas en áreas metropolitanas o en regiones funcionales urbanas⁷, con caracterización en las variables básicas que las harían situarse en grupos distintos. No obstante lo cual, estos estudios pueden considerarse una buena primera aproximación al análisis de las jerarquías y tipologías en el sistema de ciudades europeo de finales de los ochenta y principios de los noventa del siglo xx.

En la figura 4 –Comisión Europea (2001)– se recoge una información complementaria que relaciona el tipo de regiones definibles en la UE, a nivel de NUTs 3 (el equivalente a las provincias españolas), atendiendo a seis categorías diferenciadas de espacios. El primer nivel vendría caracterizado por “Regiones con predominio de una gran metrópoli”; los ejemplos más característicos son Madrid, Lisboa, Londres o París, aunque es discutible la inclusión de algunas ciudades en este grupo; como también lo es en el segundo, constituido por “Regiones policéntricas con una elevada densidad urbana y rural”, en el que se encuadra a Barcelona, Valencia o Zaragoza (típico ejemplo de concentración del primer tipo).

En todo caso, en el primer grupo de regiones –“Regiones con predominio de una gran metrópoli”– los problemas más característicos se centran en el conflicto entre la expansión urbana y un medio rural o natural, que no puede resistir la presión especulativa de la urbanización; se genera un modelo crecientemente difuso (de baja o muy baja densidad de población y edificación) a medida que nos alejamos del casco central, con crecientes problemas de movilidad, precio del suelo y de la vivienda, consumo energético, contaminación y, en una palabra, insostenibilidad. Frente a las claras ventajas de estas grandes urbes desde la perspectiva de su atracción de actividades productivas, de la localización de servicios de alto nivel para las empresas (financieros, de asesoramiento y gestión, etcétera), de centralización de la I+D+T+i (investigación, desarrollo, tecnología e innovación), de centralización de la oferta y control cultural y social, etcétera, hay que citar como problemas más evidentes el fuerte consumo de suelo, producto fundamentalmente de una creciente urbanización difusa periférica⁸, asociada a un fuerte incremento de los metros cuadrados de techo construidos por persona y de la reducción del indicador del cociente entre el número de personas y el número de viviendas totales⁹; el creciente flujo de recursos, productos, mercancías y

JERARQUÍA URBANA DE LAS CIUDADES EUROPEAS EN 1989

GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4	GRUPO 5	GRUPO 6	GRUPO 7	GRUPO 8
83. Londres	70. Milán	66. Madrid	58. Manchester Colonia Lisboa	51. Birmingham	42. Bonn	34. Zaragoza Mayence- Wiesbaden	25. Sarrebruck Tarragona Belfast Saint Etienne
81. París		65. Múnich Francfort	57. Berlín Hamburgo	50. Glasgow	41. Lille Niza	33. Liverpool Newcastle Trento Berna Lausanna Southampton Salónica Trento Nancy	24. Córdoba Coventry Messina Módena Aarhus Duisbourg El Havre Murcia Alicante Orense Kiel Kassel Harlem Santa Cruz
		64. Roma Bruselas Barcelona	56. Stuttgart Copenhague Atenas	49. Viena Edimburgo	40. Bristol Burdeos Hanovre Grenoble	32. Karlsruhe Grand Bréme Rouen	23. Plymouth Linz Frigourg-Br. Tilburg Nottinghaam Graz Wuppertal
		63. Amsterdam	55. Rotterdam Zurich	48. Marsella	39. Montpellier Nantes Dublin Oporto	31. Málaga Cagliari Padua Arnhem	22. Aberdeen Caen Brescia Enschede Sheffield San Sebastián Reggio Bielefeld Dijon
			54. Turín	47. Nápoles	38. Nuremberg Eindhoven Bilbao	30. Cardiff Brunswick Palma Munster Metz	21. Brest Teesside Pamplona Cannes Dordrecht Santander Hull Livourne Amiens
			53. Lyon	46. Sevilla Strasbourg	37. Palermo Bari Mannheim	29. Augsbourg	20. A Coruña Leicester Valenciennes Oviedo Lübeck
			52. Génova	45. Bale Venecia Utrecht	36. Lieja Leeds- Bradford Rennes	28. Angers Dortmund Nimègue Clermont Verona Aix Orleans	19. Le Mans Lens Gijón
				44. Düsseldorf Florenca Bolonia La Haya Anvers Toulouse	35. Trieste Essen	27. Cádiz Catania Parma Groningue Reims	18. Stoke-on-Trent Charleroi München Gladbach
				43. Valencia Génes		26. Las Palmas Granada Tours Valladolid Bochum	

Cuadro 2. Fuente: Brunet (1989). *Les villes Européennes*. Datar-Reclus. París. 1989.

“Berlín pasará a ser, junto con Londres y París, uno de los tres centros de influencia mundial de la Unión Europea. Las regiones urbanas del Ruhr, en Alemania; Ranstad, en los Países Bajos, o, a un menor nivel, Hamburgo, Francfort, Múnich, Lyon, Madrid, Barcelona y Milán definen los distintos centros de control de la economía europea en cada ámbito respectivo”.

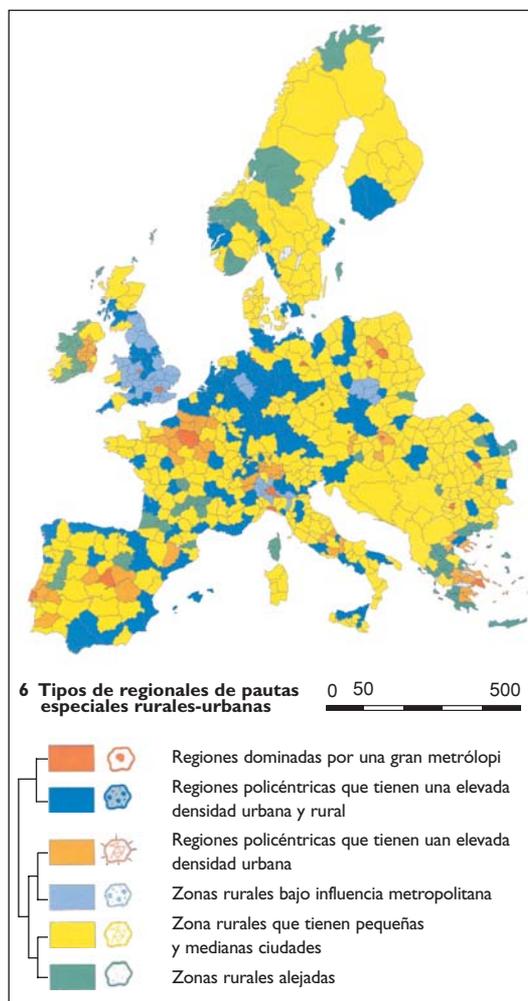


Figura 4: Tipos de regiones urbanas.
Fuente: Comisión Europea (2001):
Segundo informe sobre la cohesión económica y social.

relaciones necesarias para mantener el área, que va incrementando los niveles de insostenibilidad de la misma, y la creciente ineficiencia energética y ambiental en su funcionamiento.

