



Javier GUTIERREZ PUEBLA, Licenciado en Geografía e Historia (1977) y doctor en Geografía (1982) por la Universidad Complutense de Madrid, donde es profesor titular de "Geografía Humana". Es, además, profesor del curso de postgrado de "Urbanismo" del INAP.

PERSPECTIVA DE UNA NACION PERIFERICA

EL PAPEL DEL TRANSPORTE EN LA INTEGRACION EUROPEA (*)

J. GUTIERREZ

EL TRANSPORTE Y LA INTEGRACION EUROPEA

Caminamos hacia una Europa más integrada social, política y económicamente, en la que una colaboración entre las distintas naciones aparece como una cuestión ineludible. Los aspectos supranacionales adquieren más protagonismo y se hace necesaria una política de ordenación territorial que se sitúe por encima de los límites de los estados.

Mayor integración europea significa mayor interacción, es decir, un crecimiento de las relaciones entre los estados (flujos de personas, mercancías y noticias). En este contexto, el transporte y las telecomunicaciones aparecen como elementos clave en el proceso de integración. Las nuevas tecnologías del transporte y las telecomunicaciones deben ser aplicadas pensando en una dimensión europea.

La mejora de los sistemas de transporte desde una perspectiva europea constituye uno de los principales retos para una política de ordenación territorial supranacional. Se hace necesario contar con un transporte europeo rápido, efi-

ciente y poco contaminante que estimule las relaciones entre los principales centros urbanos de los distintos países. Las nuevas tecnologías permiten reducir el efecto de la distancia. Buena prueba de ello es, por ejemplo, el tren de alta velocidad, que estimula la demanda de transporte a gran velocidad sobre distancias medias [1] (1). El transporte aparece entonces como elemento vertebrador del territorio europeo y como instrumento catalizador de la integración. La coordinación y racionalización de los distintos modos constituye un tema capital en la futura política de transporte europea. Cada modo debe especializarse en unas determinadas distancias, en función de diferentes criterios, como rapidez, economía, ahorro energético y minimización del impacto ambiental.

Los problemas del transporte europeo requieren soluciones europeas. Frente a los grandes espacios vacíos de los Estados Unidos, Europa aparece como

(*) Comunicación presentada al "Internationales Kolloquium", de la "Akademie Für Raumforschung und Landesplanung", sobre "Integración europea y ordenación del territorio", celebrado en Bonn en noviembre de 1989.

[1] La experiencia del TGV francés puede ser ilustrativa a este respecto. Los incrementos en la demanda registrados en la línea de alta velocidad París-Lyon no pudieron ser explicados solamente por un transvase modal (del avión al TGV), sino también por la aparición de una nueva clientela.

un área de dimensiones reducidas, densamente poblada, en la que la mayor parte de las principales ciudades se encuentran relativamente próximas entre sí. Por otro lado, el importante crecimiento que ha experimentado el transporte aéreo en los últimos años ha provocado graves problemas de congestión en el espacio aéreo. En tales circunstancias, el transporte terrestre debe jugar un papel decisivo en la mayor parte de las conexiones europeas (distancias cortas y medias), mientras el avión sólo debe aparecer como modo prioritario en las conexiones rápidas sobre largas distancias.

Entre los argumentos que apoyan esta prioridad por el transporte terrestre habría que citar el menor costo para el viajero y menor consumo energético de los modos de transporte terrestre. Así, por ejemplo, el tren de alta velocidad, rodando a 300 km/h., alcanza un consumo, expresado en unidades equivalentes de petróleo, de 1 litro por 100 km. por asiento disponible (2). Los estudios realizados hasta la fecha ponen de manifiesto que el tren de alta velocidad compite ventajosamente con el avión sobre distancias medias. De hecho, la puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad París-Lyon ha supuesto una caída muy fuerte en el tráfico aéreo entre ambas ciudades (3).

La modernización de los sistemas de transporte puede convertirse, pues, en el catalizador de la integración europea.

LA PERSPECTIVA DE LOS PAISES DEL SUR

¿Cuál es la perspectiva de los países del sur de Europa, y, más concretamente, de España, ante estas cuestiones? Desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico en una Europa integrada, los países del sur parten con la desventaja inicial de su condición de países periféricos, condición que queda reforzada por las deficiencias que presentan sus sistemas de transporte. Del desarrollo de redes europeas de transporte que garanticen eficientemente una conexión rápida y eficaz puede resultar un "acercamiento" de estos países con respecto al resto de Europa. Ese desarrollo debe ir acompañado de una modernización de sus redes de transporte interior, ya que si éstas son deficientes y se encuentran desvinculadas de las redes europeas podría suceder que no todo su territorio (sino sólo algunas de sus ciudades) se acercara realmente al resto de Europa.

