



# **50 AÑOS DE HISTORIA DE LA INTEGRACIÓN EUROPEA 1951-2001**



**Dirección y Coordinación:**

**M.ª ISABEL BRINGAS LÓPEZ · EMILIO JESÚS RODRÍGUEZ PAJARES**



TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO  
*Miembros:* quince, uno por Estado miembro  
*Sede central:* 12, rue Alcide De Gasperi, L-1615, Luxemburgo

# LAS LÓGICAS ESPACIALES DE LA INTEGRACIÓN EUROPEA



FERNANDO MANERO MIGUEL

*Universidad de Valladolid*

## INTRODUCCIÓN

Valorar las implicaciones geográficas de la integración europea aporta una perspectiva indispensable para entender el alcance de las múltiples vertientes y perspectivas, todas ellas imbricadas, que encierra el laborioso proceso de construcción del espacio único. La significación de los proyectos orientados a la consolidación de las estructuras y sistemas organizativos en los diferentes campos de la actividad económica, de la realidad social o de la regulación normativa impone una conexión obligada con los que al tiempo sirven para definir las características y tendencias que todos ellos imprimen en el marco territorial en el que se llevan a cabo. De ahí la importancia del tema y la relevante atención que necesariamente se le debe conceder como una dimensión esencial en la configuración de la Europa unida.

A decir verdad, y como corresponde a la particularidad de un espacio tan generalizada como intensamente humanizado, la resonancia de la preocupación espacial no ha cesado de afianzarse en todos y cada uno de los epígrafes en que se materializa el funcionamiento de la trama decisional, sobre todo a medida que las sucesivas ampliaciones han ido poniendo al descubierto los profundos contrastes intracomunitarios. Con especial énfasis desde los años ochenta<sup>1</sup>, tanto las actuaciones de carácter general como las sectoriales han manifestado una predisposición creciente a contemplar los impactos que tal o cual instrumento o tipo de actuación habría de tener sobre el territorio y sobre las sociedades y las actividades que en él se asientan<sup>2</sup>. Del mismo modo, y concebidos con tal fin, los meca-

<sup>1</sup> Es, en efecto, a comienzos de esa década cuando en el seminario sobre "La Europa de las Regiones" celebrado el 6 de Junio de 1980, con ocasión del milenario de la ciudad de Lieja, el Presidente de la Comisión señaló que "desde hace algún tiempo, la Comisión tiene conciencia de que los desequilibrios estructurales y regionales están en la base misma de las tensiones políticas, económicas y sociales que obstaculizan la acción de la Comunidad y todo progreso real hacia la integración" (UHRICH, 1985). Una idea que ya había sido destacada poco antes por el Consejo de Europa a propósito de la situación crítica de las regiones periféricas, ante la que se impone "reconsiderar la distribución actual de las funciones entre regiones centrales y regiones periféricas de Europa (...). Si esto no se produce, el desequilibrio intraeuropeo corre el riesgo de agravarse de forma dramática y los desfases de nivel de vida, ya considerables, llegarán a ser insoportables" (PIERRET, 1978).

<sup>2</sup> Así se justifica esa alusión al "efecto territorial" de las acciones comunitarias, de la que explícitamente se harán eco los Tratados que han ido fraguando el espacio comunitario en la última década del siglo XX. Con este concepto se quiere subrayar la capacidad de las acciones para "modificar las estructuras

nismos al servicio de la solidaridad interterritorial, como son los Fondos Estructurales y los de Cohesión Económica y Social, fundamentan su razón de ser en la voluntad de favorecer positivamente la dinámica de la convergencia a partir del valor añadido que incorporan a la dotación física y funcional de los espacios beneficiarios<sup>3</sup>. Como tampoco habría que olvidar, desde luego, las estimables aportaciones que, a lo largo de esta trayectoria, se han planteado con vistas a subrayar sin ambigüedades los principios inspiradores de las políticas destinadas a la ordenación del territorio. Desde la Carta Europea, suscrita en 1983 bajo los auspicios del Consejo de Europa, hasta la Estrategia Territorial Europea, emanada del acuerdo adoptado por los Ministros responsables en 1999, un poderoso caudal de premisas y directrices ha visto la luz, poniendo de relieve no sólo la sensibilidad que la cuestión territorial suscita sino también el protagonismo como ámbito de debate y generador de ideas que la propia Unión Europea ha adquirido a este respecto en el mundo contemporáneo.

Partiendo de estas bases se trata de plantear una reflexión, forzosamente sucinta, de los aspectos que de manera más clara identifican el sentido de las lógicas que modelan la configuración del espacio europeo, en consonancia con los fines perseguidos con la integración de las estructuras sociales y económicas, y que se resumen en la voluntad de eliminación gradual e irreversible de los obstáculos que pudieran ponerla en entredicho, con todo lo que ello representa a medida que la perspectiva estatal se ve sustituida por la dimensión comunitaria de las decisiones (DUNFORD, 1994). Se trata de un planteamiento que ha de ser abordado en función del engarce interpretativo que conviene establecer entre el peso de los dinamismos más consolidados, fruto de las tendencias que marcan selectivamente en el tiempo el comportamiento espacial de los factores, y aquéllos que, en el contexto de los mecanismos puestos en práctica con pretensión correctora, los modelan u organizan para cristalizar en un panorama donde los objetivos de eficiencia y equidad propenden a la búsqueda permanente de complementariedades, unas veces logradas y otras simplemente pretendidas. En este argumento descansa, pues, mi propósito de destacar las líneas maestras que principalmente definen el proceso de recomposición a que se encuentra abiertas las estructuras espaciales de la Unión Europea, poniendo énfasis sobre todo en el margen de posibilidades permitidas por los nuevos enfoques que enriquecen la relación entre integración económica y ordenación del territorio.

## 1. LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DEL ESPACIO EUROPEO: UN COMPLEJO SISTEMA DE REGIONES Y CIUDADES MODELADO POR LA POLARIZACIÓN ESPACIAL DEL DESARROLLO

Suficientemente evaluadas las disparidades que caracterizan los diferentes ámbitos regionales de la Unión Europea, no parece necesario insistir ahora en consideraciones es-

y potenciales territoriales de la economía y la sociedad, haciendo cambiar el modelo de usos del suelo y el paisaje”, a la par que se insiste en algo tan revelador como el hecho de que a través de ellas “puede verse afectada la situación de competitividad o la influencia territorial de una ciudad o región dentro de la estructura económica y territorial europea” (*Estrategia Territorial Europea*, 1999)

<sup>3</sup> A los que hay que sumar las actuaciones ligadas al Programa de Redes Transeuropeas, la Política Agrícola Común, la Política de Medio Ambiente, la Política de Investigación y Desarrollo Tecnológico, las Actividades del Banco Europeo de Inversiones, la Política Comunitaria de la Competencia y el amplio abanico de instrumentos que acompañan a la puesta en práctica de las Iniciativas Comunitarias (INTERREG III, EQUAL, LEADER + y URBAN).

tadísticas archiconocidas, pues representan una constante en la evolución interna de la Comunidad, que, pese a la buena intencionalidad de que en su momento hizo gala el Art. 2.º del Tratado de Roma<sup>4</sup> y más allá de las correcciones a la baja que pudieran darse<sup>5</sup>, deben ser consideradas como un verdadero problema estructural (MANERO y PASTOR, 1987). Un problema que, como es sabido, no ha hecho si no agudizarse a medida que las sucesivas ampliaciones dejaban al descubierto la gran disparidad del continente europeo y las fuertes desigualdades en sus niveles de desarrollo motivadas por la confluencia de factores históricos, socio-económicos, ecológicos y culturales.