El segundo tipo de regiones –“Regiones policéntricas con una elevada densidad urbana y rural”– se centra en aquellas caracterizadas por la existencia de varios centros, con elevada densidad urbana y rural, que coexisten en un territorio con relaciones tanto de competencia como de complementariedad. La diferencia con el grupo anterior está en que la dependencia de un núcleo central no es tan marcada, pero los problemas generados son similares, aunque la movilidad media obligada suele ser menor, por lo que la congestión y los costes externos ambientales son también menores. Quizá el ejemplo más representativo en España sea el caso de Asturias, con Gijón, Oviedo y Avilés en esa situación de complementariedad-competencia antes señalada, que nos permite hablar de una región funcional urbana integrada por las tres ciudades y sus espacios intermedios (el triángulo central asturiano). Más discutible, como se ha dicho, es el hecho de que esta situación sea aplicable a Barcelona, Valencia, Sevilla o Málaga, y muchísimo menos a Zaragoza. En todo caso, las ventajas diferenciales de estas áreas se sitúan en la posibilidad de utilizar el policentrismo como base de esquemas de desarrollo que aprovechen sus sinergias y complementariedades potenciales en una planificación que utilice los espacios intermedios, el medio ambiente, el patrimonio natural y cultural, y la racionalización de la movilidad como bases para un desarrollo más sostenible.

El tercer tipo de regiones recoge “Áreas policéntricas de elevada densidad urbana, rodeadas de un cierto desierto rural”. Son características de espacios periféricos a las regiones del primer tipo en el que el medio rural ha sido succionado por la gran metrópoli y la población restante se tiende a concentrar en las capitales de provincia y en un reducido número de espacios urbanos, lo que explica su alta tasa de población urbana. Los ejemplos más característicos en España son Guadalajara, Cuenca o Ávila, respecto a Madrid, o Lleida, respecto a Barcelona. Estos espacios van entrando progresivamente en el área de influencia de la gran metrópoli, pero tienen potenciales de desarrollo autóctonos, en base, precisamente, a la localización y accesibilidad a esos espacios. Uno de sus problemas es su relación e integración con un medio rural normalmente necesitado de subvenciones para su subsistencia, en el que políticas de diversificación de la actividad productiva (turismo rural, preservación del medio ambiente, etcétera.) son la única alternativa viable.

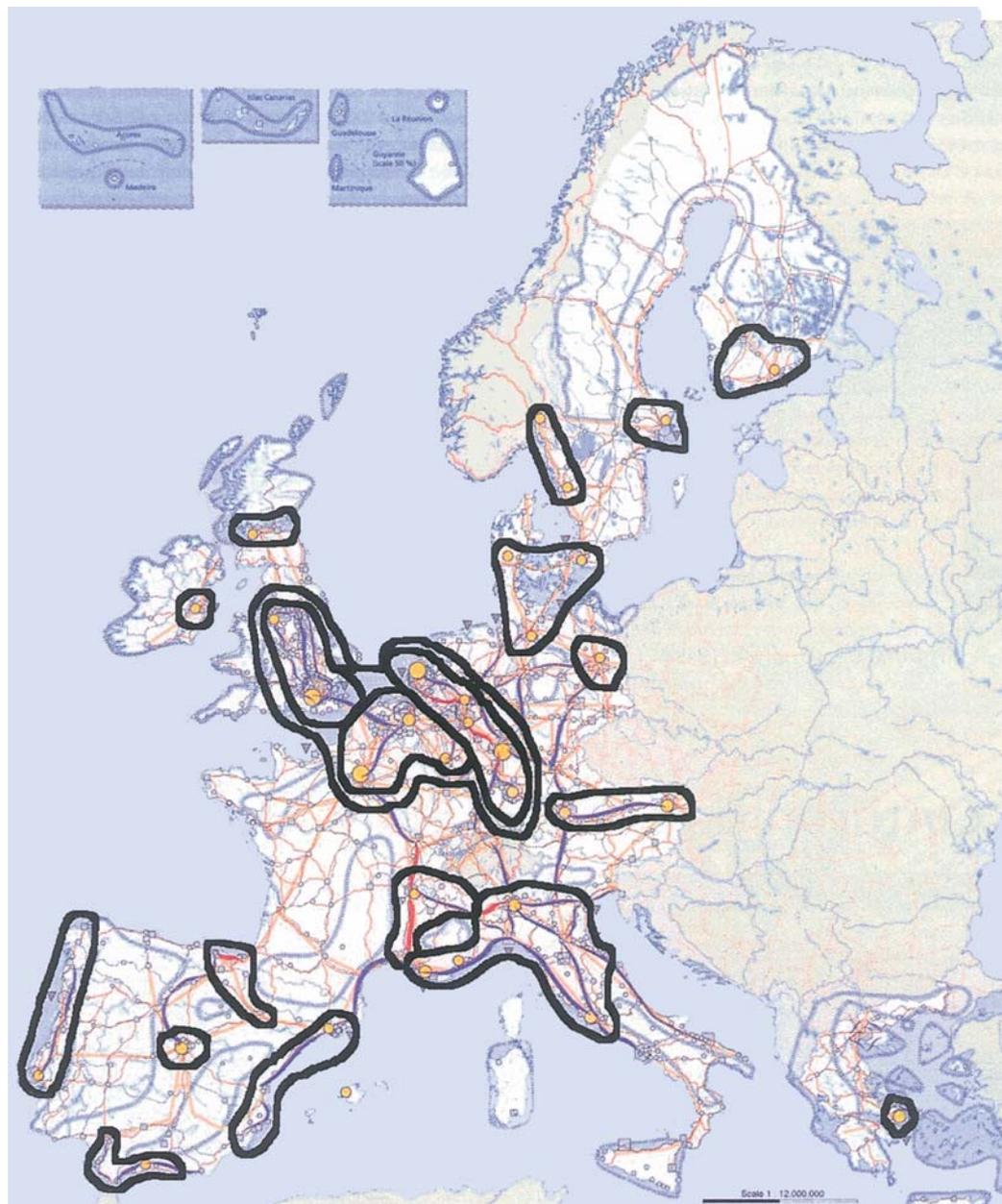
El cuarto grupo de regiones recoge “Espacios rurales dependientes de las áreas urbanas más próximas”. En España no se ha catalogado ninguna provincia bajo esta categoría, aunque la diferencia con el grupo anterior es difícil de precisar, sobre todo si se tiene en cuenta la alta especialización relativa de provincias como Cuenca o Teruel en la actividad agraria y la fuerte dependencia respectiva de las mismas de Madrid y Zaragoza. Lugo y Orense con respecto al eje costero gallego, o Zamora respecto a Valladolid, podrían ser otros tantos ejemplos de provincias encuadrables en este tipo de áreas.

El quinto y sexto grupo se centran en “Áreas básicamente rurales”, diferenciándose la sexta por sus problemas de accesibilidad. En ellas los problemas fundamentales son el envejecimiento y la despoblación y, en general, los problemas típicos de las áreas rurales y, para las segundas, de las áreas rurales de montaña.

En todo caso, podemos sintetizar el análisis realizado y las tendencias previsibles para el “modelo territorial europeo” del siglo XXI, señalando que el espacio incluido en el interior del polígono delimitado por las áreas metropolitanas de Londres, Hamburgo, Francfort y París se define como el núcleo central de concentración y polarización a nivel europeo, en la actualidad, aunque se está produciendo una progresiva prolongación del mismo hacia las regiones funcionales urbanas de Múnich

Figura 5: Sistemas de ciudades europeo y áreas potenciales de desarrollo.

Fuente: Elaboración propia sobre base de la Comisión Europea.



y de Berlín, conectando en el primer caso con la región funcional urbana de Milán, y en el segundo con una eje que tiende hacia Varsovia, por un lado, y hacia Praga, Bratislava y Budapest, por el otro.