Este acercamiento del sur con respecto al resto de Europa favorecerá el flujo de personas, mercancías y capitales y, previsiblemente, contribuirá a atenuar los desequilibrios espaciales actualmente existentes. Las ventajas climáticas y sociales que ofrece el sur podrán enton-

ces ser mejor aprovechadas. En el caso concreto del turismo, los efectos serán inmediatos. No sólo porque las nuevas autovías permitirán una mayor flujo de turistas, sino también porque el tren de alta velocidad podrá ser utilizado ventajosamente en este tipo de desplazamientos. De hecho, los primeros estudios realizados sobre el impacto regional del TGV francés (línea París-Lyon) ponen de manifiesto que el turismo es el sector más beneficiado (4). En otros sectores económicos también es previsible una evolución positiva para los países del sur.

En resumen, en una Europa integrada cabe pensar en la emergencia de las regiones del sur, en analogía con las tendencias imperantes en el interior de la República Federal Alemana o en el interior de los Estados Unidos. De hecho, los últimos datos disponibles muestran que los países del sur presentan actualmente unas tasas de crecimiento del producto interior bruto muy superiores a la media europea. Pero la emergencia del sur sólo se podrá consolidar siempre y cuando los sistemas de transporte hagan posible una fácil relación con los países más ricos del continente, especialmente dentro de la CEE.

Es cierto que no existe una relación de casualidad entre transporte y desarrollo económico. Pero también lo es que sin inversiones en infraestructura de transportes el desarrollo económico no es posible. Para cada nivel de desarrollo económico existe un nivel óptimo en el sistema de transportes. Y en España existe una falta de concordancia entre desarrollo económico y sistema de transportes.

LA MODERNIZACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPAÑOLES DESDE UNA DIMENSION EUROPEA

Frente a lo que ocurre en la mayor parte de los países europeos, España cuenta

con unas infraestructuras de transporte terrestre muy deficientes. Durante los últimos años de la era de Franco se elaboraron proyectos para la mejora de la red de carreteras, por medio de inversiones en autopistas, pero la crisis económica paralizó su ejecución. Durante la transición democrática, ante el reto de la construcción del Estado de las Autonomías, los problemas políticos y administrativos adquirieron el mayor protagonismo y la cuestión de la mejora de las infraestructuras quedó relegada, en un contexto de crisis económica, con un Estado descapitalizado, sin capacidad suficiente para afrontar las fuertes inversiones que exigen la creación y mejora de las infraestructuras de transporte. Así se llega a mediados de la década de los 80, con una red de autopistas muy poco desarrollada y un sistema de transporte ferroviario poco eficiente. Por aquel entonces, la crisis comienza a remontar y se avecina la entrada de España en la CEE. Se toma conciencia de la necesidad imperiosa de mejorar los sistemas de transporte, para "acercar" España al resto de Europa y las distintas regiones españolas entre sí. Se considera que con la construcción del Mercado Unico, en 1993, España sólo estará en condiciones de competir con otros países de la CEE si se han modernizado sus infraestructuras de transporte terrestre, que en la actualidad presentan graves problemas de congestión, amenazando incluso con estrangular el crecimiento económico. Aparecen, entonces, importantes proyectos para la modernización de los sistemas de transporte terrestre: el programa de autovías y la incorporación de España en la red europea de alta velocidad (con el cambio de ancho de vía) constituyen los elementos clave de esta política.

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

El Programa de Autovías, incluido en el Plan General de Carreteras 1984-91 (5), se decanta por las autovías frente a las

T I

COMPARACION DE LAS REDES DE AUTOPISTAS DE LA REPUBLICA FEDERAL ALEMANA, FRANCIA Y ESPAÑA

	Km. autopistas	Km. autopistas/ Km ² superficie × 1.000	Km. autopistas/ habitantes/ (en millones)
R. F. Alemania 1984	8.198	32,98	133,20
Francia 1984	6.150	11,31	113,19
España 1984 (1)	2.303	4,56	61,31
España 1991 (1)	5.663	11,22	150,76

(1) Incluye autovías

autopistas. No obstante, en 1989, el gobierno socialista español, contradiciendo sus tesis anteriores, se dispone a poner en marcha un proyecto para la construcción de autopistas de peaje por parte de empresas privadas.