La suma de todos ellos, y aunque la preeminencia de los primeros se muestre inequívoca, explica, en una primera aproximación al reparto geográfico de la riqueza, la impronta selectiva provocada por la polarización del crecimiento en el mismo corazón del espacio comunitario, donde se dibuja en sentido Noroeste-Sudeste un área fuertemente individualizada por su potencia, vigor y capacidad en todas las variables que cuantitativamente contribuyen a definir el desarrollo. Identificado como el escenario de mayor densidad demográfica y urbana de Europa, el verdadero núcleo central del desarrollo comunitario –o su eje vital, en opinión de Dunford (1994)– tiene sus vértices delimitados por Londres, Milán y Hamburgo, hasta dar forma a una especie de triángulo –el llamado “Triángulo de Oro”, aunque sus perfiles se acomodan más a los propios de un arco muy abierto–, en el que, con apenas la quinta parte de la superficie de la Unión, se concentra más de la tercera parte de la población y, lo que es más importante, la mitad de todo su Producto Interior Bruto.

Importa destacar que este dispositivo central no ha cesado de robustecer su posición de privilegio, ratificada por su situación estratégica y por los efectos que derivan de su poder estructurador de Europa, tanto desde el punto de vista estratégico como desde la perspectiva de sus múltiples implicaciones territoriales, hasta el punto de determinar las grandes directrices que ordenan sus dinámicas funcionales (Fig. 1). Hay que partir, por tanto, de las relaciones jerárquicas provocadas por la fuerte centralidad de este espacio para entender las características del modelo territorial de la Unión Europea, donde la polarización se convierte en el auténtico catalizador de las dinámicas territoriales. No en vano éstas se resuelven en un panorama de notable estabilidad por lo que respecta a las tendencias que lo modelan.

La lógica del territorio europeo se organiza sobre un sistema de relaciones cimentado en dos elementos esenciales: las regiones y las ciudades. Reconociendo las disfunciones que en términos de coherencia y eficacia plantea una tipología heteróclita, diseminada en 198 unidades (NUTS 2), condicionada por las respectivas delimitaciones de los Estados y por los forzados intentos de homologación impuestos por el sistema de clasificación jerárquica adoptado por Eurostat mediante la Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas, parece más convincente la toma en consideración de las analogías que pueden establecerse entre los niveles de decisión subestatales, co-

<sup>4</sup> Un Artículo ingenuamente celoso en su deseo de “promover un desarrollo armonioso de las actividades económicas y una expansión continua y equilibrada en el conjunto de la Comunidad, reduciendo la separación entre las regiones y el retraso de las menos favorecidas”

<sup>5</sup> Avances y aproximaciones muy tímidos, en efecto, si se tiene en cuenta que entre 1986 y 1996 las veinticinco regiones menos desarrolladas sólo redujeron en siete puntos (del 52 al 59 %) su desviación respecto al promedio comunitario, equivalente a 100. Más aún, a mediados de los noventa el PIB de las 25 más ricas superaba en 2,4 veces al de las 25 más pobres, cuando diez años antes esa diferencia era de 2,7” (*Estrategia Territorial Europea*, 1999, 9)



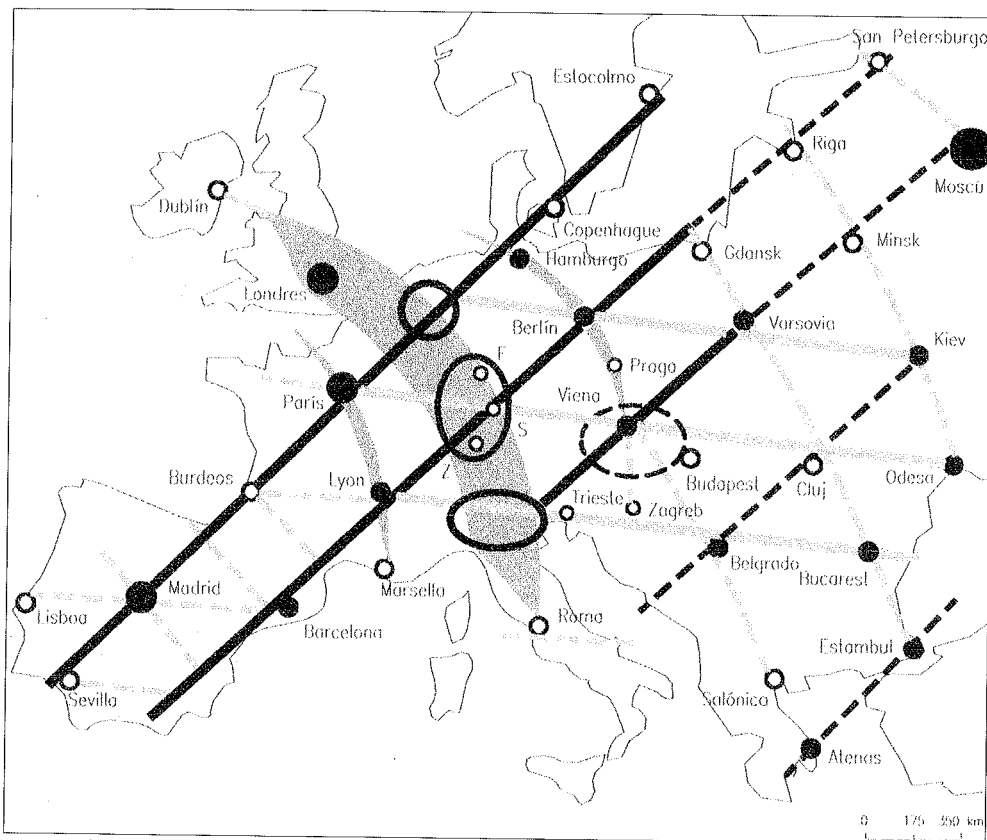


Fig. 1. Ejes de desarrollo y dinámicas territoriales dominantes en el espacio europeo  
(Fuente: GIP-Reclus, 1994)

mo expresión de las diversas modalidades de estructuración del poder territorial en los Estados miembros (Cuadro I).

Sólo así se explica, en el contexto de los horizontes abiertos por la descentralización de competencias, la complejidad de la arquitectura administrativa de la UE y, ante todo, la dimensión eminentemente regionalizada que se reconoce a buena parte de las decisiones y el espíritu reivindicativo con el que a menudo las propias instancias regionales plantean sus necesidades, lo que las ha llevado a convertirse, sin que los municipios les vayan en ello a la zaga, en artífices de las experiencias más activas en el campo de la cooperación territorial descentralizada. Más aún, ambas estructuras aumentan su fuerza específica, al compás del incremento de su responsabilidad como agentes institucionales, a la hora de impulsar las estrategias susceptibles de crear nuevas oportunidades desde el punto de vista territorial, al disponer de un suficiente margen de maniobra para desempeñar una función activa como factores de estimulación de los agentes económicos y sociales, en aras a un mejor aprovechamiento de sus potencialidades y ventajas comparativas (LABORIE y TAULELLE, 1995).

