

LAS CAPITALES REGIONALES AUTONÓMICAS: CENTRALIDAD Y POLARIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO POR CARRETERA. UN MODELO REGIONAL CONTRASTADO

José María Serrano Martínez

Departamento de Geografía
Universidad de Murcia

RESUMEN

Se analizan los flujos de tráfico por carretera que convergen en las capitales de las nuevas regiones autónomas (división regional de 1978). Se pretende conocer el modelo diferenciado de la organización regional española según esta variable. Se observa como existen fuertes diferencias entre unas y otras regiones, según su importancia demográfica, económica y su ubicación espacial (céntrica o periférica). De todo lo anterior se desprende la necesidad de llevar a cabo algunas obras de infraestructura para adecuar la red de carreteras a la nueva organización regional.

Palabras clave: Organización territorial, red de carreteras, flujos de tráfico, regionalización.

ABSTRAC

Regional autonomic capitals: centralization and polarization of road traffic fluxes. A contrasted pattern

The road traffic fluxes leading to the capitals of the new Spanish Autonomic Regions (1978 Regional Division) are analysed. The aim is a good knowledge of a differentiated pattern of the Spanish Regional organization according to this element. Strong differences amongst different regions are observed, depending on their demographic or economic importance of their spatial location. It can be assumed from this the need of some infrastructural work to adequate the road network to the new regional organization.

Key words: Territorial organization, road network, traffic flow, regionalization.

1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL TEMA

Quizás hay pocas actividades tan significativas como los transportes para vertebrar la organización del territorio. De ahí el considerar que: «Les transports exercent sur l'organi-

sation de l'espace une action souvent déterminante, qui croit avec la puissance de leurs moyens et le déclin des anciens facteurs de localisation qui en est la conséquence; elle s'exerce du fait de leur simple présence aussi bien que par leur dynamique propre, que celle soit liée a leur initiative ou utilisée par les autres agents économiques» (J. RITTER, 1976, p. 75). De ahí el papel clave que estos desempeñan en la ocupación del espacio, al mismo tiempo que son un instrumento poderoso para la organización del territorio y la reducción del «desenclave», en el sentido empleado por J. LABASSE (1973).

Aunque los transportes sean objeto de atención desde otras disciplinas, sin duda constituyen «una de las modalidades más jóvenes de los estudios geográficos» (G. CANO, 1987, p. 426). Tal vez ello es así porque su estudio «supone para el geógrafo un reto importante, ya que le induce a analizar relaciones entre: políticas de actuación, grados de equipamiento y redes de flujos, así como otros aspectos que influyen en el desarrollo económico y en la construcción de espacio organizado» (C. MUSCARA, 1986, p. 7).

En relación con la finalidad que deben cumplir los estudios sobre los transportes desde el campo geográfico, me parecen acertadas las palabras de M. WOLKOWITSCH: «Le géographe accomplira pleinement sa mission si, tout en faisant progresser les recherches théoriques, il est capable de se dégager de seul problème des transports et de faire prendre en considération la double complexité des réalités humaines et de l'espace» (1973, p. 353). Dentro de esa óptica considero de plena actualidad y aplicable al tema concreto que aquí nos ocupa, el estudio de los transportes como parte de esa acción más compleja y duradera de la «construcción de regiones»; pues, como escriben P. HAGGET (et al.): «Region building ist one of the commonest applied problems encountered in locational analysis. For both the private and public sectors efficient regional divisions provide one of the ways of reducing the cost of spatial interaction» (1977, p. 490).

En España, a causa de la Constitución vigente (1978), se ha pasado con gran rapidez de un Estado organizado política y territorialmente, según el modelo centralizado, a otro autonómico, compuesto por 17 regiones. El cambio ha sido muy rápido. Puede decirse con toda razón que aún en el momento presente (agosto, 1989), no está finalizado de estructurar del todo. Pues bien, en este trabajo voy a centrarme en exclusiva en analizar el papel que desempeñan las respectivas capitales autonómicas dentro de la red nacional del tráfico por carretera.

Se intenta superar la mera descripción de los hechos, buscando una explicación causal de los mismos, ya que como dice D. HARVEY: «That cause and effect provides a powerful model for the analysis of geographical problems» (1971, p. 406).

Aunque el estudio se centra en el momento actual, con fuentes y datos de años recientes, estos no pueden entenderse plenamente sin lo que ha sido la evolución precedente; por cuanto ha supuesto un «modelo» de organización territorial contrastado. De ahí, tal vez algunos de los problemas existentes.

Siguiendo al profesor ORTEGA VALCÁRCEL de que «la renovación de la Geografía Regional supone saber qué se hace, cómo y para qué» (1987, p. 491), este trabajo pretende conocer ese aspecto concreto antes indicado, y así comprender las dificultades que las Comunidades Autónomas encuentran para organizar adecuadamente su territorio con una infraestructura de redes de transporte por carretera, a menudo, inadactado para cumplir oportunamente su papel de vertebración regional. También, pasados unos años, podrá servir de elemento de comparación, con la realidad futura; y, en su caso, permitirá comparar las carencias aquí advertidas con las realizaciones —es de esperar sea así— cubiertas para entonces.

2. EL NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL: REGIONES/COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Puede parecer una paradoja para muchos, pero es una realidad incuestionable que, si bien los geógrafos han estado durante años haciendo de los estudios regionales casi el centro de su trabajo, cuando se ha producido la regionalización en España, no han tenido ninguna participación real en ella. No obstante creo que, por razones muy diversas, el proceso ha sido así. Pero, éste no ha hecho más que comenzar y, como mucho, cubrir sus primeros objetivos; resta por cumplir gran número de realizaciones donde puede ser interesante nuestra aportación; en ellos estamos.