“La globalización financiera, económica y ambiental, y los cambios tecnológicos, productivos, sociales y políticos que caracterizan a la sociedad actual, generarán a su vez importantes transformaciones en las relaciones entre la actividad económica y el espacio, y, consecuentemente, también en los efectos ambientales y en su incidencia sobre la sostenibilidad del desarrollo”.

Berlín pasará a ser, junto con Londres y París, uno de los tres centros de influencia mundial de la Unión Europea. Las regiones urbanas del Ruhr, en Alemania; Randstad, en los Países Bajos, o, a un menor nivel, Hamburgo, Frankfurt, Múnich, Lyon, Madrid, Barcelona y Milán, definen los distintos centros de control de la economía europea en cada ámbito respectivo. Los siguientes escalones recogen un número creciente de ciudades cuyas posibilidades de desarrollo van a depender muy directamente de sus “potenciales” y de las “ventajas comparativas” asociadas que presenten, tanto a nivel europeo, como a nivel nacional, regional o local. Todas ellas, con base en los principales corredores de transporte, se articulan con los núcleos centrales y con el resto de áreas metropolitanas, proporcionando al conjunto una estructura espacial sensiblemente radial a nivel global.

En todo caso, no hay que olvidar que junto a la estructura urbana (directriz fundamental de la dinámica socioeconómica), existe una estructura rural que abarca a la mayoría del territorio

CLASIFICACIÓN PROSPECTIVA DE LAS CIUDADES EUROPEAS (CATTAN <i>ET AL.</i> , 1994)						
	ASPECTO	CARACTERÍSTICAS				
JERARQUÍA	Poder de decisión	Muy fuerte concentración	Fuerte	Media	Media	Media
	Especialización funcional	Diversificada	Diversificada	Ligeramente especializada	Debilidad de los servicios terciarios	Debilidad de los servicios terciarios
	Concentración de empresas o instituciones internacionales	Muy fuerte	Fuerte	Parcial o incompleta	Funciones internacionales poco desarrolladas	Funciones internacionales muy poco desarrolladas
	Accesibilidad	Muy buena	Muy buena	Buena	Buena	Baja
Metrópolis internacionales dominantes		Londres París				
Metrópolis internacionales con funciones especializadas		Múnich Bruxelles Hambourg Copenhague Strasbourg Genève Francfort Amsterdam Berlín Dusseldorf Zurich Vienne				
Metrópolis regionales con funciones internacionales		Milán Lyon Marseille Hanovre Cologne Rotterdam Stuttgart Anvers Bâle Brême Nuremberg Bonn Luxembourg Madrid Manchester Nápoles Nice Rome Salzburg Barcelona Berne Bologne Bristol Florence Birmingham				
Metrópolis regionales periféricas con incidencia internacional limitada		Bordeaux Munster Edimbourg Nantes Innabruck Southampton Toulouse Athènes Sevilla Linz Bilbao Turín Málaga Glaçç Mayence Porto Valencia Lille Belfast Salonique Lisboa Gênes Newcastle Palermo Graz Venise Dublín Montpellier Nancy Metz Plymouth Granada Grenoble				
Metrópolis regionales con incidencia internacional limitada y muy especializada		Cardiff Clermont-Ferrand Eindhoven Alicante Liège Bari West-Yorkshire Catane Zaragoza Murcia Kiel Pamplona A Coruña Rennes Le Havre St-Etienne San Sebastián Valladolid Santander Toulon Vigo				

Cuadro 3. Fuente: Cattan *et al.* (1994).

(más del 80% de la Unión), y que si bien afecta a una población cada vez más reducida (algo más del 10%), sin embargo presenta una importancia, tanto desde la perspectiva socioeconómica (7% del empleo), como medio ambiental, que hace que su tratamiento no pueda dejar de ser considerado dentro del análisis del “modelo territorial”. Por otra parte, dentro de este espacio rural hay que considerar una serie de ámbitos diferenciales con determinadas problemáticas muy diferentes:

- Áreas de montaña de difíciles condiciones de habitabilidad y de reducida productividad (son particularmente importantes en el caso español).

10. Tradicionalmente se ha considerado que las “periferias” son áreas geográficamente distantes de la gran región funcional urbana central europea, que se caracterizan globalmente por un bajo nivel relativo de desarrollo productivo, reducidos niveles relativos de renta, cierta importancia de la producción primaria y relativamente mala conectividad y accesibilidad absoluta al resto de la Unión Europea. Sin embargo, es evidente que en la Europa de los 15 esto ha dejado de ser así. Los países nórdicos tienen baja accesibilidad al centro de la Unión Europea y baja densidad de población, pero como señala Böhme (1998), ni tienen baja renta per cápita, ni tienen baja calidad de vida ni niveles de explotación ni de dependencia significativos. Con estas excepciones, hay que señalar que algunas “zonas periféricas” presentan características semejantes a ciertas “zonas intermedias”, basando su producción en un mercado de ámbito fundamentalmente local, y en una estructura productiva cerrada y escasamente competitiva a nivel internacional, posible por la existencia de una demanda cautiva derivada de los elevados costes de acceso hasta ellas (territorios insulares, áreas de montaña...). En estos casos, la mejora de la accesibilidad y la internacionalización de los mercados implican un cuestionamiento de las estructuras productivas de base y la necesidad de su reconversión y adaptación a las nuevas condiciones territoriales y sociales; o bien la quiebra del sistema, ya que normalmente su reconversión y adaptación a las nuevas condiciones no encuentra el substrato empresarial adecuado para su transformación. El resto de “zonas intermedias”, como su nombre indica, presentan características intermedias en sus niveles de desarrollo, con potenciales directamente ligados al grado de conexión con las áreas centrales, ya que los efectos de difusión *spread out* del desarrollo de éstas son los que han propiciado un cierto desarrollo para las mismas. Normalmente presentan un fuerte grado de dependencia de la metrópoli central, aportando su mano de obra a las regiones funcionales urbanas correspondientes, o adaptando su producción, bien a las necesidades de los mercados locales no satisfechas desde la metrópoli, o bien a la satisfacción de las demandas de la metrópoli no resueltas por ésta.

- Áreas de productividad media a baja, que no permiten una explotación eficiente ni competitiva a nivel del conjunto de la Unión Europea y que se encuentran en declive y con su supervivencia amenazada (también son importantes en el caso español).
- Áreas caracterizadas por una agricultura de elevada productividad relativa y con adecuadas condiciones de explotación, comercialización y distribución.
- Áreas intermedias a los dos grupos anteriores, con un cierto nivel de especialización agraria y una productividad media a alta, cuya supervivencia dependerá de la política agraria y territorial que se desarrolle.

Los dos primeros grupos de áreas son relativamente pobres, vulnerables y particularmente dependientes de la agricultura tradicional. La emigración de su población continúa hacia las áreas urbanas, donde puede encontrar mejores oportunidades de empleo, renta y acceso a equipamientos y servicios sociales. El tercer grupo de áreas presenta una agricultura estable y con posibilidades de futuro, incluso en el marco de un mercado mundial agrícola menos protegido que el actual. El cuarto grupo debe evolucionar hacia el tercero, lo que exige una reestructuración parcelaria, modificaciones tecnológicas y una profesionalización de la población sólo alcanzable a largo plazo para los países más agrícolas de la Comunidad (entre los que se encuentra España).