## CUADRO I

### LOS NIVELES DE GOBIERNO DESCENTRALIZADO EN LA UNION EUROPEA

PAIS	Nivel Regional	Nivel intermedio	Nivel Local
Alemania	16 Länder	435 Kreise & Kreisfreie Städte	14.865 Gemeinden
Austria	9 Länder		2.351 Gemeinden
Bélgica	3 Régions 3 Communautés	10 Provinces	589 Communes
Dinamarca		14 Amter	275 Kommuner
España	17 Comunidades Autónomas + Ceuta y Melilla	50 Provincias	8.078 Municipios
Finlandia	1 Región Autónoma	19 Regiones	452 Kommuner
Francia	26 Régions	100 Départements	36.772 Communes
Grecia	13 Regiones		1.033 Municipalidades
Irlanda	29 Counties		10 Borough Corporations 49 Urban District Councils
Italia	20 Regioni + 2 Provincie Autonome	100 Provincie	8.100 Communi
Luxemburgo			118 Communes
Países Bajos		12 Provincias	548 Municipios
Portugal	5 Comisstes de Coordenaço Regional+ 2 Regites Autónomas		308 Concelhos 4.241 Freguesías
Suecia	3 Regiones (hasta 2001)	21 Counties (Län/landsting)	289 Kommuner
Reino Unido	4 Nations 8 English Regions	34 Counties	263 Shire District Councils

Fuente: Committee of the Regions (2001)

Y es que no cabe duda que en el espacio más urbanizado del –ocho de cada diez europeos viven en este tipo de núcleos– mundo son las ciudades los elementos constitutivos del armazón territorial, el soporte sobre el que gravita la esencia de su vitalidad funcional<sup>6</sup>. De ahí que la Unión Europea aparezca como el escenario más em-

<sup>6</sup> Es sin duda un rasgo específico de Europa, debido a la ausencia de vacíos urbanos, pues si la ciudad determina en todo el mundo el sentido de los procesos espaciales, en ningún caso como en el que nos

blemático para entender la variedad de comportamientos inducidos por el hecho urbano, susceptible de materializarse en un sinfín de manifestaciones, procesos y tendencias, cuya coherencia, rasgo unificador para el conjunto del sistema, está enriquecida por los interesantes matices introducidos por el tamaño, la identidad histórica y la situación (Fig. 2). Pero, ante todo, lo que destaca de la imagen ofrecida por las ciudades europeas es que se muestran como fenómenos territoriales que evolucionan en un entorno marcado simultáneamente por las relaciones jerárquicas y de complementariedad.

En función de ellas se fortalece, como se ha dicho, el poder de ese rosario de grandes entidades urbanas que, de Inglaterra a Lombardía, y sin solución de continuidad, imprimen la fisonomía y el vigor de las transformaciones en la columna vertebral de la Europa comunitaria, dando personalidad a una de las más importantes, complejas y sólidas regiones urbanas del mundo: una auténtica Megalópolis, como acertadamente se la ha definido. De ella, y sin solución de continuidad, derivan apófisis de gran significado espacial y expresivas a la vez de los efectos difusores que provoca el crecimiento, como lo pone de manifiesto la reafirmación como espacio urbano dinámico del llamado "*arco mediterráneo*" con ejemplos elocuentes entre la fachada oriental de la Península Ibérica y el oeste de la italiana, una irresistible vitrina de atracción para los países del Sur. El mosaico urbano, y de acuerdo con la todavía evidente gradación que introduce la mayor o menor proximidad respecto al dispositivo central, se completa con las ciudades ubicadas en los bordes, es decir, allí donde los dinamismos se debilitan, al menos comparativamente con los registrados en las áreas centrales dominantes: es lo que sucede en los márgenes meridionales, a ambos extremos, del Mare Nostrum, y también en los ya no tan lejanos "finisterres" que miran al Atlántico, desde el archipiélago anglosajón hasta el mirador portugués, incluyendo sin matices las ciudades atlánticas francesas.

## 2. UN DENSO ENTRAMADO DE INFRAESTRUCTURAS, REDES Y PLATAFORMAS AL SERVICIO DE LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD Y DE LA ARTICULACIÓN ÓPTIMA DEL MERCADO ÚNICO

Como no podía ser de otro modo, la estructura territorial modelada por las regiones y, fundamentalmente, por las principales ciudades y sus respectivas áreas de influencia se comporta como un sistema dinámico, en permanente proceso de ajuste y de recomposición funcional, merced al complejo de relaciones e intercambios de toda índole que entre ellas se producen. La posición hegemónica ostentada por el espacio central, generador del potente sistema de flujos desarrollado en su interior, determina, en efecto, la organización del haz de intercambios soportados por las infraestructuras de circulación, expresivamente articuladas en una malla básica que, de forma esquemática, estaría trabada por dos grandes vectores longitudinales –al que se uniría un tercero, orientado hacia la Europa del Este–, y que operan a su vez como armazón de los ejes orientados en sentido transversal.

ocupa, y pese a las concentraciones existentes, resulta tan coherente y repartida la distribución espacial del fenómeno.



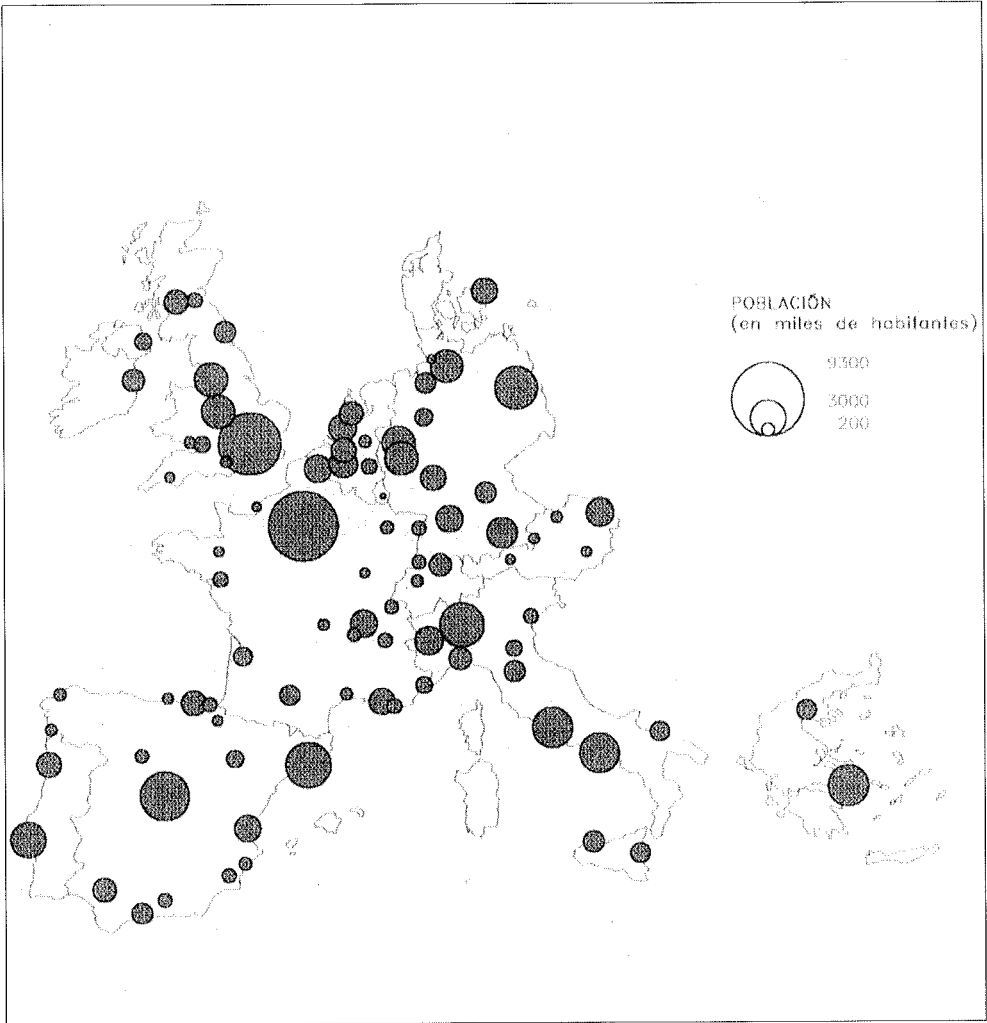


Fig. 2. Las principales ciudades del sistema urbano europeo (Fuente: N. Cattán et *alli*, 1999)