Cuando han transcurrido algunos años desde sus inicios, cabe reflexionar acerca de su significado y su ocurrir. Sin pretender analizarlo de forma exhaustiva se ve que dicho proceso autonómico se ha caracterizado, entre otros, por los siguientes rasgos:

a) Ha sido una transformación rápida, al menos desde una óptica formal. En aproximadamente una década se han dado los pasos legales que van desde el texto constitucional a la transferencia de competencias. Si bien, este aspecto dista todavía de haberse cerrado (E. GARCÍA DE ENTERRIA, 1987).

b) El proceso que ha cambiado la organización territorial española ha estado dirigido y encauzado por directrices políticas y administrativas. En él no han tenido cabida estudios técnicos de carácter y previo ni coetáneo que se ocupasen del importante cambio de regionalización. No sólo se han ignorado los numerosos estudios realizados por geógrafos; igual ha sucedido con prospectivas muy interesantes auspiciadas por Cámaras de Comercio, o por otros organismos de carácter económico que se habían ocupado de estos temas de forma central o colateral. Ni que decir tiene que también se han ignorado las numerosas divisiones administrativas —muchas de ellas con gran tradición de funcionamiento— que se habían gestado por los propios poderes públicos, así sucede con las de carácter militar, religioso, etc. (R.P. BRADSHAW, J. ESTEBANEZ, 1985).

c) La unidad administrativa provincial ha sido el marco territorial fundamental en el camino hacia la regionalización. El propio texto constitucional hace referencia a ello (art. 143.2 y la disposición transitoria primera). Si bien en teoría es posible alterar esos límites provinciales, se trata de una acción difícil de alcanzar, dados los trámites necesarios para ello. Eso nos confirma el peso indiscutible y la vigencia que disfrutaban las provincias en España. No hay que olvidar que en el tiempo transcurrido desde su creación (más de siglo y medio), es cuando se han estructurado y, en cierto grado, vertebrado el territorio español, haciendo de estas unidades administrativas organismos vivos y en pleno funcionamiento. Ello no es óbice para que existan ciertas inadecuaciones en algunos de sus límites territoriales que, acaso fuese conveniente corregir. Sin embargo, tal vez para evitar una cadena ininterrumpida de posibles alteraciones en ese sentido, se estipula que «cualquier alteración de los límites provinciales habrá de ser aprobada por las Cortes mediante ley orgánica» (Constitución, art. 141.1).

d) De ahí el comentar el carácter histórico que subyace en la división regional actual (J. ALONSO, 1986, a y b), pues la propia división provincial ejecutada por J. de BURGOS tuvo muy en cuenta la herencia del pasado. Es a causa de estos condicionantes históricos por lo que las actuales regiones españolas resultan tan heterogéneas en su grado de conciencia regional (J. JIMENEZ BLANCO, et al., 1977). No hay que olvidar que tales aspectos subjetivos y emocionales, como bien recogió P. DUMOLARD (1975), constituyen un aspecto fundamental en el proceso de organización y funcionamiento regional; lejos, por tanto, de entender la regionalización como una mera gestión del espacio (R. BRUNET, 1984).

e) Así pues, las regiones españolas resultan uni o pluriprovinciales (en el caso de estas últimas llegan a englobar nueve provincias). No es extraño, por tanto, la disparidad en las magnitudes absolutas que las caracterizan. En extensión se contraponen los 5.013 km² de Baleares a los 94.193 de Castilla-León. Igualmente, en su volumen demográfico, resulta abultado el contraste entre la población de Navarra, 517.208 h. (datos de 1987) y la de Andalucía que ese mismo año sumaba 6.995.897 h. Estas diferencias tan acusadas de las regiones españolas actuales son un elemento muy importante que no puede ignorarse cuando se aborde cualquier estudio en el que las unidades regionales sean protagonistas.

Ahora bien, tales diferencias no se limitan a contrastes entre valores absolutos. acaso revistan mayor significación aquellos obtenidos de cálculos relativos. Así, por ejemplo, resulta expresiva la cifra que contabiliza el P.I.B. por persona (cifras de 1987): mientras Extremadura con el puesto más bajo, tenía 554.061 ptas., Baleares doblaba con creces esa cifra, 1.310.434 ptas.

Como no podía ser de otra forma, los contrastes de equipamiento e en su sentido más amplio— muestran también diferencias muy abultadas, situando este aspecto en el primer plano de atención.

f) Aunque el proceso de división regional esté consumado legalmente queda todavía por definir cuál o cuáles van a ser los modelos de regiones que se quieren alcanzar. Sólo en lo que se refiere al objeto central nuestra atención —las ciudades capitales de regiones— no se conoce qué papel van a desempeñar cada una de ellas dentro de sus respectivos territorios regionales; sin que ello quisiera decir que debe llegarse a un modelo único de organización regional, o que uno sea el mejor, de forma absoluta, en detrimento de otros.

Cabe pues resaltar que el punto de partida es distinto. Las funciones y la importancia de cada una alcanza volúmenes y proporciones muy diferentes, no sólo entre sí, sino también en relación con sus respectivos territorios regionales. Valga a título demostrativo que, mientras Mérida contabilizaba en 1987, 51.641 h., el municipio de Madrid alcanzaba 3.007.813. De ahí que resulte comprometido hablar de capitales regionales como un grupo homogéneo de ciudades; al contrario, pues si bien es cierto que les une su funcionalidad formal, les separan otros numerosos aspectos. Así, por ejemplo, circunscribiéndose a las dos regiones antes referidas, Extremadura y Madrid, mientras que la capital regional concentraba el 4,75% de la población extremeña, en la segunda ascendía al 62,91%.