En cualquier caso, la aplicación del Programa de Autovías está suponiendo un cambio radical en la red española de carreteras [2]. En 1984 existían en España tan sólo 2.303 km. de autopistas/autovías, concentradas sobre todo en el noreste del país, y constituyendo una red discontinua. Para 1991 se habrán alcanzado los 5.663 km., conformándose una red prácticamente continua que cubre todas las regiones españolas. España habrá pasado, en sólo siete años, de una red infradesarrollada a unos ratios cuantitativamente comparables a los de otros países europeos (tabla I), si bien, desde un punto de vista cualitativo, hay que insistir en el hecho de que las autovías españolas no alcanzan las características exigibles a las autopistas.

Sin duda, la red de autovías resultante supone una mejora sustancial tanto en las comunicaciones interiores como en las de ámbito internacional. Desde una perspectiva europea, los ejes de penetración desde Francia a través de Cataluña y el País Vasco se ven ahora prolongados hacia la mayor parte de las regiones españolas y hacia Portugal. Sin embargo, el modelo resulta excesivamente radial. Se echan en falta dos ejes periféricos, incluidos en la red de interés comunicario de la CEE uno en el norte (desde Santander hasta Galicia) y otro en el oeste (desde Zamora hasta Sevilla). Aunque la demanda actual no justifique plenamente la conversión de estas carreteras en autovías, vale la pena dar prioridad en el futuro a esta cuestión por el importante papel que juegan estas carreteras en la articulación del territorio español. Otro punto de crítica lo constituye el hecho de que el eje de interés comunitario que permite la penetración desde el suroeste de Francia hasta el norte de Portugal deja de tener las características de autovía en las proximidades de Valladolid.

EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Otro elemento clave en la integración europea es la red de ferrocarriles de alta velocidad. En España, la cuestión de desarrollar una red de alta velocidad ha estado ligada a la decisión de adoptar el ancho de vía standard europeo. Esta decisión histórica se tomó por parte de España el 9 de diciembre de 1988 y se encuentra en estudio por parte de Portugal.

La adopción del ancho standard europeo

La integración de los ferrocarriles ibéricos

T II

REPARTO MODAL EN EL TRAFICO DE VIAJEROS ENTRE FRANCIA Y ESPAÑA Y ENTRE FRANCIA E ITALIA

	Ferrocarril (%)	Avión (%)	Carretera (%)
Francia-España	4,4	6,9	88,7
Francia-Italia	24,7	13,3	62,0

en la red europea se veía dificultada por los problemas técnicos derivados del distinto ancho de vía. En la frontera entre España y Francia es necesario, o bien un cambio de tren, o bien el cambio automático del ancho de los ejes de los vagones sin necesidad de trasbordo (tren TALGO), pero en cualquier caso cambiando de locomotora. Ello supone, en función de la técnica utilizada, una detención en la frontera del orden de los 15-45 minutos, lo cual no es compatible con el concepto de alta velocidad. En el caso del transporte de mercancías no es tan importante el tiempo de viaje como el incremento del coste del transporte derivado de la necesidad de transbordar la carga (6).

El distinto ancho de vía es responsable de la escasa participación del ferrocarril en las relaciones de España con el resto de Europa, tanto en el tráfico de viajeros como de mercancías. Así, el ferrocarril transporta tan sólo un 4,4 % del total de los viajeros entre Francia y España, mientras que alcanza un 24,7 % en la relación Francia-Italia (tabla II). En cuanto al transporte de mercancías, sólo un 17 % del tráfico que pasa por la frontera franco-española corresponde al ferrocarril.

Si se hubiera mantenido el ancho de vía ibérico, la condición de España como país periférico habría quedado reforzada, tanto por unos mayores tiempos de recorrido en transporte de viajeros por ferrocarril, como por un mayor precio de los productos transportados en ferrocarril. Otro elemento a favor del cambio de ancho de vía lo constituye el futuro enlace fijo de Europa con África a través del Estrecho de Gibraltar: si finalmente en el futuro se toma la decisión de comenzar las obras para la construcción de un túnel y/o puente sobre el Estrecho de Gibraltar, no existirán problemas técnicos para que los trenes continúen por los países del norte de África, donde el ancho standard europeo se encuentra muy extendido.

Sin embargo, el cambio de ancho de vía también presenta aspectos negativos. No sólo habrá que realizar inversiones muy cuantiosas, sino que, además, hasta que finalice el proceso de cambio de

ancho en toda la red, se abrirá un período durante el cual coexistirán dos anchos distintos, con los consiguientes problemas para el tráfico interior, particularmente para el de mercancías (necesidad de transbordar las mercancías).