A las exigencias impuestas por esa organización preferente de la movilidad, responsable de la formación de potentes "corredores" o "ejes de desarrollos" linealmente estructurados, se acomodan fundamentalmente los proyectos estratégicos de acondicionamiento de la trama circulatoria en los principales modos que la integran. Con todo, y pese a que el Art. 3 del Tratado de Roma abogaba, al igual que en la agricultura, por la puesta en práctica de una política común de transporte, su adopción adolece de una cierta demora, atribuible al desinterés mostrado por las instancias comunitarias, expresivamente denunciado en 1985 por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, cuando señala las ostensibles carencias de los Estados miembros en este epígrafe fundamental para la construcción del proyecto europeo<sup>7</sup>. Ello explica, y como reacción, la intencionalidad que anima al primer "Esquema de Transporte", concebido y puesto en marcha a partir de 1989, precisamente cuando se acomete un ambicioso Plan de actuaciones, en conexión con las premisas propugnadas con la reforma de los Fondos Estructurales, y que sucesivamente se irá perfeccionando al compás de las líneas de acciones preconizadas en la primera mitad de los noventa<sup>8</sup>.

En esencia y dejando de lado consideraciones de detalle, su significado primordial estriba en la voluntad de acometer el tratamiento de la movilidad desde las posibilidades abiertas por la aplicación de un enfoque integrador, con el que se trata de aunar una serie de objetivos considerados de primer orden en el proceso de consolidación de la lógica comunitaria. Así, se pretende, en principio, hacer del transporte —y de su ordenación logística— un factor de incremento de la competitividad de las regiones, mediante el acondicionamiento de las dotaciones existentes al tiempo que se subraya la dimensión estratégica de aquéllos *nodos* susceptibles de favorecer el funcionamiento de combinaciones óptimas de los modos de transporte a través del desarrollo y organización de la multimodalidad, y de las plataformas de intercambio sobre las que se apoya<sup>9</sup>.

En cualquier caso, se trata de evitar, merced a las ventajas permitidas por la disponibilidad de una buena y rápida dotación circulatoria en todos los modos, situaciones obstaculizadoras de los equilibrios interterritoriales, de suerte que los procesos potencialmente difusores del crecimiento no se vieran entorpecidos por las carencias o limitaciones en el desarrollo de la accesibilidad. Es un planteamiento que enlaza necesariamente con la pretensión de facilitar en las mejores condiciones posibles de accesibilidad los vínculos con las áreas extremas del espacio europeo, ya sea en el ám-

<sup>7</sup> Conviene recordar que, por sentencia de 22 de Mayo de 1985, el Tribunal de Justicia condena al Consejo y decide que "el transporte internacional de mercancías y de personas debe ser abierto a todas las empresas de la Comunidad y no puede ser objeto de discriminación en razón de la nacionalidad o del lugar de residencia del transportista"

<sup>8</sup> Efectivamente, tal será uno de los objetivos planteados en el Libro Blanco (1993) sobre el Crecimiento, la Competitividad y el Empleo, que insiste en la conveniencia de impulsar la actividad económica a través de una política de grandes infraestructuras, enmarcadas dentro de los proyectos integrados en la Red Transeuropea de Transportes, y que habrán de tener una plasmación directa en el Programa de Acción 1995-2000, adoptado por la Comisión con el nombre de "*Movilidad duradera: perspectivas de futuro*"

<sup>9</sup> Según *Europlatforms* (1992), una plataforma intermodal se define como "un área delimitada en el interior de la cual se ejercen, por parte de diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de las mercancías, ya sea para el tránsito nacional o internacional. Los operadores pueden ser propietarios o tener alquilados los edificios y las instalaciones. Una plataforma de flete debe estar abierta a la competencia, a todas las empresas interesadas y dotada de todos los equipamientos colectivos necesarios y comprender servicios comunes para las personas y los materiales".

bito mediterráneo o atlántico ya en el marco de la Europa oriental, apoyándose fundamentalmente en los enclaves urbanos con mayor capacidad vertebradora del territorio y de proyección e inserción en el contexto comunitario. Concebida con criterios de competitividad y máxima eficiencia, no cabe duda que la reorganización del sistema de infraestructuras representa una de las aportaciones más relevantes al proceso de consolidación de la idea de Europa como espacio cohesionado, ya que permite la gradual superación de las limitaciones, físicas y psicológicas, motivadas por el efecto disuasorio de la distancia o de las discontinuidades técnicas y organizativas existentes entre Estados.

Ahora bien, si es obvio que los avances previstos en la mejora técnica y de seguridad de la red aeroportuaria –en un proceso coincidente con la voluntad de implantar “el cielo único”<sup>10</sup>– o en el desarrollo y especialización de los grandes puertos –elementos sustanciales del transporte combinado continental<sup>11</sup>– representan hitos claves en esta línea de reestructuración integral del sistema, atención específica debe prestarse, ante el formidable significado geográfico que poseen –debido a su capacidad de cobertura e integración del conjunto del territorio– a las operaciones destinadas a potenciar el poder vertebrador de la carretera, a intensificar los efectos ligados a la mayor eficiencia del ferrocarril o a aprovechar las ingentes posibilidades amparadas en el uso generalizado y plurifuncional de las telecomunicaciones.

Centrándonos en los modos de transporte con impacto espacial directo en el proceso de integración, conviene subrayar que las operaciones de mejora en la red viaria han supuesto, y de manera ostensible, un salto cualitativo trascendental en el reequilibrio de las potencialidades regionales, a medida que la atención prestada a los itinerarios con dimensión transnacional ha hecho posible un perfeccionamiento paralelo de las interconexiones, superando con éxito las rupturas tradicionalmente ocasionadas por la frontera<sup>12</sup>. A este respecto puede decirse que el aumento de capacidad y la mejora en las condiciones de seguridad de las principales carreteras es sincrónico con avances espectaculares en el incremento de los umbrales de accesibilidad, de forma que tanto en sentido longitudinal como transversal las aptitudes ofrecidas por este modo no han cesado de intensificarse, ejerciendo a su vez efectos inducidos de gran resonancia sobre los segmentos jerárquicamente asociados a ellas, lo que ha perfeccionado la capilaridad del sistema circulatorio

<sup>10</sup> Identificado con el proyecto de configurar un espacio aéreo integrado, mediante la creación del “*cielo único*”, la finalidad no es otra que la de poner fin a las disparidades observadas en los criterios aplicados al tráfico aéreo por parte de los países comunitarios, donde la armonización está mediatizada por la existencia de 49 centros de control con sus procedimientos respectivos, en los que se emplean 38 sistemas diferentes, 30 lenguas de programación y 22 sistemas operativos. Se trata, en suma, y al compás de la progresiva flexibilización de las normas de competencia en el sector, de poner en práctica una visión única en la organización y gestión del espacio aéreo europeo, para que todo él sea accesible desde cualquier punto y bajo la supervisión de un órgano regulador conjunto.

<sup>11</sup> Ejemplo revelador del papel otorgado a los macropuertos, con los que se persigue superar las limitaciones de capacidad y espacio de los terminales ferroviarios, lo ofrece el proyecto de construcción del Main Hub de Amberes, diseñado como un impresionante terminal de contenedores con capacidad para llevar a cabo unos 700.000 transbordos anuales a partir de 2005.