Hay que tener en cuenta que estas cifras no tienen sólo un mero valor informativo, antes al contrario, son elementos fundamentales que permiten intuir, en cierto sentido, cuál puede ser su dinámica de evolución durante los próximos años. Me refiero, en concreto, a que su incidencia que puede suponer para una ciudad «ascendida» a la nueva función de capital regional. Diferirá mucho de unas a otras, de acuerdo con lo que hasta ahora haya sido su cometido dentro de su territorio, y el que vaya a ser en el futuro. También aquí, por ejemplo, los contrastes han de ser acusados: mientras Zaragoza venía funcionando como auténtica capital regional (BIEL ZA DE ORY, V. et al., 1984), Toledo carecía de ese papel (SANTOS, I.; DÍAZ MORENO, J. L., 1987).

De ahí que sea fácil intuir la realización de futuros cambios, modificaciones y alteraciones en la vertebración territorial de las regiones autónomas españolas. Ello ha de suceder en el horizonte próximo de los decenios venideros; ya que desde los primeros años ochenta, las respectivas Comunidades Autónomas a través de sus propios presupuestos y su capacidad de gestión y gasto, destinen parte de los mismos para organizar su territorio vertebrándolo de acuerdo con su diseño territorial. De ahí el interés antes apuntado, de comparar los trabajos que se realicen ahora, con los resultados y las variaciones que, presumiblemente, van a ir produciéndose en los próximos años.

3. LA IMPORTANCIA DEL TRÁFICO POR CARRETERA Y LA ORGANIZACIÓN DE LOS TERRITORIOS REGIONALES

Según dicen R. IZQUIERDO y J. M.^a MENÉNDEZ, «El transporte considerado como modelo o subsistema, debe ser aprehendido en sus interrelaciones con los restantes subsistemas de un sistema más amplio, como es el modelo territorial. Sólo en el contexto de las interacciones de estos subsistemas tienen sentido las evaluaciones de los efectos de las infraestructuras de transporte» (1987. p. 20). De ahí que nuestro interés se centre en conocer la dimensión espacial del tráfico por carretera para, de esa forma, comprender como hecho global los modelos territoriales de las CC.AA.

Dada la significación que alcanza el tráfico terrestres, resultará, sin duda fácil de comprender porqué es objeto de estudio. Veámos algunas cifras: Si durante los últimos años el conjunto del transporte representaba valores medios en torno al 6% del P.I.B., el terrestre ocupaba el 60% del total; al mismo tiempo que precisaba del 75% del conjunto de las inversiones en infraestructura (L. CHACÓN, 1987, p. 64). Si nos fijamos en sus componentes dinámicos atendiendo a los flujos, del total de los viajeros/kilómetro, el 88% escogían la carretera en sus desplazamientos; mientras que el ferrocarril, el segundo medio más utilizado, alcanzaba un modesto 8% (R. IZQUIERDO DE BARTOLOME, J. M.^a, MENÉNDEZ MARTÍNEZ, 1987. p. 11). Pero la importancia de la carretera no se circunscribía al tráfico de pasajeros, pues el 73% de las Tm/km de mercancías también eran trasladadas de un sitio a otro a través de este medio. Todo ello no hace más que confirmar con rotundidad el predominio de este modelo de transportes, después de que los poderes públicos hubiesen hecho una opción rotunda por él (R. FERNANDEZ DURÁN, F., NEROT BELTRÁN, 1980, a). Ya hace unos años se señalaba «la potenciación a ultranza del transporte por carretera (y fundamentalmente, del vehículo privado) como resultado, no de la eficacia de este medio, sino de los poderosos intereses económicos ligados al sector del automóvil o del sector del transporte por carretera en un sentido más amplio» (R. FERNÁNDEZ DURAN, 1980, p. 172). De acuerdo con este modelo, común a todos los países de economía libre, no deben extrañar que los coches privados sirvan para transportar el 80% del total de los pasajeros, cifra que resulta algo inferior a la de nuestros países vecinos; pero a causa del continuado aumento de la motorización es previsible se iguale pronto a ellos. El comportamiento del índice de motorización durante los últimos años ha sido espectacular. Se recoge los datos en el cuadro 1.

Este equipamiento generalizado se reparte en las diferentes regiones en proporción directa al volumen demográfico, aunque también responde, de forma diferencial, de acuerdo al grado de riqueza y bienestar económico de cada unidad territorial.

El conjunto de la red viaria no ha tenido un crecimiento equivalente de manera paralela, ya que no han aumentado las vías nuevas, sino que no ha mejorado su estado global de forma deseable. El conjunto de la red se ajusta de la siguiente forma, de acuerdo con su distribución competencial (Cuadro 2).

La figura 1 representa la red de vías principales y secundarias de España. Aquí, puede comprobarse como existen acusadas diferencias regionales según su densidad. Pero aún más ilustrativo puede ser si nos limitamos a contemplar sólo aquellas vías de mejor infraestructura y son, por tanto, capaces de acoger una mayor densidad de circulación. La figura 2 representa las autopistas y autovías en funcionamiento y las que se contemplan en el actual plan de construcciones, a terminar en el ((horizonte 92)). Si bien las previsiones son buenas, será preciso esperar a ver como se cumplen, y no suceda lo del anterior «plan de autopistas». El cuadro 3 recoge las principales previsiones a alcanzar (Cuadro 3).

Si se combina la red de carreteras, la disposición de las principales vías y la ubicación

CUADRO 1. Evolución del índice de motorización

1950	3 coches, mil habitantes
1955	5 «
1960	10 «
1965	25 «
1970	71 «
1975	135 «
1980	188 «
1981	202 «
1982	219 «
1983	231 «
1984	236 «
1985	244 «
1986	253 «
1987	263 «

Fuente: Elaboración propia sobre datos del I.N.E.