Como síntesis, podemos señalar que el “modelo territorial” característico de la Unión Europea de la primera década del siglo XXI queda configurado por una gran región urbana central, articulada con un sistema de regiones urbanas o áreas metropolitanas de rango internacional periféricas; articuladas a su vez, a distintos niveles, con un conjunto de áreas metropolitanas de rango nacional, otras de rango regional, y un último nivel definido por ciudades, en el sentido que este concepto presentaba en la primera mitad del siglo XX. Cada uno de los sucesivos niveles inferiores configuran las denominadas “periferias” y los denominados “espacios intermedios”¹⁰. La figura 5 recoge de manera gráfica esta distribución, donde se resaltan las áreas relativas de mayor potencial de desarrollo.

CONDICIONANTES DE LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL EUROPEA EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN FINANCIERA, ECONÓMICA, AMBIENTAL Y CULTURAL DE LA SOCIEDAD ACTUAL

La reflexión sobre las transformaciones que se están produciendo en el seno del territorio europeo, y en el marco del territorio español, debe iniciarse, necesariamente, con una referencia a las transformaciones producidas o en curso de producción en el marco internacional. Y ello tanto por la creciente internacionalización de la dinámica socioeconómica y ambiental mundial, como por la prevista ampliación de la UE, que va a tener un claro efecto condicionador en su evolución en la primera mitad del siglo XXI.

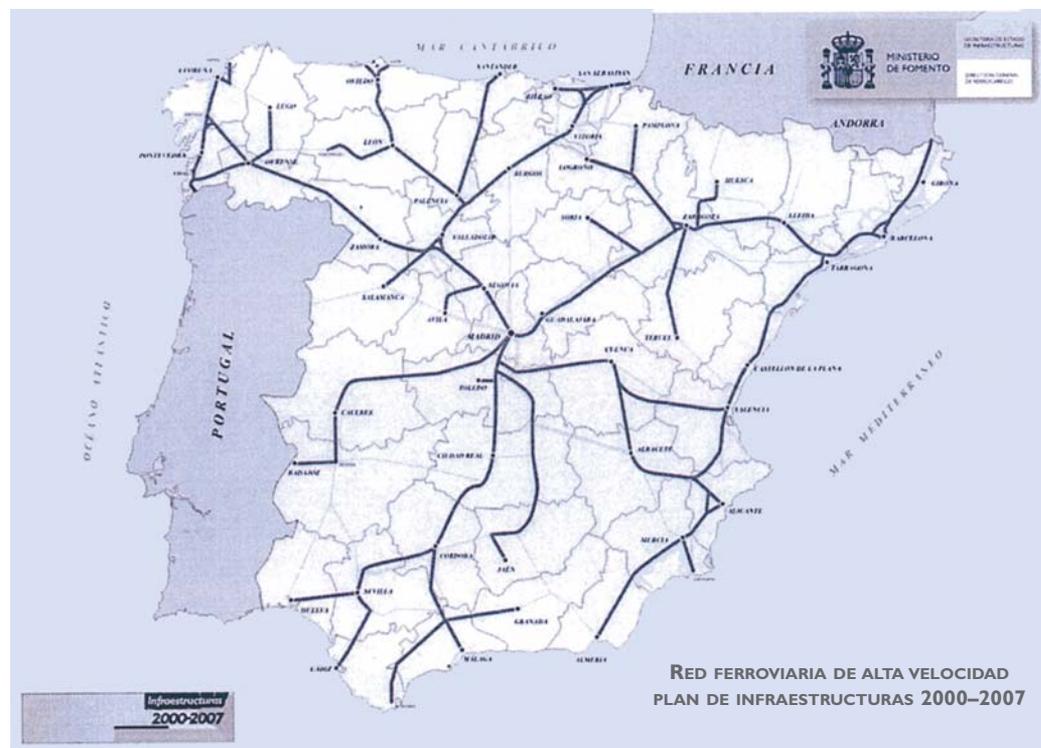
Dichas transformaciones inciden sobre un marco territorial diferenciado para cada país pero crecientemente interrelacionado, cuya configuración es el resultado de los cambios que la propia historia va produciendo en los distintos territorios de la actual UE.

En los inicios del siglo XXI hay que señalar que aparecen nuevos factores que condicionan la transformación del espacio e incrementan la influencia de algunos de los preexistentes, dando lugar a nuevos procesos de organización espacial a nivel mundial, en los que se condiciona específicamente el papel que corresponderá en los mismos a los distintos territorios y ciudades. Básicamente, los aspectos a destacar se sitúan en:

- 1. La globalización financiera, que ha incrementado la importancia de la economía especulativa frente a la economía productiva, afectando fuertemente a la competitividad relativa de los distintos espacios:
 - El capital se centra en la especulación, posibilitada por la apertura mundial de los mercados (bolsa, futuros, mercados de cambios, etcétera) y por la posibilidad de las comunicaciones en red, desviándose de la economía productiva propiamente dicha. El negocio productivo se sustituye, en gran parte, por el negocio especulativo, afectando nega-