<sup>12</sup> Sin duda, una de las manifestaciones más emblemáticas de este cambio a gran escala está representada por el eje de comunicación por carretera que en la Península Ibérica enlaza Lisboa con Burgos a través de la E-80 (Nacional 620 española e IP5 portuguesa). Acondicionado como autovía entre Burgos y Fuentes de Oñoro, dicho vector soporta una parte sustancial del tráfico de viajeros y mercancías entre la mitad septentrional de Portugal y los países del Norte y Centro de Europa. Sus repercusiones desde la perspectiva de la seguridad y del ahorro de tiempo han sido sorprendentes y han contribuido de manera decisiva a la integración funcional de Portugal en la Europa comunitaria.

que aprovecha el vehículo automóvil al compás de las actuaciones complementariamente llevadas a cabo por los Estados o las Regiones en sus específicos ámbitos de competencia.

Con criterios mucho más selectivos y preferenciales, la organización del tráfico soportado por el ferrocarril –en el que particularmente se centra la Directiva 91/440–, responde claramente a varios propósitos de notable impacto territorial: al reconocimiento del derecho de acceso de las empresas a la red ferroviaria de otro país, a la posibilidad de constituir grupos supranacionales para la explotación de las infraestructuras y a la voluntad de aprovechar las ventajas inherentes a la alta velocidad ferroviaria. Si la creación del consorcio responsable de la construcción y gestión del túnel del Canal de la Mancha subraya las posibilidades abiertas por la cooperación supraestatal, el Plan General de Red de Alta Velocidad implica la adscripción a las premisas técnicas y logísticas de lo que sin duda constituye una auténtica revolución en el desarrollo de la movilidad, con el consiguiente reforzamiento competitivo de las áreas urbanas servidas por su trazado.

El precedente marcado por la entrada en funcionamiento de la primera línea de AV entre París y Lyon (1981) puso enseguida en evidencia las excelentes oportunidades que la eficiencia ferroviaria creaba para la intensificación de los enlaces intermetropolitanos. Una comprobación que, en breve, justificaría la construcción de la línea entre París y Bordeaux y el proyecto alemán de culminar una iniciativa técnica de este tipo para el enlace Hannover-Hamburgo y para la línea que une los aeropuertos de Colonia y Dusseldorf, a los que también se incorporaría España con la entrada en servicio de la conexión rápida entre Madrid y Sevilla en 1992. A la postre, la potenciación del ferrocarril de alta velocidad se consolida como una opción estratégica primordial –tal y como aparece ratificada en un acuerdo del Parlamento Europeo en 1987– de la que participan todos los países de la Unión, implicados en la materialización a medio plazo de una gran red europea TAV, considerada como un elemento primordial de la urdimbre circulatoria, y destinada a contrarrestar la hegemonía de la carretera y de la navegación aérea para cubrir largas distancias entre núcleos urbanos con entidad metropolitana.

La atención prestada a esta modalidad de relación –que aúna las ventajas de rapidez, limitado poder contaminante y menor consumo energético, en un proceso sincrónico con la mejora creciente de la eficiencia a que conducen los asombrosos avances incorporados a la tecnología ferroviaria– explica la magnitud de los programas previstos, en los que se contempla la posibilidad, con un horizonte a medio plazo, de poner en funcionamiento 9.000 Kms. de líneas nuevas, de adaptar otros 15.000 y construir 1.200 Kms. de empalme entre los ejes principales. De todo ello dan fiel testimonio los acuerdos adoptados en el Consejo de Essen (1994), donde se concretan las grandes actuaciones que, identificadas con catorce proyectos (Fig. 3 y Cuadro II), han de configurar prioritariamente la Red Transeuropea de Transporte (RTE), con el fin de “lograr los objetivos comunitarios de un funcionamiento sin dificultades del mercado interior y del refuerzo de la cohesión económica y social”.



**CUADRO II**  
**PROYECTOS PRIORITARIOS**  
**DE LA RED TRASEUROPEA DE TRANSPORTE**

TIPO DE ACTUACIÓN	CONEXIONES
1. Tren de Alta Velocidad/transporte combinado Norte-Sur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuremberg - Erfurt- Halle/Leipzig – Berlin</li> <li>• Eje del Brennero: Verona-Munich</li> </ul>
2. Tren de Alta Velocidad PBCAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paris- Bruselas- Colonia- Amsterdam- Londres</li> </ul>
3. Tren de Alta Velocidad Sur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Madrid – Barcelona - Perpignan – Montpellier</li> <li>• Madrid –Valladolid - Vitoria – Dax</li> </ul>
4. Tren de Alta Velocidad Este	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paris- Metz -Estrasburgo –Appenweier-(Karlsruhe)</li> <li>• Sección Metz - Saarbrücken – Mannheim</li> <li>• Sección Metz - Luxembourg</li> </ul>
5. Línea de la Betuwe (Ferrocarril convencional/ Transporte Combinado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotterdam - Frontera Holanda/Alemania- Rhin/Ruhr</li> </ul>
6. Tren de Alta Velocidad/ Transporte combinado Francia-Italia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lyon- Turin</li> <li>• Turin - Milan- Venecia-Trieste</li> </ul>
7. Autopistas griegas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pathe : Rio Antirio, Patras - Atenas -Tsalónica – Prohamon (frontera Grecia/Bulgaria)</li> <li>• Via Egnatia: Igoumenitsa- Tsalónica -Alexandroupolis Ormenio (frontera Grecia/ Bulgaria) - Kipi (frontera Grecia/Turquía)</li> </ul>
8. Conexión multimodal Portugal-España	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autopista Lisboa- Valladolid</li> </ul>
9. Enlace ferroviario convencional en Irlanda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cork - Dublin -Belfast -Larne – Stranraer</li> </ul>
10. Aeropuerto de Malpensa (Milan)	
11. Enlace fijo ferroviario/carretera entre Dinamarca y Suecia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enlace fijo de Øresund, incluyendo vías de acceso para los transportes viario, ferroviario y aéreo</li> </ul>
12. Triángulo nórdico (ferrocarril/carretera)	
13. Enlace por carretera Irlanda-Reino Unido- Benelux	
14. Línea principal (por ferrocarril) de la costa occidental británica	

Fuente: Consejo Europeo. Reunión de Essen (9-10 Diciembre 1994) y Estrategia Territorial Europea (1999).

Destacada la relevancia de estos proyectos en el Documento sobre la “*Estrategia Territorial Europea*” (1999), su impronta espacial resulta patente a la vista de los fundamentos técnicos que la sustentan y de las especiales características que concurren en los espacios afectados. Y es que, si desde el punto de vista técnico y funcional el Programa se inclina claramente por la innovación en las líneas cubiertas por el ferrocarril, opción exclusiva o dominante de nueve de todas las conexiones sujetas a proyectos de innovación y mejora, su plasmación geográfica guarda una lógica obligada con la búsqueda de la complementariedad o de la compensación en que se resuelven estratégicamente los proyectos comunitarios: de un lado, la intensificación de la mejora de los vínculos entre las principales ciudades del “Arco Central”, a los que su suman las operaciones transalpinas y las encaminadas al aumento de estas posibilidades en el sector oriental alemán; y, de otro, a la mejora de la integración en la Península Ibérica, con un considerable respaldo a los vínculos que agilizan las comunicaciones de Portugal con España y hacia Francia, a la par que se afrontan las necesidades de las áreas más pobladas de Irlanda, Finlandia y Suecia –facilitando en este caso su relación con Dinamarca– y las comunicaciones por carretera de gran capacidad en el territorio griego, a todas luces indispensables para la articulación de un país con ostensibles carencias en este sentido<sup>13</sup>.