CUADRO 2. Red de carreteras según su distribución competencial

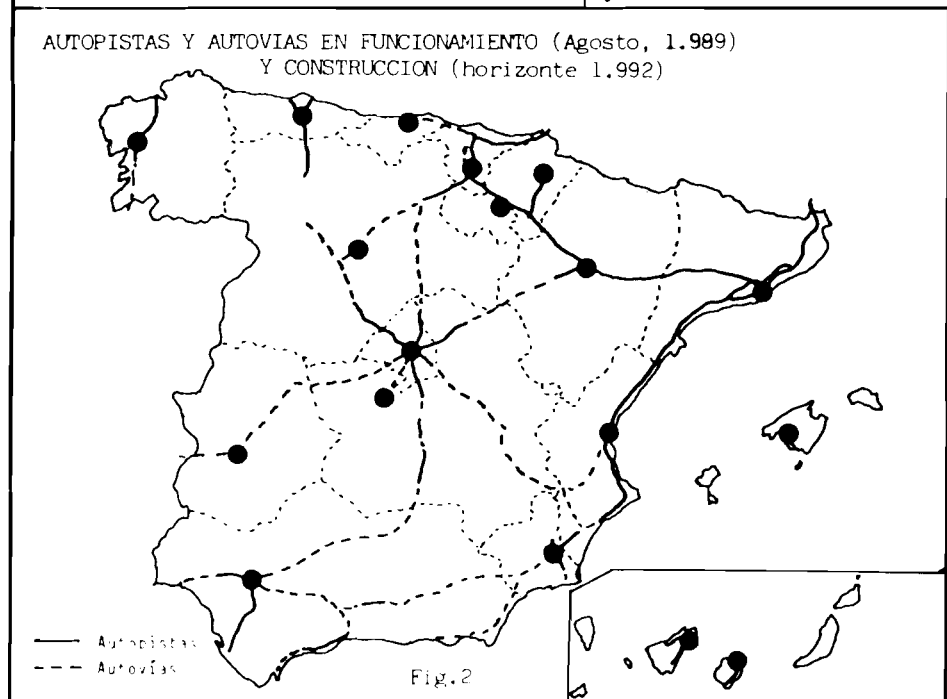
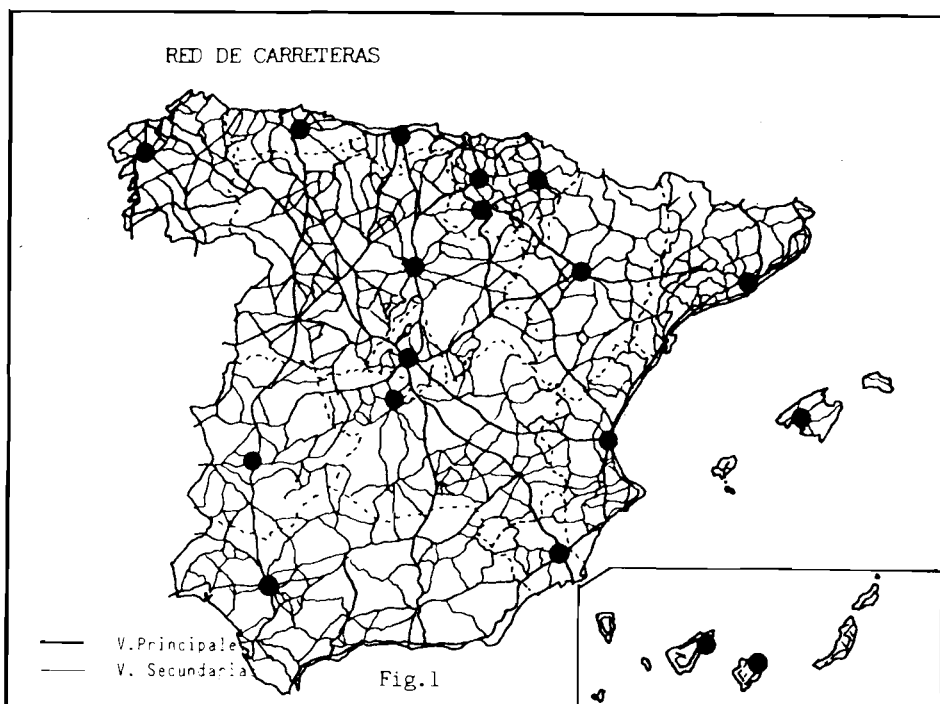
Administración central	20.223 km
Comunidades Autónomas	74.734 «
Diputaciones y Cabildos	54.514 «
Otras	168.470 «
Total	317.941 «