11. La salida del capital financiero de un país puede adquirir características alarmantes para su desarrollo en situaciones de crisis, normalmente ligadas a expectativas de reducción del valor de la moneda (caso, por ejemplo, de la Argentina en el comienzo del siglo XXI), pero también pueden tener efectos muy negativos en situaciones normales, como le ha sucedido a España a finales del siglo XX, donde los flujos de exportación de capitales han superado muy significativamente a la entrada de los mismos, en una situación en que la mejora del capital productivo, de la inversión, de la mejora tecnológica y la innovación exigían un fuerte esfuerzo inversor al respecto. El resultado para España ha sido el de una creciente presencia exterior de las inversiones de sus empresas (Telefónica, Repsol, BBVA, BSC, etcétera, en Iberoamérica, fundamentalmente), pero acompañada de una pérdida relativa continuada de la productividad interior que ponía en cuestión el futuro de las empresas radicadas en nuestro territorio.
12. Los "centros de negocios" (los CBD urbanos) son áreas específicamente atractivas como centros de inversión por su carácter representativo, adicionalmente a su centralidad y localización estratégica. El alto precio que se llega a pagar por los escasos solares o edificios en estos "espacios" da lugar a una espiral inflacionista en los precios del suelo y de la vivienda que se extiende por toda la ciudad, su área de influencia directa y las áreas de las ciudades competitivas, llegando a alcanzar al conjunto del país.
13. En el último cuarto del siglo XX se produjo una profunda renovación en los criterios de localización de las actividades productivas –en la actualidad, desde una consideración de alternativas prácticamente a nivel mundial para las multinacionales y grandes empresas–, en los factores que afectan a la división internacional e interregional del trabajo –entre los que los costes de transporte y de organización y control han ido presentando un carácter relativamente marginal, ante el fuerte desarrollo de los sistemas de transporte y comunicaciones–, y en la cualificación exigida a los distintos espacios. Las inversiones de El Corte Inglés o de Cortefiel en Marruecos, la marcha de Inditex a China, la instalación de los locutorios de información del 1003 de Telefónica en Tánger, son, entre otros, buenos ejemplos del proceso.
14. Los candidatos a integrarse en el 2004 en la UE son Letonia, Lituania, Estonia, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, y Rumanía. La salida del capital financiero de un país puede tener efectos muy negativos al respecto, y España es un buen ejemplo de este hecho¹¹.
- La adquisición de empresas como mecanismo de ampliación de mercados y de control de marcas se convierte en una táctica específica de las multinacionales, produciéndose la desinversión y deslocalización de la actividad productiva cuando conviene a los intereses de la correspondiente multinacional (es el caso de las galletas Fontaneda en Aguilar de Campoo, Palencia, en 2002, por ejemplo).
 - Los activos inmobiliarios (suelo, edificios y vivienda) se convierten en inversiones especulativas que se mantienen como refugio más seguro que las inversiones mobiliarias, que son bienes más volátiles y afectables por burbujas especulativas. El resultado, en todo caso, es el incremento del precio del suelo y de la edificación en aquellas áreas con expectativas de revalorización futura¹².
- 2. La globalización productiva potenciada por las tendencias neoliberalizadoras generalizadas viene asociada tanto a la reducción de las trabas a la inversión extranjera y a la salida de los capitales (globalización financiera antes comentada) como a la de los productos generados en cada país. Aunque en menor medida que la globalización financiera, la globalización económica ha dado lugar a la aparición de nuevas alternativas a la inversión y a la localización de empresas, lo que ha ampliado en mayor medida los procesos de redistribución internacional de las actividades productivas y la deslocalización europea de muchas de sus empresas; sobre todo de las intensivas en mano de obra, cuyos costes laborales son más altos en la UE, o de las ligadas a efectos ambientales restringidos por la UE¹³.
 - 3. Las cada vez más profundas transformaciones asociadas a los nuevos desarrollos tecnológicos y productivos afectan sustancialmente a las formas de organización y control de la producción, a la relocalización de actividades productivas y, consecuentemente, a la generación de empleo y al papel que en el proceso productivo corresponde al transporte, a las comunicaciones y a la articulación de la demanda en los nuevos sistemas de ciudades. Espacios ligados a la industria siderúrgica y manufacturera, símbolos de crecimiento y progreso en su época, van convirtiéndose en sectores calificados como de "demanda débil", y ven disminuir significativamente su papel en el nuevo orden económico y social. Territorios situados en la periferia de los centros tradicionales de producción se van incorporando a los nuevos procesos, definiendo espacios mejor adaptados a las nuevas necesidades productivas del terciario desarrollado y del cuaternario. Territorios atractivos en razón de su medio natural se desarrollan en base a un terciario ligado al ocio, que posteriormente, cuando incorporan políticas que los hacen aventajados en la localización de actividades de sectores especializados –de "demanda fuerte", con base en la innovación y en las nuevas tecnologías– definen espacios de fuertes potenciales futuros.
 - 4. Se están produciendo modificaciones muy significativas en la conexión entre los distintos espacios y en la estructura de accesibilidades territoriales como consecuencia de actuaciones ligadas a la alta velocidad ferroviaria, al previsible crecimiento de la congestión en determinadas carreteras y a la desregulación del transporte aéreo, entre otros aspectos.
 - 5. Existen factores de inestabilidad en la UE por los distintos intereses de cada país y, en particular, por los intereses ligados a conseguir un incremento sustancial del área de influencia hacia el este de Europa, marcado todavía por la radicalidad de los cambios producidos y por la pervivencia de áreas inestables. En particular, pueden tener una influencia muy fuerte sobre la UE actual, el volumen de los fondos de inversión que se movilizan hacia estas zonas, la reestructuración y redistribución de los presupuestos dedicados a la agricultura y a los fondos estructurales, y la presión migratoria que ejerzan sobre la Europa de los 15. El resultado final del proceso puede afectar muy significativamente al equilibrio territorial actual y definir cambios significativos en la competencia para la inversión. Así, la previsible ampliación a 25 países de la UE para el año 2004¹⁴, en el marco de los procesos de reestructuración productiva que se están produciendo y que se producirán a lo largo de los próximos años, dará lugar a nuevas localizaciones de actividades y nuevos

Figura 6: Red Ferroviaria de Alta Velocidad.
Fuente: Anuario del Ministerio de Fomento. 2001.



Eslovenia, Chipre y Malta. Teóricamente, Rumania y Bulgaria lo harán en el 2007. Turquía, por ahora sin fecha de incorporación, presenta fuertes presiones políticas (la integración, de Chipre, su localización intermedia con el mundo árabe) y militares (su papel en la OTAN) para esa incorporación, que daría una nueva dimensión a una Europa de 28 países miembros, con una renta media muy inferior a la actual. En junio del 2004, en las elecciones del Parlamento Europeo es posible que ya participen 25 países y que también lo hagan en la aceptación de la nueva Constitución de la Europa Unida del 2005, que implicará una nueva estructura constitutiva y un nuevo reparto de poderes.

desarrollos metropolitanos y urbanos, que se van a ver muy condicionados por la estructura territorial y por las oportunidades y limitaciones relativas que brindan los distintos espacios.

- 6. En la dinámica económica mundial que caracteriza el comienzo del siglo XXI, hay que tener en cuenta la presión demográfica derivada de las migraciones de los países del Tercer Mundo y, en concreto, de los países del Este Europeo, África, Asia e Iberoamérica y, por último, los propios problemas de organización administrativa, institucional y social que aún perviven en la creación de la unidad económica y social en Europa.
- 7. Por último, hemos de referirnos a la globalización ambiental. En este sentido, hay que tener en cuenta que la sociedad actual se encuentra asociada en gran parte a procesos que implican un consumo muy elevado de energía, producida en gran medida por combustión de derivados del petróleo, carbón o madera, con una creciente emisión a la atmósfera de productos contaminantes. Ello da lugar a problemas ambientales que tienen carácter global (planetario) en su producción (toda la sociedad colabora en la misma) y en sus efectos (el cambio climático, la degradación de la capa de ozono, la lluvia ácida, la contaminación y degradación de nuestros mares, o la contaminación trasladada a la cadena alimentaria y su influencia sobre la salud, o la pérdida derivada de ecosistemas y de flora y fauna de interés asociadas). Estos procesos son también resultado de una forma de organización social y de una forma de producir y ocupar el territorio (lo que denominamos “modelo territorial”) sobre las que necesariamente tendremos que intervenir si realmente se desean mejorar las pautas de sostenibilidad en nuestro desarrollo.

“Las dos principales regiones funcionales urbanas –Madrid y Barcelona– tienden a concentrar del orden del 25% de la población y un porcentaje más elevado del control económico y social de España. Complementariamente, un 20% de la población se distribuye por el 96% del territorio español con carácter rural y estándares de bienestar muy mejorables”.

Los cambios señalados, que caracterizan a la sociedad actual, presentarán una aceleración creciente, debida a las modificaciones inducidas en los procesos productivos y de organización social, que generarán a su vez importantes transformaciones en las relaciones entre la actividad económica y el espacio, en las dinámicas regionales, en el papel de las ciudades, en el ritmo de los procesos de urbanización y, consecuentemente, también en los efectos ambientales y en su incidencia sobre la sostenibilidad del desarrollo.