### 3. HACIA UN MODELO TERRITORIAL BASADO EN LOS PRINCIPIOS DE COHESIÓN, SOSTENIBILIDAD Y COOPERACIÓN

Evidentemente, las dinámicas territoriales en espacios desarrollados como la Unión Europea manifiestan un nivel de consolidación y fortaleza que difícilmente admite correcciones o rupturas significativas. Se impone la coherencia, es decir, la continuidad en la orientación de las directrices que regulan el funcionamiento del territorio de acuerdo con las premisas de eficiencia y competitividad selectivamente plasmadas en ámbitos muy concretos, cuya hegemonía en todos los marcos de la decisión se muestra tan asumida como incuestionable. En realidad, esta tendencia es consustancial a las propias exigencias de la integración económica, que en sí misma conlleva la predisposición al desequilibrio y a la individualización de un reducido elenco de áreas y enclaves, muy concretos, en estrecha relación mutua e inequívocamente identificados como los espacios que en mayor medida se benefician de las economías de escala que desencadena.

Y es que, en ausencia de mecanismos capaces de hacer frente a estos comportamientos –como de forma patente y abrumadora sucede en el ámbito del Mercosur latinoamericano–, las fuerzas proclives al desequilibrio y a la desestructuración del te-

<sup>13</sup> Conviene recordar que el propio Consejo de Essen contempla por vez primera la dimensión territorial asociada a la ampliación de la RTE a los países del Este de Europa, justificando así la necesidad de intensificar los procedimientos de coordinación, con vistas a la futura configuración de las Redes de interconexión a escala de todo el continente. De ahí la insistencia realizada en la consideración de los siguientes proyectos: Berlín-Varsovia-Minsk-Moscú (ferrocarril y carretera); Dresde-Praga (ferrocarril y carretera); Nuremberg-Praga (carretera); conexión permanente de cruce del Danubio entre Bulgaria y Rumania (ferrocarril y carretera); Helsinki-San Petersburgo-Moscú (ferrocarril y carretera); Trieste-Liubliana-Budapest-Lvov-Kiev (ferrocarril y carretera) y plataforma telemática del mar Báltico.



territorio prevalecen con la entidad que le aportan los factores estimulantes de la concentración sobre los que éstas se sustentan. Es ahí donde reside, en cambio, una de las más ponderadas cualidades del proceso de construcción europea, es decir, en la aplicación de un enfoque que no se muestra indiferente ni ajeno a la consideración de los impactos que sobre el espacio provocan las estrategias del crecimiento económico, hasta el punto de que la Unión Europea se singulariza hoy el mundo por el valor de sus aportaciones a la renovación conceptual y metodológica de las políticas de ordenación territorial.

En un panorama de progresiva sensibilización por las disparidades espaciales del desarrollo, por sus costos ambientales o ante los nuevos horizontes auspiciados por los avances tecnológicos, bastaría remontarse a comienzos de los ochenta para encontrar precedentes señeros de esta motivación, que irá cobrando cuerpo y consistencia en Europa hasta sentar las bases de una cultura por las implicaciones territoriales del desarrollo, que, al menos en sus planteamientos teóricos y metodológicos esenciales, se muestra tan sólida como irreversible. Es lo que, en efecto, ha de suceder con la aprobación en 1983 de la *Carta Europea de la Ordenación del Territorio (CEOT)*, en cumplimiento del compromiso contraído por la Secretaría General del Consejo de Europa en su reunión de Viena cinco años antes<sup>14</sup>. Como punto de partida, la Carta supone sin lugar a dudas un paso trascendental no sólo en la definición de los fines amparados en una visión moderna de la Ordenación del Territorio –identificada como “la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad (...) y cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector”– sino también en su concepción organizativa –“es una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida con un enfoque interdisciplinario y global”– y en su formulación operativa, al entenderse como una práctica “democrática, global, funcional y prospectiva”.

Los principios y postulados básicos de la Carta son asumidos, desarrollándolos con la convicción que proporciona el conocimiento directo de los problemas y la voluntad de hacerlos frente, por la Unión Europea, bajo el impulso y los compromisos emanados del Tratado de la Unión y de los Documentos “ad hoc” que, bajo las premisas determinadas por aquél, darán consistencia –impregnados por el compromiso de la cohesión económica y social– a una visión más solidaria del territorio europeo, sin que ello ponga en entredicho el significado de la eficiencia y de la competitividad como paradigmas dominantes. En estos términos se plantea, en efecto y al calor de los nuevos enfoques aplicados al proyecto de construcción europea desde los inicios de la década de los noventa, la publicación de *Europa 2000+*, un texto esencialmente orientado a subrayar el valor de la “cooperación para la ordenación del territorio europeo”<sup>15</sup>. Su

<sup>14</sup> Con la CEOT el Consejo de Europa trató de promover la reflexión y el debate en torno a cuestiones que se consideran de gran importancia para una nueva forma de entender las relaciones entre la sociedad, la economía y el territorio, objetivo al que se orienta la Conferencia Europea de Ministros responsables de la Ordenación del Territorio (CEMAT), periódicamente reunida desde 1970. Prueba de sus aportaciones son los documentos que verán la luz en la década de los setenta y que habrán de cristalizar, entre otros, en la Carta Europea del Agua (6 de Mayo de 1968), en la Carta Europea de los Suelos (30 de Mayo de 1972), en la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico (26 de Septiembre de 1975) o en la Carta Ecológica (21 de Mayo de 1976).

<sup>15</sup> Desarrolla y perfecciona las ideas previamente recogidas en el Documento Europa 2000, aprobado por la Comisión en 1991, con el doble objetivo de avanzar en la aplicación de los principios defensores de la cohesión económica y social y de consolidar la organización y funcionamiento del mercado interior. Los diagnósticos efectuados para el cumplimiento de tales compromisos contribuyeron a mejorar el conoci-

aparición responde a la necesidad de abordar, con voluntad propositiva y visión de futuro ante los desafíos planteados por la globalización y la ampliación hacia el Este, los compromisos a que obliga la responsabilidad de llevar a cabo el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, la salvaguarda de los valores ambientales y patrimoniales y, particularmente, la defensa de la cohesión económica y social, destacada como una de las grandes premisas inspiradoras de las demás políticas comunitarias.

Y, con una visión más operativa y con incidencia estratégica, no se debe pasar por alto el énfasis que el documento realiza en las “opciones para una mejor organización territorial”, y que asocia al despliegue de tres grandes directrices: de un lado, las de carácter general, centradas en el afianzamiento de la competitividad del espacio europeo, en la aplicación de los enfoques asociados a la lógica del desarrollo sostenible y en la noción de solidaridad interterritorial, con el fin de hacer frente a las disparidades económicas, a las situaciones de perifericidad geográfica y de exclusión social; de otro, las concebidas con una visión transnacional, susceptible de cristalizar en operaciones relevantes a través de la cooperación transfronteriza, la inserción de las regiones periféricas en la dinámica global del crecimiento, el reequilibrio de la trama urbana y las medidas tendentes a la valorización de los espacios rurales<sup>16</sup>; y, por último, las que toman en consideración el desarrollo de los vínculos con los países no comunitarios del Este de Europa.