Fuente: Dirección General de Carreteras y Comunidades Autónomas

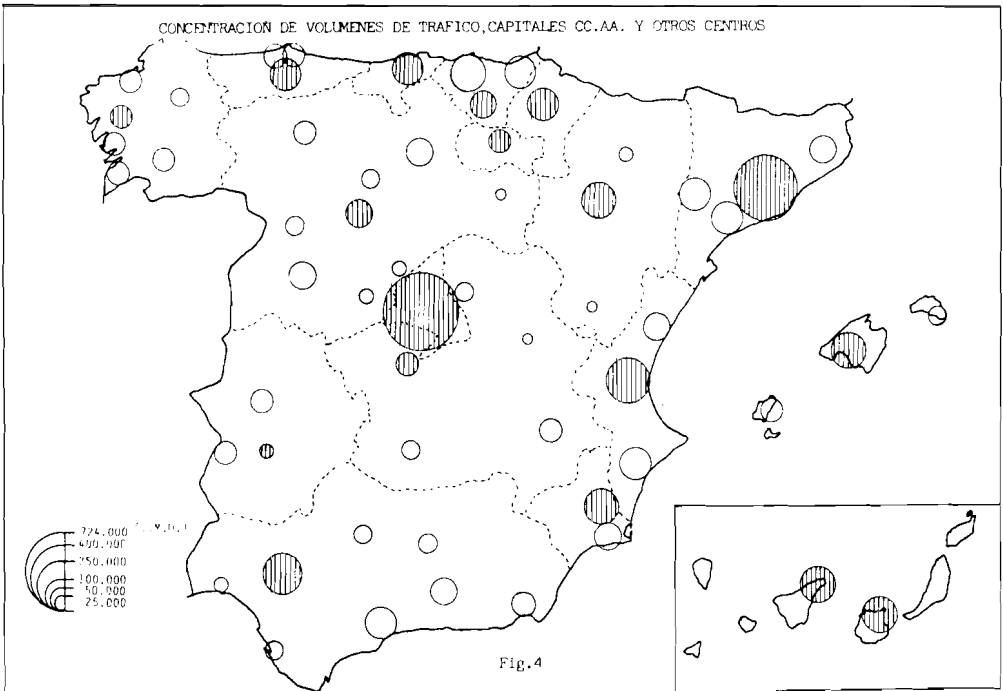
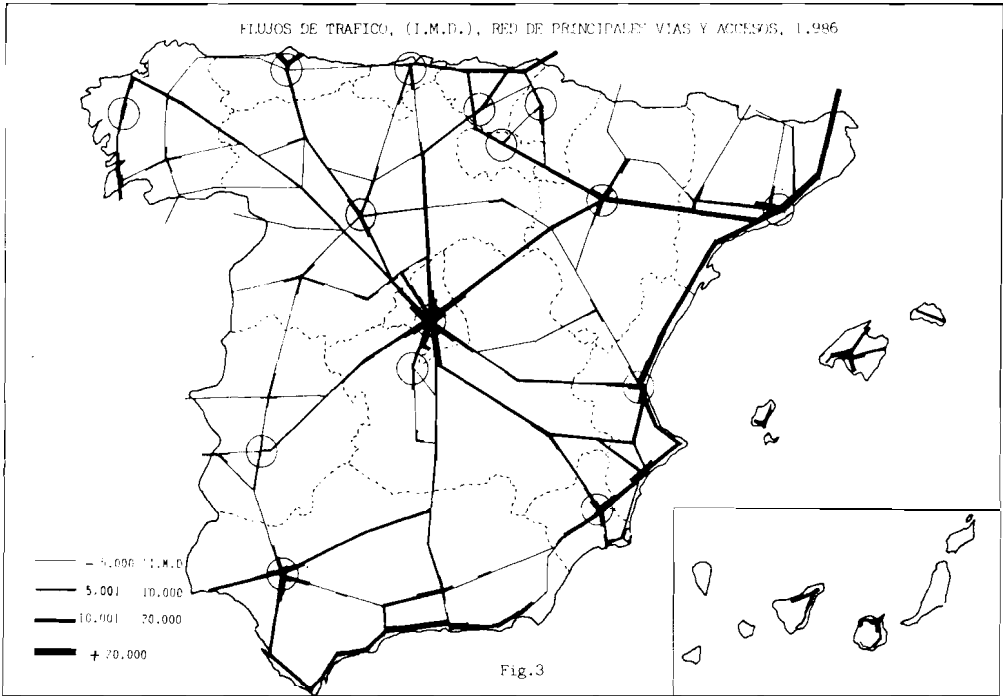
CUADRO 3. Plan de autovías y construcciones terrestres

Hasta 1988	202 km de autovías	155 variantes
1988	452 « «	27 «
1989	364 « «	45 «
1990	1.275 « «	50 «
1991	1.080 « «	60 «
Total	3.373 « «	337 «

Fuente: M.O.P.U.



FIGURAS 1 y 2.



FIGURAS 3 y 4.

concreta de las capitales de CC.AA., desde un punto de vista práctico resultan unas áreas de accesibilidad que cifradas en una duración teórica, en circunstancias normales, de una hora, abarcan unos espacios, bastante dispares; pero sobre todo resultan desproporcionados, en valores relativos, con el total territorial de dichas regiones. Así, mientras que en la mayoría de las regiones uniprovinciales, gran parte de su territorio queda dentro de esa isocrona (tal sucede en Madrid, La Rioja, Murcia o Navarra), en otras, donde las condiciones orográficas son menos favorables, a pesar de su reducida extensión: la accesibilidad es más menguada: Cantabria y Asturias. El País Vasco, por sus dimensiones, a pesar de estar formado por tres provincias, prácticamente todo su territorio queda dentro de esa isocrona calculada a partir de su capital regional.

La situación varía bastante en aquellas regiones de mayores dimensiones territoriales donde una gran parte de su espacio regional queda fuera de esa fácil accesibilidad. Tal sucede, de manera acentuada, en Castilla-León, Castilla-La Mancha, Andalucía, Aragón, etc.

Las islas, por su propia naturaleza, no es posible incluirlas en tal ensayo. También es preciso hacer referencia a dos hechos:

a) Con esto sólo se trata de establecer una modelización general y, por tanto poco precisa, de polarización espacial del territorio y de la accesibilidad hacia las capitales regionales; sin tener en cuenta que, por causas orográficas o de otra índole, pequeños espacios constituyan una excepción dentro del comportamiento global del área señalada.

b) La ubicación de las correspondientes capitales autonómicas no siempre corresponde a un lugar geoméricamente equidistante de los extremos regionales; a veces, al contrario, es patente su posición de «desenclave»; tal sucede con Toledo y Sevilla, por ejemplo, en relación con Castilla-La Mancha y Andalucía, respectivamente (J. M. SERRANO MARTINEZ, 1987). Esta circunstancia también contribuye a que se superpongan los espacios isocrónicos de ciertas regiones: La Rioja-Navarra País Vasco: Madrid-Castilla-La Mancha, o en otros casos la invasión de los territorios de CC.AA. vecinas: Murcia-Valencia.