La integración en la red europea de alta velocidad

En el desarrollo reciente del transporte ferroviario europeo han primado los intereses nacionales, en contraste con lo sucedido en otros modos de transporte. Así, la oferta de servicios internacionales se ha mantenido estacionada, presentando en la actualidad una calidad inferior a la de los servicios nacionales. Esta situación se va a modificar radicalmente con el desarrollo de una red europea de alta velocidad.

Siguiendo la determinación de la Comisión de las Comunidades Europeas (7), la Comunidad de los Ferrocarriles Europeos (integrada por los países miembros de la CEE, junto a Suiza y Austria) ha formulado una propuesta de una red europea de ferrocarriles de alta velocidad (8). Se prevé que en el año 2010 la red europea de alta velocidad contará con una longitud de unos 19.000 km. (9.100 en vías nuevas y 9.900 en vías modernizadas), permitiendo la comunicación entre los principales centros urbanos europeos. La inversión total se estima en unos 90 billones de ECUs de 1985.

¿Cómo quedarán integrados los ferrocarriles ibéricos en la red europea de alta velocidad? En 1992 estará en servicio la nueva línea Madrid-Sevilla, que habrá requerido una inversión de 260.000 millones de pesetas. Se estima que con la introducción de la alta velocidad entre Madrid y Sevilla se producirá un aumento en la demanda de entre el 40 % y el 70 %. Para antes del año 2000 está previsto que haya entrado en funciona-

[2] En la construcción de las nuevas autovías ha resultado decisiva la ayuda comunitaria canalizada a través de los fondos FEDER.

miento la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, con una inversión estimada de 400.000 millones de pesetas. También se prevé la conexión con Francia a través del País Vasco y con Portugal vía Badajoz. Sin embargo, en la actualidad existen graves problemas para la financiación de estos proyectos, que sólo podrían ser solventados con una significativa ayuda de la Comunidad vía fondos FEDER [3].

Los tiempos de viaje (Fahrzeiten) de las principales ciudades ibéricas con respecto al resto de las ciudades europeas habrán experimentado una fuerte reducción. La posibilidad de ir y volver en el día sólo existirá para Barcelona con respecto a algunas ciudades francesas, como Marsella y Lyon. Pero tanto Barcelona como Madrid y Lisboa quedarán enlazadas en viajes nocturnos (Nachtverbindungen) con los principales centros urbanos europeos.

CONCLUSIONES

- La política de transportes constituye un aspecto básico en la política europea de ordenación territorial.
- La política europea de transportes no debe ir orientada exclusivamente se-

gún criterios sectoriales, sino que debe tener en cuenta, de forma prioritaria, los aspectos territoriales, de cara a contribuir a la constitución de un espacio europeo más vertebrado, integrado y solidario.

- Ante problemas europeos es necesario recurrir a soluciones europeas. De acuerdo con las circunstancias europeas, el transporte terrestre debe resultar prioritario en las distancias cortas y medias.
- Tarea nueva para la investigación de la ordenación territorial (Raumforschung) es el estudio del impacto espacial de la modernización de las redes europeas de transporte, en especial de la red europea de alta velocidad.

REFERENCIAS

- (1) Ch. REYNAUD; E. MIGNOT, y M. PAPINUTTI, *Réseaux à grande vitesse: Avion, TGV, Voiture*. Transports, 324, pp. 45-54. (1987).
- (2) Ch. REYNAUD; E. MIGNOT, y M. PAPINUTTI, *Réseaux à grande vitesse: Avion, TGV, Voiture*. Transports, 324, pp. 45-54. (1987)

(3) Community of European Railways, *A high-speed network for Europe*. (1989).

(4) A. BONNAFOUS, *The regional impact of the TGV*. Transportation, 14, pp. 127-137. (1987).

(5) Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, *Plan General de Carreteras 1984-1991*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (1986).

(6) A. VILALTA, *Connexio a la xarxa ferroviaria europea*. Internationales Symposium "Grans Projectes en una Europa Vertebrada". Barcelona, diciembre de 1987.

(7) CEE, *Report COM (86)*, 341. (1986).

(8) Community of European Railways, *A high-speed network for Europe*. (1989).

[3] Por otro lado, es cuestionable el acierto de haber comenzado la red española de alta velocidad con la línea Madrid-Sevilla. Parece más razonable el haber dado prioridad a la línea Madrid-Barcelona, cuya rentabilidad está asegurada, al unir los dos principales centros económicos del país. Además, la prolongación de esta línea desde Barcelona hasta la frontera francesa haría posible la conexión con la red europea.