EL MODELO TERRITORIAL ESPERABLE EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XXI

Como hemos señalado, el “modelo territorial” europeo (y en su marco el “modelo territorial” español) es un modelo concentrado y polarizado en el que las grandes áreas metropolitanas y las grandes regiones funcionales urbanas concentran no sólo la población y la actividad económica, sino también los centros decisionales, los centros de investigación e innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos ligados a la dotación de una calidad de vida atractiva para la residencia. Por otra parte, el modelo territorial esperable para España en este siglo XXI va a venir

“En España el predominio de la visión sectorial en la definición de planes y políticas de las administraciones públicas confluye hacia una potenciación interesada de los beneficios a corto plazo de la urbanización y de la promoción inmobiliaria en áreas concretas del territorio, aunque se hacen propuestas de planes ‘cohesionadores’ inviables que responden más a motivaciones propagandísticas y políticas que a verdaderos planes de desarrollo sectorial o territorial”.

condicionado por los procesos de reestructuración productiva que se están produciendo y que se producirán ligados a las nuevas localizaciones de actividades y a los nuevos desarrollos supramunicipales y municipales asociados; y también va a verse muy directamente condicionado por el modelo territorial actual del Estado español y por los sistemas de infraestructuras y políticas territoriales que se desarrollen, tanto en las ciudades como en las Comunidades Autónomas, en España o en la UE, en los próximos años.

El análisis del proceso para España debe partir del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI), que al enfocar conjuntamente la incidencia mutua entre infraestructuras y modelo territorial, iniciaba una labor nunca realizada desde la Administración a nivel del conjunto del Estado, subordinando y relegando las visiones sectoriales tradicionalmente predominantes en ésta, a la visión integral que la sociedad del siglo XXI demanda. Lamentablemente, la política desarrollada desde 1996, pero fundamentalmente desde 2000, demuestra que nuevamente la visión sectorial y discrecional es la que está en la base de definición de planes y políticas sectoriales, que quedan así carentes de una visión territorial integral explícita, discutida y aprobada por el Parlamento. Lo cual no quiere decir que no haya una visión implícita que parece confluir hacia una potenciación de la urbanización y de la promoción inmobiliaria en áreas concretas del territorio¹⁵. Por otro lado, las propuestas que se realizan son en algunos casos absolutamente inviables desde el punto de vista económico-financiero en los plazos previstos y responden más a motivaciones propagandísticas y políticas que a verdaderos planes de desarrollo sectorial o territorial. Un ejemplo paradigmático de este hecho se encuentra en la Red Ferroviaria de Alta Velocidad propuesta para el Plan de Infraestructuras 2000-2007, que se recoge en la figura 6. En ella apreciamos un regreso al modelo centralista de los planes de infraestructuras de siglos anteriores, donde Madrid aparece como centro del que parte una red radial y arborescente “colonizadora” de un territorio definido por las distintas capitales provinciales, cuya conexión es el objetivo básico del plan. La no existencia de fondos para cubrirlo, la mezcla de velocidades y estándares de funcionamiento en la red definida, o la muy discutible definición del trazado de algunos de sus tramos, se subordinan a objetivos exclusivamente políticos y propagandísticos en su diseño.

“Las actuaciones que el Gobierno actual parece impulsar con sus medidas de política infraestructural, económica y ambiental olvidan los objetivos de cohesión territorial y de sostenibilidad del desarrollo propugnados por la Unión Europea y la propia Constitución española, y promueven la concentración en megalópolis urbanas, con una cierta tendencia lineal, siguiendo los principales ejes de comunicación terrestre”.

En todo caso, la aproximación a las características básicas esperables para el modelo territorial de la España del 2011, definido como “modelo territorial tendencial”, que es el que el Gobierno actual parece impulsar con sus medidas de política infraestructural, económica y ambiental (olvidando los objetivos de cohesión territorial y de sostenibilidad del desarrollo propugnados por la Unión Europea y la propia Constitución española), nos lleva a recoger la inercia inherente a una estructura de asentamientos de la población, productiva y social, que, al menos a medio plazo, queda claramente configurada por una concentración en un número reducido de regiones funcionales urbanas y de áreas metropolitanas, complementadas a un nivel inferior por ciudades y núcleos urbanos que se asientan fundamentalmente sobre los ejes de comunicación terrestres (sobre todo carreteras) que los ligan a las primeras. Esta estructura genera una progresiva tendencia a la definición de megalópolis urbanas lineales en el sentido que ya Arturo Soria previera en el siglo XIX. O, lo que es lo mismo, los potenciales de crecimiento económico y de consolidación y asentamiento de nuevas localizaciones productivas se van configurando a lo largo de los principales “ejes” o “corredores” de comunicaciones. Es decir, el sistema de transportes existente y previsto para España (aeropuertos, puertos, autopistas y alta velocidad ferroviaria) delimita de una manera clara uno de los “potenciales” más significativos en la articulación y desarrollo futuro del territorio.

15. El incremento de la presión urbanizadora sobre el litoral murciano, entre Mazarrón y Águilas, y sobre Almería se ve acompañado de la incentivación de la autopista Alicante-Cartagena-Almería por el litoral, del desarrollo de la alta velocidad ferroviaria entre Madrid, Albacete, Alicante, Murcia y Almería, y el trasvase del Ebro para abastecer de agua al área.