Si se establecen las equidistancias desde cada capital regional, según radios crecientes de 50, 100 y 180 km, marcados en línea recta y sin seguir los trazados viarios, los resultados parecen interesantes. Se puede observar que hay extensas porciones regionales que quedan bastante alejadas de sus respectivas capitales, consecuencia de los factores antes indicados.

De todo lo antes expuesto, cabe señalar que, si bien los transportes descansan de manera fundamental en el tráfico terrestre, éste no garantiza de forma regular ni rápida la accesibilidad desde los actuales centros regionales a sus territorios respectivos. De esa guisa, difícilmente puede funcionar una adecuada organización del territorio en el sentido que indicaba J. ORTEGA Y GASSET: «Organizar algo quiere decir ponerlo en condiciones de que llegue a su máxima potencia, que de el mayor rendimiento posible dentro de lo que es» (1928, p. 277).

4. UBICACIÓN DE LAS CAPITALES REGIONALES EN RELACIÓN CON LAS PRINCIPALES VÍAS DE TRÁFICO

La fuente principal empleada son los datos procedentes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Dirección General de Carreteras, recogidos en buena medida en el Mapa de Tráfico de 1986.

Se han seleccionado sólo los referidos a las principales vías. En buena parte de los

mismos se especifican los datos exactos contabilizados en los correspondientes aforos. En otros es preciso trabajar con umbrales secuenciales que vienen fijados según tramos sucesivos marcando las intensidades.

Para calibrar la significación del tráfico aforado se ha simplificado la toma de datos contabilizando los volúmenes y las intensidades a distancias medias, que oscilan entre cinco y diez kilómetros, a partir de los puntos de confluencia marcados por los centros urbanos respectivos. Debido a las circunstancias derivadas de la propia configuración urbana de los municipios, a la existencia, en su caso, de numerosos asentamientos urbanos en la periferia de las grandes ciudades, o a la propia morfología urbana que tiende a extenderse por sus alrededores, a veces, se generan intensidades añadidas de flujos que alteran los resultados globales. Sobredimensionado, en unos casos, o infravalorando en otros, la auténtica dimensión que el fenómeno adquiere. A pesar de todo ello, considero que el procedimiento de evaluación es válido; y, en trabajos que abarcan todo el conjunto nacional, casi el único posible de medición.

Por lo general, los volúmenes de tráfico generados en una ciudad están en proporción directa a su parque motorizado, y dada la generalización del mismo, al número de habitantes. A ello hay que añadir los correctivos antes citados. También es preciso señalar que su ubicación concreta sobre ciertas carreteras principales de acceso, por donde se encauza buena parte del tráfico nacional, eleva en tales casos los valores de tráfico. En el lado opuesto se sitúan aquellas otras ciudades, donde a causa de su posición periférica — caso de ciertas ciudades costeras — o alejadas de esas rutas, sólo reciben-expiden unos flujos más menguados, generados exclusivamente por ellas mismas. Todo esto son elementos que es preciso tener presente a fin de ponderar los resultados finales y no extraer conclusiones precipitadas.

A fin de simplificar su estudio se ha confeccionado un mapa, figura 3, donde se representan los principales canales de tráfico que encauzan los mayores flujos, que sobrepasan un cierto umbral. A veces, en algunos de ellos, coincide más de un trazado viario. También, ciertos tramos, aunque su intensidad sobrepasa ese umbral, no se han tenido en cuenta, dada su reducida longitud y, por tanto, escasa significación en la organización del territorio regional correspondiente.

Si se analiza detenidamente el mapa de la figura 3 pueden extraerse los siguientes hechos:

a) Todas las capitales regionales quedan conectadas a esa red de canales de mayor tráfico. Incluso, dentro de las previsiones del actual plan de autovías, más las autopistas en funcionamiento, todas concluirán teniendo uno o varios tramos que faciliten el tráfico en su región. No obstante, si el citado plan se lleva a efecto en su totalidad en los términos actuales, el Noroeste peninsular, Galicia y Asturias, permanecen sin integrar del todo, quedando con peor accesibilidad, en relación al conjunto de la red nacional (véase también la figura 2).

b) Las diferencias que presentan las capitales regionales, en cuanto a su mayor o menor accesibilidad a los principales canales de tráfico, es notoria. Se observa que sigue predominando el modelo radial, ya que «La infraestructura vial viene determinada desde mediados del siglo XVIII» (IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R., 1981, p. 476). Esto permanece a pesar de los progresivos, pero quizás tímidos intentos llevados a cabo para romper con ese modelo. Ahora bien, el modelo radial está hoy claramente desequilibrado a favor del eje Levante (desde Murcia a Gerona), y de los canales de tráfico que recorren el cuadrante Nororiental (Madrid-Valencia; Madrid-Barcelona; País Vasco-Zaragoza-Barcelona). en contraposición a la situación periférica y de mayor marginación en la que están quedando otras regiones españolas. El tráfico terrestre, en general, guarda una

estrecha relación con la dinámica global que presentan diferencialmente las regiones españolas (J. ALCAIDE INCHAUSTI, 1988).

c) Al tomar como marco de análisis los espacios regionales la situación resulta todavía más contrastada. Así, se ha hecho una triple división de acuerdo con la significación de los flujos de tráfico en su territorio y la accesibilidad que éstas tienen hacia los grandes ejes:

1) Ubicación dentro de los ejes principales:

Tal es el caso de Madrid, claramente favorecido por ser el centro del trazado radial español, aunque, sin embargo, tenga más dificultades en los enlaces transversales (A. SABATE MARTINEZ, 1977, p. 604).