Ciertamente, las ideas plasmadas en *Europa 2000 +* han supuesto un avance cualitativo de primer orden en el tratamiento de las cuestiones territoriales al insertar la perspectiva del desarrollo regional en los enfoques inherentes a la visión integradora y horizontal que aporta ordenación del territorio. De ello se hará eco fidedigno la interesante orientación que imprimen a la política regional comunitaria las acciones innovadoras que derivan de la aplicación del Artículo 10 del FEDER para el período 1994-1999, y que aparecen encauzadas en cuatro vertientes fundamentales: la cooperación interregional intra y extra comunitaria; las innovaciones proyectadas al desarrollo regional y local; la ordenación del territorio y las medidas de política urbana, aplicadas a las ciudades de más de cien mil habitantes.

Será éste además un período decisivo en el que, sobre los cimientos de la experiencia acumulada y de las lecciones extraídas de la evaluación de los programas, las reflexiones van incorporando nuevas consideraciones y enfoques, de enorme trascendencia para la ordenación futura del territorio europeo (BASSI, 1995). No es extraño, por tanto, que en pleno período de ejecución de las acciones acometidas en el último quinquenio del siglo XX el panorama de las ideas se enriquezca notablemente con la apro-

miento de la realidad territorial, poniendo en evidencia situaciones, aspectos y dinámicas a los que hasta entonces se había dado escasa relevancia. Tal es el motivo que inspira la publicación de *Europa 2000+*, un documento con el que se “pretende ofrecer un marco para la cooperación entre las autoridades responsables de los Estados miembros y con las de otros países, en el respeto del principio de subsidiariedad y de los ámbitos de competencia de los diferentes niveles de gobierno encargados de la puesta en práctica de la política de ordenación del territorio” (*Europe 2000 +*, 1994, 10-11)

<sup>16</sup> Aunque su plasmación no haya respondido al empeño inicialmente mostrado, es interesante recordar la propuesta efectuada por la Comisión a favor de la delimitación de ocho “grupos de regiones” cuyos rasgos de coherencia pudieran permitir su identificación como espacios susceptibles de aplicar las estrategias de cooperación transnacional que inspiran uno de los objetivos primordiales de *Europa 2000+*. Son los siguientes: El Centro de las Capitales, el Arco Alpino, la Diagonal Continental, los Länder orientales de Alemania, la Región Mediterránea, el Arco Atlántico, las Regiones del Mar del Norte y las Regiones Ultraperiféricas.

bación, por parte de los ministros responsables de Ordenación del Territorio en la reunión celebrada en Noordwijk (9 y 10 de Junio de 1997), de la “*Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio*” (PEOT), como “la expresión de una visión compartida del territorio europeo en su conjunto, una referencia común de actuación y de guía a las autoridades competentes en la formulación de sus políticas”<sup>17</sup>.

Ahora bien, conviene señalar que el objetivo de la PEOT no consiste en establecer la combinación de políticas que deban llevarse a cabo en las distintas áreas del territorio comunitario, sino en proponer un marco, una metodología y un proceso para la aplicación integrada de unas orientaciones básicas, permanentemente abiertas a un amplio debate en el seno de las instituciones europeas y dentro de cada uno de los Estados miembros. De ahí que, tomando como punto de partida los principios esenciales adoptados previamente en la reunión de Leipzig<sup>18</sup>, y de acuerdo con las premisas apuntadas en Corfú (“la Ordenación del Territorio ha de ser el resultado de un proceso *concertado, selectivo, progresivo, evolutivo, flexible y transparente*”), el interés de la PEOT reside tanto en haber permitido la incorporación de significativos avances desde el punto de vista metodológico<sup>19</sup>, como en el hecho de servir de fundamento para la elaboración del Esquema de Desarrollo del Espacio Comunitario o *Estrategia Territorial Europea (ETE)* que, abogando por un “desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE”, resulta del acuerdo adoptado por los Ministros responsables de la Ordenación del Territorio reunidos en Postdam en mayo de 1999. Un documento cuya fortaleza reside en el respaldo que le aportan el Parlamento Europeo, el Comité de las Regiones y el Comité Económico y Social.

Fiel a los precedentes que la inspiran, aunque no vinculante desde el punto de vista jurídico, la ETE consagra definitivamente la triple dimensión con la que en el futu-

<sup>17</sup> En realidad, la PEOT, texto clave para entender los fundamentos de una política territorial coordinada a escala de toda a UE, se limita a sistematizar y dar coherencia a las conclusiones obtenidas en la reunión de los Ministros europeos de Ordenación del Territorio celebrada en Lieja en 1993, donde se elaboraron las primeras propuestas que posteriormente serían desarrolladas en las reuniones de Corfú y Leipzig en 1994, de Estrasburgo y Madrid en 1995 y de Venecia en 1996.

<sup>18</sup> Especial interés revisten en este proceso los acuerdos adoptados en la cita de Leipzig (1994) donde aparecen bien definidos seis principios que en lo sucesivo regirán la línea de actuación comunitaria en materia de política territorial. Son los siguientes: 1. La O.T. puede contribuir de forma decisiva a la consecución del objetivo de la cohesión económica y social; 2. Las competencias actuales de las instituciones de la Comunidad no se modifican, de forma que la PEOT puede contribuir a la implantación de las políticas comunitarias, pero sin limitar el ejercicio de las responsabilidades de las instituciones competentes; 3. El objetivo central será conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible; 4. Se realizará respetando las instituciones existentes y no será vinculante para los Estados miembros; 5. Respetará el principio de subsidiariedad y 6. Para considerar las cuestiones territoriales europeas en sus políticas territoriales, cada Estado miembro dará a la *Perspectiva* el seguimiento que desee.

<sup>19</sup> De especial trascendencia habría que calificar la propuesta, efectuada en la cumbre de Echternach en Diciembre de 1997 y posteriormente ratificada en la de Tampere de Diciembre de 1999, de crear un Observatorio en Red para la Ordenación del Territorio Europeo (ORATE/ESPON). Su puesta en marcha, prevista en principio para el período 2001-2006, vendría respaldada por los resultados obtenidos del Programa de Estudio sobre la Ordenación del Territorio Europeo que, cofinanciado por la UE y los Estados miembros, trataría de justificar el interés de la iniciativa y su utilidad como observatorio permanente, financiado por Interreg, para el seguimiento de la ordenación territorial en el espacio comunitario, orientado al cumplimiento de una finalidad tan interesante como necesaria: la de definir una serie de bases de datos e indicadores territoriales que permitan analizar los impactos regionales de las políticas comunitarias, sobre la base de los mecanismos de cooperación establecidos entre las Administraciones públicas y los Institutos de Investigación (COLL, GRASLAND et alii, 2000).

ro ha de abordarse el tratamiento territorial de los procesos económicos y sociales en la Unión Europea. Lejos de ser ambigua, su identificación –reforzada por las sesenta medidas de política territorial específicamente referidas a cada uno de los subepígrafes en que se desglosan los grandes objetivos señalados y destinada también a servir de marco de orientación política para la Comisión– reconoce con claridad el significado de los aspectos que principalmente han de regir el comportamiento espacial de los factores del crecimiento y de los que al propio tiempo resultan esenciales para la acreditación de la calidad y la competitividad de los territorios. Baste mencionar sucintamente la intencionalidad de sus fines para valorar el sentido y la tendencia de las actuaciones a llevar a cabo.