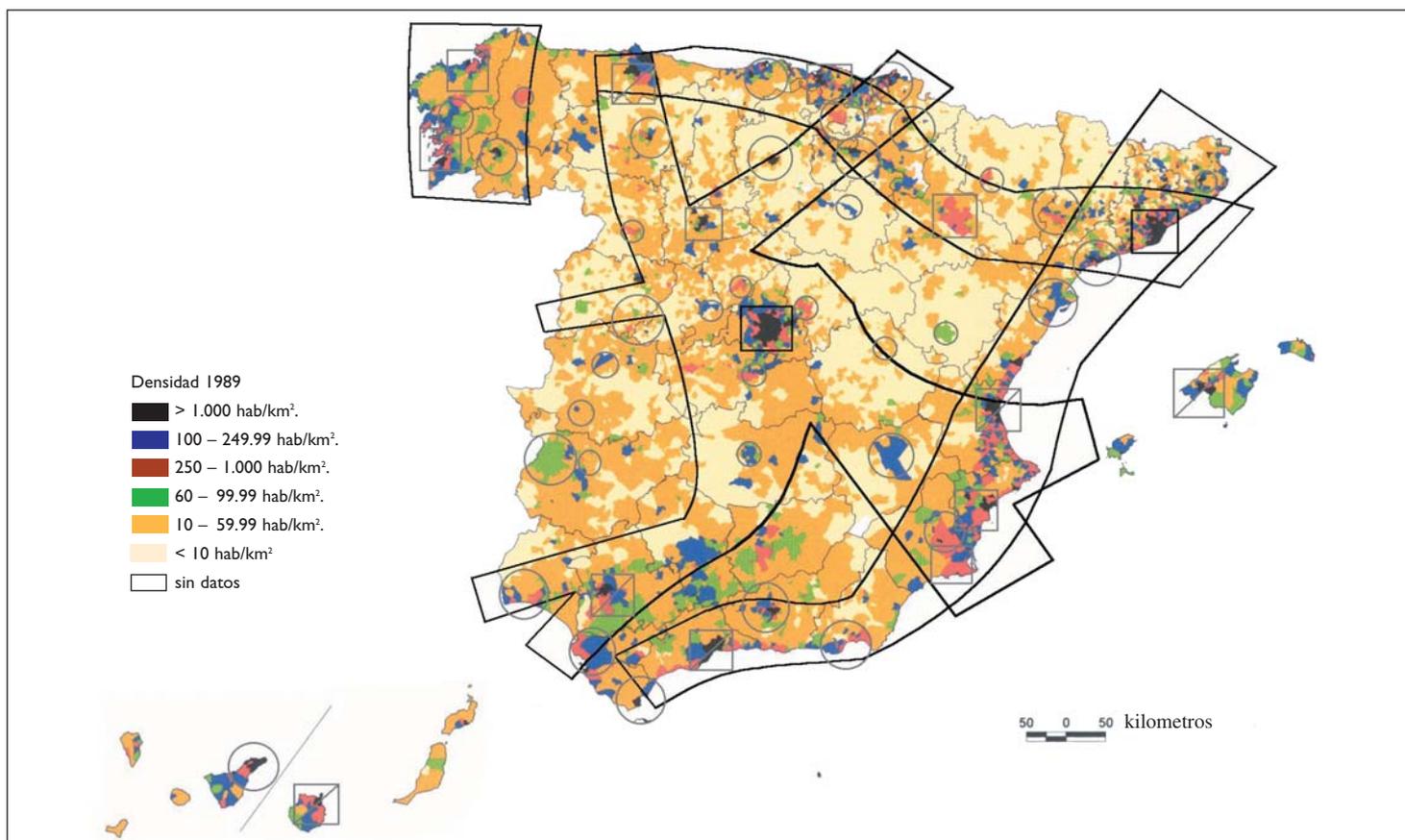


Figura 7: Regiones funcionales urbanas y ejes de desarrollo en la España del 2011.
 Base: Densidad municipal de población de 1999.
 Fuente: Elaboración propia.

En este marco, hay que tener en cuenta también las consecuencias de la instauración de la España de las Autonomías, en la que los problemas y posibilidades de desarrollo se encuentran condicionados por las políticas específicas territoriales y sectoriales de cada Comunidad. En todo caso, la influencia de las grandes infraestructuras de interés del Estado en el modelo territorial final hace que surja, desde las Comunidades Autónomas y desde los grandes ayuntamientos españoles, una fuerte presión sobre la toma de decisiones de influencia territorial del Estado. Esta presión afecta a las inversiones a realizar y a su financiación, a la prioridad a dar a cada una de ellas y al reparto de los fondos presupuestarios necesarios, lo que influye en la dialéctica entre crecimiento y equidad territorial. Evidentemente, la incidencia de esta presión en las decisiones finales no es independiente del poder político de los gobiernos de las distintas Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, ni de la distribución territorial del poder relativo del partido en el Gobierno. Esta presión sobre el proceso de decisión siempre ha existido, si bien hay que constatar como característica actual la excesiva subordinación de la racionalidad técnica a este peso político, que necesariamente es desequilibrado, pues desequilibrados son también la distribución de la población y de la riqueza en el territorio, el sentimiento de nacionalidad diferenciada, y los objetivos y peso político de los partidos de las distintas Comunidades Autónomas.

Los resultados de la superposición de los aspectos económicos, de las limitaciones y condicionantes naturales, de la consideración de la perspectiva demográfica, de las infraestructuras y equipamientos existentes y previstos en el territorio (en particular del sistema de transporte) y de la propia tendencia en la dinámica política configuradora de lo que será el Gobierno de la nación y de las distintas Comunidades Autónomas y Ayuntamientos hasta el horizonte del 2011, permiten constatar la existencia de una estructura de futuro para España que se sustenta sobre una serie de “ejes” y “ámbitos potenciales de desarrollo” diferencialmente significados, que no difieren sustancialmente de los ya definidos en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. Éstos se recogen en la figura 7, donde se destaca, a un primer nivel de concentración, el eje mediterráneo (desde Murcia a Girona), el eje del Ebro (desde Barcelona al País Vasco) y la región funcional urbana de Madrid.

“La búsqueda de un desarrollo territorial más equilibrado y sostenible, y la necesidad de prever y poner solución a una estructuración municipal obsoleta para lo que son las necesidades del siglo XXI, son otras tantas demandas no adecuadamente consideradas ni resueltas por nuestros poderes públicos actuales”.

Para el horizonte del 2011, en este modelo territorial español hemos de destacar el conjunto de regiones funcionales urbanas y áreas metropolitanas que articulan dicho territorio a nivel internacional y nacional. Las regiones funcionales urbanas vienen caracterizadas por su policentrismo, multifuncionalidad y por la significativa ampliación del número de municipios que se van integrando en sus respectivas áreas de influencia, inicialmente metropolitanas. Para el horizonte del 2011 podemos prever la existencia de las regiones funcionales urbanas de: Madrid-Guadalajara-Toledo-Segovia y Barcelona-Girona-Tarragona-Lleida, con una funcionalidad de carácter significativamente internacional en sus relaciones, y de Valencia-Castellón, Bilbao-San Sebastián, Alicante-Murcia y Vigo-Pontevedra-Santiago, con un peso fundamentalmente nacional en las mismas. Estas regiones funcionales urbanas estarán complementadas por las áreas metropolitanas, cada vez mayores en sus volúmenes de producción, equipamiento, población, superficie y número de municipios integrados, configuradas, a un primer nivel, en el área de influencia de los municipios de Sevilla, Málaga, Oviedo-Gijón-Aviles, Zaragoza y Cádiz-Jerez; a un segundo nivel hay que recoger las áreas metropolitanas de Las Palmas, Granada, Palma de Mallorca, Valladolid, A Coruña, Córdoba y Santa Cruz de Tenerife.

Existe un siguiente nivel de áreas metropolitanas con funcionalidad más urbana y regional desde la perspectiva del sistema de ciudades en el que se integrarían Vitoria, Santander, Pamplona, Salamanca, Burgos, Almería y León.

El siguiente nivel en el sistema territorial español incluye los municipios urbanos e intermedios (con características más urbanas que rurales) localizados en los principales ejes de transporte, con volúmenes poblacionales y de urbanización variables de unas Comunidades Autónomas a otras¹⁶, pero que han posibilitado el desarrollo de actividades productivas que podrían fundamentar una alternativa deseable, por menos desequilibradora, al crecimiento de las grandes regiones funcionales urbanas.

En todo caso, esta estructura del sistema de ciudades caracterizadora del modelo territorial del 2011 define un modelo fuertemente concentrado demográficamente y socioeconómicamente, donde el porcentaje de población residente en municipios mayores de 20.000 habitantes (municipios normalmente considerados como urbanos e integrables en los niveles territoriales señalados), que no ha dejado de crecer en el periodo 1940-1999, se prevé que absorba el 80% de la población del año 2011, con lo que dicho 80% de la población residirá en unos 320 municipios urbanos, que, aproximadamente, representan el 4% del total de municipios españoles actuales. Pero ya hoy más de uno de cada dos habitantes españoles residen en las áreas metropolitanas o regiones funcionales urbanas citadas, pese a que éstas sólo ocupan del orden del 4% de la superficie española. En el otro 96% de la superficie reside el otro 50% restante de los habitantes. Adicionalmente, uno de cada tres habitantes reside en uno de las cinco mayores ámbitos definidos –Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao–, que tan sólo representan el 1,5% de la superficie nacional¹⁷. Las dos principales regiones funcionales urbanas tienden a concentrar del orden del 25% de la población y un porcentaje más elevado del control económico y social.