Barcelona ofrece una buena conexión, donde confluye el eje de Levante con el del Valle del Ebro; sin embargo, la ubicación periférica de la ciudad, en relación con el conjunto de Cataluña, deja a buena parte de la región con una accesibilidad disminuida, así sucede en las áreas del Sur y Orientales.

Algo parecido ocurre en Aragón, cuya situación de enlace con las áreas más dinámicas de España, hacen de ella un centro favorable de relaciones, lo que contrasta con las dificultades de acceso que encuentra gran parte de su propio territorio regional o hacia tales ejes y la propia capital (J. CALLIZO SONEIRO, 1988).

2) Ubicación dentro de los ejes periféricos:

En el sector Septentrional y Oriental, hay cuatro regiones cuyas capitales, así como otras ciudades importantes, aparecen unidas por fuertes flujos de tráfico. Me refiero a Vitoria-País Vasco; Logroño-Rioja; Pamplona-Navarra y Santander-Cantabria. Las reducidas distancias existentes entre ellas, su densidad de población, la importancia de su actividad económica, y quizás mayores inversiones en infraestructura, explican tal situación. Sin embargo, las dificultades orográficas impiden que los respectivos territorios regionales posean idéntica ventaja en relación a sus propias capitales regionales. En referencia al conjunto nacional también cuentan con un doble acceso, hacia el Eje del Ebro y hacia Madrid.

La Región de Valencia está recorrida de Sur a Norte por un importante eje que enlaza con Cataluña; más débil aparece hoy su vinculación con Madrid, (es de esperar que aumente con la mejora de las infraestructuras en curso de realización). Una posición más desfavorable presenta Murcia; pues, si bien aparece como un apéndice del anterior, no encuentra continuación hacia el Sur, con lo que resta en una posición más débil. Tampoco son satisfactorios sus accesos a través del eje que la une con Madrid.

En estas dos últimas regiones el trazado periférico y, en buena medida litoral, de los principales ejes de tráfico, favorece a ciertas comarcas, pero deja a otras muchas en posición poco ventajosa.

Castilla-León ocupa también una situación intermedia, donde a causa de su cercanía al centro madrileño y a su trazado radial, se ve recorrida por varios ejes que le proporcionan una cierta accesibilidad; lo que ha llevado a señalar a L. J. PASTOR: «el carácter coherente del sistema se manifiesta en la importante accesibilidad con que éste dota a la región, y en la notable vertebración interna del espacio regional que introduce (1986, pp. 49-50).

3) Ubicaciones de desenclave:

Son las regiones situadas en la parte occidental y Sur de España las que presentan peores dificultades de accesibilidad. A ello contribuye su lejanía en ciertos casos más acentuada con Madrid, su posición limítrofe con Portugal, con quien existen en la actualidad pocas relaciones de tráfico, junto a la menor dinamicidad económi-

ca de estas regiones. En algunas de ellas se han configurado ciertos ejes de tráfico que sirven para vertebrar parte de sus territorios, caso de las comarcas litorales occidentales de Galicia (RODRIGUEZ MARTÍNEZ CONDE, R., 1979; VILLARINO PÉREZ, M., 1983); el célebre triángulo asturiano, o la porción más occidental de Andalucía. Pero todos ellos son incapaces de abarcar al conjunto de sus territorios regionales, y sobrepasarlos, enlazando con la red nacional. Resulta notorio el contraste existente en Andalucía entre su mitad occidental y el espacio costero —fruto de su apuesta turística localizada— con el interior y la mitad oriental, claramente desarticulada y sin apenas conexión con la vecina región de Murcia. También es débil la red extremeña. Pero, donde la desarticulación regional interna es más patente es en Castilla-La Mancha; ya que a pesar de su proximidad al centro neurálgico de Madrid, y de estar atravesada por las vías que se dirigen hacia el Sur y Levante, quedan grandes espacios alejados de cualquier canal importante de tráfico.

La situación de las islas es de otra naturaleza, y no admite comparación con lo aquí indicado.

5. LAS CAPITALES REGIONALES: MODELIZACIÓN SEGÚN SU FUNCIÓN NODAL DE TRÁFICO

La suma de los aforos de tráfico confluyentes en las capitales regionales autonómicas y en las ciudades más importantes de cada región, de acuerdo con lo indicado en el apartado anterior y con las precisiones ahí referidas, permiten establecer una modelización regional. Aparte de la situación peculiar de las Islas, donde por sus propias circunstancias no es posible aplicar los mismos criterios, se han fijado tres niveles tomando como punto de referencia los aforos totales contabilizados en las mismas:

- a) Centralidad indiscutible cuando la capital supera en más de tres veces el volumen total de tráfico de la segunda ciudad.
- b) Centralidad compartida cuando esa proporción se cifra entre una y tres veces.
- c) Centralidad disminuida cuando los aforos de esa ciudad son sobrepasados por una o varias de las restantes ciudades de esa región.

Al aplicar ese criterio sencillo, los resultados de la modelización son:

- a) Madrid sobre su región; Zaragoza-Aragón; Barcelona-Cataluña; Valencia-Región de Valencia; Loroño-La Rioja; Sevilla-Andalucía; Pamplona-Navarra y Santander-Cantabria.
- b) Asturias, con Oviedo en relación a Gijón y Avilés; Murcia-Cartagena; Castilla-León, donde Valladolid sobrepasa ligeramente a Burgos, Salamanca y León.
- c) Galicia, ya que Santiago es superado por La Coruña, Pontevedra y Orense; País Vasco, pues los aforos de Vitoria son inferiores a los de Bilbao y San Sebastián; Castilla-La Mancha, ya que Toledo recibe aforos de tráfico más reducidos que Albacete; en Extremadura, Mérida alcanza cifras más pequeñas que Badajoz y Cáceres. La figura 4 representa esos valores.