– Nada tiene de extraño, pues, que el primer objetivo resaltado sea aquél que enfatiza sobre la conveniencia de impulsar al tiempo un *“desarrollo territorial policéntrico”* y nueva forma de entender *“las relaciones entre el campo y la ciudad”*. No sólo imprime una concepción innovadora de las dinámicas urbanas, afín a la idea de que los equilibrios territoriales son indisociables de una recuperación del papel desempeñado por las ciudades de tamaño medio – e incluso de las que entran en la categoría de las pequeñas–, a las que se reconoce una responsabilidad equilibradora del territorio, asociada al margen de posibilidades regionalmente permitidas por su propia capacidad funcional; también se reconoce la trascendencia de los cambios que afectan a la configuración del mundo rural, en el que la potenciación de los recursos endógenos de desarrollo va de la mano con un reconocimiento de su personalidad en el marco de las diversas modalidades de vinculación con los impulsos provenientes de los espacios urbanos. Se trata, en suma, de favorecer una sustitución de la lógica centro-periferia, por otra basada en las ventajas de una estructura policéntrica, no supeditada a la posición hegemónica del área central.

– En clara coherencia con este planteamiento, y al amparo de las expectativas creadas por el desarrollo tecnológico, parece plenamente justificado el énfasis a favor de aplicar los instrumentos que favorezcan *“un acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento”*. Sobre la base de un modelo territorial configurado por redes de interconexión multimodal, las estrategias de organización y gestión del transporte adquieren una importancia preeminente hasta el punto de constituir el armazón determinante de los proyectos de articulación, reequilibrio y difusión de las innovaciones y del conocimiento en las que se sustentan los principios de una política territorial concebida con criterios refractarios a tendencias discriminatorias o proclives a la infrutilización de las capacidades comprobadas.

– Y, finalmente, cuando el Documento plantea la necesidad de acometer una *“gestión prudente de la naturaleza y del patrimonio cultural”* desarrolla en profundidad las ideas que previamente había justificado las Directivas medioambientales (entre ellas la Directiva HABITAT y las que propugnan la creación de la red Natura 2000 de Espacios Protegidos) así como la Estrategia de la Unión Europea en Materia de Biodiversidad, expresada a través de la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo en 1998. Crean el entorno regulador capaz de dar consistencia a la adopción de políticas de protección y salvaguarda de los valores patrimoniales en su sentido más amplio e integrador –otorgando un reconocimiento específico a la ordenación de los recursos hídricos y al significado de los paisajes culturales–, en pretendida sintonía con los principios reiterados de la sostenibilidad, compatibles a su vez con

la consideración de la naturaleza y de la riqueza cultural como destacados potenciales de desarrollo. Desde esta perspectiva la voluntad defensora de la riqueza natural y cultural esgrimida en la ETE se muestra como una opción consciente, claramente asumida entre las premisas inspiradoras de las políticas territoriales, en plano de igualdad con las grandes vertientes de la ordenación del territorio, lo que sin duda alguna constituye el fortalecimiento de un enfoque espacializado de las decisiones sin otra réplica que la que, a la postre, pudiera derivarse de sus posibles incumplimientos o dilaciones.

## CONCLUSIONES

Ya no es posible cuestionar la relevancia que una política coherente y bien programada de Ordenación del Territorio posee para que el espacio comunitario europeo logre, sin rupturas ni discontinuidades, aproximarse a ese objetivo consustancial a su propia razón de ser como es el afianzamiento de la competitividad preservando al tiempo la voluntad de llevarla a la cabo en un marco donde los principios de equidad, sostenibilidad y cooperación sean no un mero planteamiento testimonial sino una verdadera opción de desarrollo.

Aunque vacilantes en algunos aspectos y tardíos en otros, los pasos dados apuntan claramente en esa dirección, y, sobre todo, se muestran firmes y decididos desde que a mediados de los ochenta las reflexiones y los documentos que las materializan revelan una sensibilidad por la vertiente territorializada de las decisiones, tal y como aparece enfatizada en el frontispicio del Documento sobre la Estrategia Territorial Europea, en el que sin equívoco se significa al *territorio* como “una nueva dimensión de la política europea”. Pese a no ser un texto jurídicamente vinculante, es obvio que constituye una poderosa e inequívoca llamada de atención sobre aspectos, circunstancias, tendencias y situaciones que están en la médula del proyecto de construcción europea y, por ende, indisolublemente unidos a él, como factores de obligada referencia para el cumplimiento de los objetivos de cohesión en los que insisten una y otra vez los sucesivos Tratados que han visto la luz desde el Acta Unica, aprobada a mediados de los ochenta. En ello estriba precisamente esa intencionalidad que también, y de manera sistemática, aflora en los mensajes que emanan de los órganos con responsabilidad en la toma de decisiones y en los que no cesa de reiterarse el argumento a favor de hacer de la política territorial la expresión de un doble equilibrio: entre los Estados, las regiones y los municipios, de un lado; y entre los diferentes agentes y actividades que intervienen, cada uno con sus rasgos específicos pero vertebrados en torno a un proyecto común, en la organización y gestión de las estructuras territoriales.

## BIBLIOGRAFÍA

- BALME, R., BROUARD, S. et BURBAUD, F. (1995): “Cooperation inter-régionale et genèse de l'espace public européen. Le cas de la façade atlantique”. *Sciences de la Société*. N.º 34, 79-95
- BASSI, T. (1995): Prospective et stratégies pour un aménagement durable et rationnel du territoire de la grande Europe. DISP nº 121, pp. 3-5.

- CATTAN, N., PUMAIN, D., ROZENBLAT, C., et SAINT-JULIEN, T. (1999): *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos-Económica. 2.<sup>a</sup> ed.
- COLL J.L., GRASLAND C., PUMAIN D., SAINT-JULIEN T. (2000): *Préfiguration de l'observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen*, Paris, Rapport remis par le point focal français à la DATAR, GDR Libergéo
- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991): *Las Regiones en la década de los noventa. Cuarto Informe Periódico sobre la situación y la evolución socio-económica de las regiones de la Comunidad*. Dirección General de Políticas Regionales
- COMMISSION EUROPÉENNE (1994): *Europe 2000+. Coopération pour l'aménagement du territoire européen*. Luxembourg, Office des Publications officielles des Communautés Européennes
- COMISION EUROPEA (1999): *Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible de la UE*. Luxemburgo, O.P.O.C.E.
- COMMITTEE OF THE REGIONS (2001): *Regional and Local Government in the European Union. Responsibilities and Resources*. Luxembourg, European Communities
- DUNFORD, M. (1994): "Competencia, desigualdad del desarrollo y el nuevo orden interregional". En *Territorios de Europa. El desarrollo regional en el contexto de la integración europea*. Vol. III. Valladolid, Junta de Castilla y León/CEDRE/FEDER, pp. 17-41
- LABORIE, J.P. et TAULELLE, F. (1995): "Etat et acteurs locaux face à la politique régionale européenne". *Sciences de la Société*. N.º 34, 59-78
- MANERO, F. Y PASTOR, L. (1987): "El impacto territorial de la integración de España en la CEE: problemas y estrategias de actuación en el marco de la política regional comunitaria". *Actas IV Coloquio Ibérico de Geografía*. Coimbra, Centro de Estudios Geográficos, 47-56
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (1990): *Política regional en la Europa de los años 90*. Madrid, Secretaría de Estado de Hacienda.
- MORATA, F. y BARUA, D. (1999): *La europeización de las políticas regionales de desarrollo agrícola y rural*. Universitat Autònoma de Barcelona, Institut Universitari d'Estudis Europeus, Quaderns de Treball. N.º 13
- PIERRET, G. (1978): *La place des régions périphériques dans une conception européenne d'aménagement du territoire*. Conseil de l'Europe. Aménagement du Territoire Européen. Serie d'Etudes. N.º 18
- SUMMERS, A, CHESHIRE, P. & SENN, L. (2000): *Urban Change in the United States and Western Europe: Comparative Analysis and Policy*, The Urban Institute Press.
- UHRICH, R. (1985): *Pour une nouvelle politique de développement régional en Europe*. Paris, Economica.