En el otro lado de la balanza territorial, y ocupando la inmensa mayoría del territorio español, se encuentran las áreas rurales, caracterizadas de una manera genérica por una actividad productiva tradicionalmente ligada al sector primario, reducido nivel demográfico y baja densidad poblacional; pero también por núcleos de población, normalmente de pequeño tamaño, y basados en arquitecturas populares inicialmente asociadas a formas de vida tradicionales, en la actualidad en desaparición, y por una ausencia de capacidad, medios, cultura urbanística y territorial adecuadas para la gestión o reacción administrativa práctica ante las decisiones de los agentes externos o internos (públicos o privados), y ello pese a las competencias que las leyes teóricamente les confieren.

Este espacio rural presenta diversidad de problemáticas, atendiendo a las diferentes culturas geográficas y a las tensiones que la sociedad urbanizada hace gravitar sobre cada uno de ellos, así como

16. La caracterización de estos municipios debe realizarse a nivel de cada Comunidad Autónoma con criterios específicos, ya que la estructura y tamaño municipal, la actividad productiva y aspectos sociales y culturales diferenciados en cada ámbito tienen una influencia crucial en la definición de los municipios a incluir como cabeceras de áreas funcionales, cabeceras comarcales o núcleos de dinamización territorial.

17. Ver Serrano Rodríguez, A. “El urbanismo del siglo XXI: problemas previsibles y líneas de actuación recomendables”. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, nºs 95-96, 1993, p. 15.

a la distinta incidencia que tiene sobre ellos la crisis que afecta al sector agrario desde el punto de vista productivo. Sin embargo, es común a todos los espacios rurales que su problemática se produzca de una manera básicamente dependiente de dinámicas externas a dicho medio rural (tensiones migratorias hacia las áreas urbanas, procesos de colonización por segundas residencias, políticas agrícolas impuestas y subordinadas al enfoque urbano, etcétera). Por otra parte, en estos espacios, que representan la inmensa mayoría de la superficie de España, es donde se encuentran los ámbitos de mayor interés ecológico o los espacios de mayor biodiversidad y riqueza, y donde se localizan numerosos bienes patrimoniales, arqueológicos y culturales de elevado interés.

Sin embargo, su dinámica de despoblamiento progresivo es difícilmente reversible en la mayoría de ellos, aunque una adecuada política territorial, basada en el desarrollo de los potenciales endógenos disponibles y en la creciente valoración de los elementos medioambientales de su entorno, puede significar un importante incremento en los niveles y en la calidad de vida de sus habitantes, permitiendo un cierto grado de recuperación territorial para los mismos.

En todo caso, en gran parte del territorio español se da la paradoja de que cerca de la cuarta parte de los municipios existentes en la actualidad van a tener menos de 10 habitantes en el horizonte del 2011. Las Comunidades Autónomas castellanas y la de Aragón, sobre todo, pero la totalidad de las regiones, en distintos niveles, van a sufrir procesos de despoblamiento en los municipios rurales de menor tamaño que harán insostenible la actual delimitación municipal. En este marco, la búsqueda de un desarrollo territorial más equilibrado y sostenible, y la necesidad de prever y poner solución a una estructuración municipal obsoleta para lo que son las necesidades del siglo XXI, son otras tantas demandas no adecuadamente consideradas ni resueltas por nuestros poderes públicos actuales.



BIBLIOGRAFÍA

- AEMA. 2001. *Environmental signals 2001*. Agencia Europea de Medio Ambiente. Copenhagen. 2001.
- AEMA. 2002. *Con los pies en la tierra. La degradación del suelo y el desarrollo sostenible en Europa*. Agencia Europea de Medio Ambiente. Copenhagen. 2002.
- Bengts, C. y Böhme, K. (editores). 1998. *The Progress of European Spatial Planning*. Nordregio. Stockholm. 1998.
- Brunet, R. et al. 1989. *Les Villes Européennes*. Rapport pour la DATAR. La Documentation Française. París. 1989.
- Cattan, N. et al. 1994. *Le système des villes européennes*. Anthropos. Collection Villes. París. 1994.
- CEMAT. 1991. *Esquema Europeo de Ordenación del Territorio*. CEMAT. Conferencia Europea de Ministros Responsables de Ordenación del Territorio. Consejo de Europa. 1991.
- Comisión de las Comunidades Europeas. 1991. *Las regiones en la década de los noventa*. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas. 1991.
- Comisión de las Comunidades Europeas. 1993. *Crecimiento, competitividad, empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI. Libro Blanco*. Boletín de las Comunidades Europeas. Suplemento 6/93. Bruselas. Luxemburgo. 1993, p. 159-166.
- Comisión de las Comunidades Europeas. 1999. *Estrategia Territorial Europea*. Consejo Informal de Ministros de Ordenación del Territorio. Postdam, Alemania. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas. 1999.
- Comisión de las Comunidades Europeas. 1999. *Sexto informe periódico sobre la situación y la evolución socioeconómicas de las regiones de la Unión Europea*. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas. 1999.
- Comisión de las Comunidades Europeas. 2001. *Unidad de Europa. Solidaridad de los pueblos. Diversidad de los territorios. Segundo informe periódico sobre la cohesión económica y social*. Comisión de las Comunidades Europeas. Luxemburgo. 2001.
- DATAR. 1990. *Une Nouvelle Etape pour L'Aménagement du Territoire*. DATAR. París. 1990.
- European Commission. 2001. *Consultation paper for the preparation of a European Union strategy for Sustainable Development* Sustainable Development Task force. European Commission. Brussels. 2001.

- FUNDICOT. 2002. *Actas del III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. Celebrado en Gijón, en julio de 2001. FUNDICOT. Madrid. 2002.
- Hall, P. y Pfeiffer, U. 2000. *Urban Future 21*. The Federal Ministry of Transport, Building and Housing of the Republic of Germany. Alexandrine Press. Oxford. 2000.
- Informe Brundtland. 1987. *Nuestro Futuro Común*, por la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo. MOPTMA. Madrid. 1987.
- ITUR. 1992. *Ordenación del Territorio en España. Estrategias de Ordenación del Territorio para España*. ITUR. Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial. MOPT. Madrid. 1992.
- Jiménez-Beltrán, D. 2001. *Measuring sustainability: From Cardiff to Gothenburg*. European Consultative Forum on the Environmental and Sustainable Development. Stockholm. 23 April 2001.
- Ministerio Federal de Ordenación del Territorio, Construcción y Urbanismo. 1994. *Principios de una política europea de desarrollo territorial*. MFOTCU. Bonn. 1995.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. 1993.: *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid. 1993.
- Ministerio de Medio Ambiente. 2001. *Estrategia Española de Desarrollo Sostenible*. Documento de trabajo del Ministerio de Medio Ambiente. Madrid. 2001.
- Serrano Rodríguez, A. 1978. *Modelo territorial. Indicadores y metodológicas*. Curso de Ordenación del Territorio. COT. FUNDICOT. Madrid. Mimeo. 1978.
- Serrano Rodríguez, A. 1981. *Ordenación del Territorio I*. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia.
- Serrano Rodríguez, A. 1993. “El urbanismo del siglo XXI: problemas previsibles y líneas de actuación recomendables”. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, nº 95-96. MOPTMA. Madrid. 1993.
- Serrano Rodríguez, A. 1996. “La problemática de las áreas urbanas supranacionales. Aplicación a la región funcional urbana de Valencia”. *Cartas Urbanas*, nº 6. Junio 2000. DACT. Las Palmas. 2000. Págs. 169-206.
- Serrano, A. 2001. *Hacia un desarrollo territorial más sostenible. ¿Una nueva forma de planificación?* Ponencia del III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio. FUNDICOT. Madrid.