Las regiones españolas ofrecen, por tanto, un panorama bien contrastado en este aspecto. Mientras que son ocho las regiones cuya capital funciona como centro indiscutible del tráfico por carretera; en tres se encuentra contrarrestado por otras ciudades importantes; y en cuatro se ven superadas por uno o varios centros urbanos. Las primeras son regiones o bien uniprovinciales, o con un peso demográfico y económico muy superior de sus capitales al de cualquier otra ciudad. Causas también distintas dan lugar a las

situaciones equilibradas del grupo intermedio, donde la capital no ejerce un protagonismo tan claro sobre el resto. Razones variadas motivan la centralidad disminuida de las terceras, en que las capitales regionales son de menor peso demográfico, y en este caso, funcional, al de otras ciudades de su región y tampoco son ellas las que centralizan los principales aforos de tráfico. Pero, sin embargo, por diferentes estrategias han sido designadas para ser centros de esa categoría política-administrativa.

De todo lo hasta ahora tratado no es fácil, ni tal vez prudente, sacar conclusiones cerradas, pero sí parece oportuno hacer ciertas reflexiones:

Se ve que la situación actual es consecuencia de un sistema de transportes que ha carecido de una adecuada planificación territorial (A. WRIGTH, 1980). Quizás ahora con la nueva división autonómica «las decisiones de planificación regional respondan a las necesidades y preferencias locales» (H. W. RICHARDSON, 1976, p. 274), en lugar de seguir apegados al tradicional modelo radial y centralista.

Una causa importante que está detrás de todo el proceso es la escasez de inversiones en el sector ya que ha sido «uno de los más descuidados de toda la política económica», pues, «en el dilema producción transportes del Estado abordó resueltamente la primera como más urgente») (R. TAMAMES, 1987, p. 294).

Una vez que la división regional es una realidad urge la definición del modelo territorial previo a la planificación de los transportes. Pero, es preciso evitar a toda costa —se corre gran peligro con ello— «el riesgo de fragmentación territorial, consecuencia de la nueva organización descentralizada del Estado» (E. GARCÍA MARTÍNEZ, 1987, p. 43).

Son las autoridades políticas las que con ayuda de estudios y aportaciones realizadas desde diferentes disciplinas, deberán tomar las decisiones finales, teniendo presente, como escribe el profesor F. MANERO «la excepcional relevancia que el transporte puede desempeñar como elemento de vertebración territorial y como expresión paradigmática al mismo tiempo de las diarmonías existentes en un territorio» (1986, p. 7). Pero, las inversiones futuras no deben ir asociadas, como ha sucedido durante los últimos años, a la «polarización espacial de la economía española* (J. PÉREZ ESPARCIA, 1987, p. 455), sino buscando un mayor equilibrio territorial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALCAIDE INCHAUSTI, J. (1988): «Las cuatro españas económicas y la solidaridad regional». *Papeles de Economía Española*, número 34, pp. 62-81.
- ALONSO, J. (1986 a): «Genesis of the Spanish Autonomies and the Spatial differentiation. *Desequilibrios regionales y organizaciones supranacionales*. Actas, Regional conference on Mediterranean Countries. I.G.U., Zaragoza. pp. 243-54.
- ALONSO FERNANDEZ, J. (1986 b): «La regionalización española actual*. *Teoría y práctica de la Geografía*. Madrid, Alhainbra, pp. 88-96.
- BIELZA DE ORY, V.; CALLIZO, J.; ESCOLANO, S. (1984): «Aragon, réseau urbain et politique régionale». *XXC Congrès International de Géographie*, Vienne. 25 pp.
- BRADHAW, R. P.; ESTEBANEZ ÁLVAREZ, J. (1985): «Región y regionalización». *Paralelo 37*, números 8-9. pp. 99-113.
- BRUNET, R. (1984): «La regionalizzazione, essenza o gestione dello spazio?». Ed. Turco: *Regione e Regionalizzazione*, Milan, pp. 47-65.
- CALLIZO SONEIRO, J. (1988): *La red urbana de Huesca*, Huesca. Excma. Diputación Provincial.
- CANO GARCIA, G. (1987): «Geografía de los transportes,.. *La Geografía Española y Mundial de los años ochenta*, Madrid. Univeriidad Complutense. pp. 425-47.
- CHACÓN, L. (1987): «Hacia nuevos horizontes en el transporte por carretera». *Situación*, Banco de Bilbao. número 1, pp. 64-80.

- DUMOLARD, P. (1975): «Région et régionalisation. Une approche systemique». *L'Espace Géographique*, número 2, pp. 93-111.
- FERNÁNDEZ DURAN, R.; NEBOT BELTRÁN, F. (1980): «Por una alternativa radical al transporten. *Ciudad y Territorio*, número 2, pp. 111-122.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1980): *Transporte, espacio y capital*. Madrid. Ed. Nuestra Cultura. 405 pp.
- GARCÍA DE ENTERRIA, E. (1987): «Sobre el modelo autonómico español y sobre las actuales tendencias federales.. *Cuenta y Razón*, número 30. Madrid, pp. 13-20.
- GARCÍA MARTÍNEZ, E. (1987): «La política de obras y la política de transportes en España (una sucinta visión histórica)». *Situación*, número 1, Banco de Bilbao, pp. 35-46.
- HAGGETT, P.; CLIFF, A.; FREY, A. (1977): *Locational analysis in Human Geography*. Bristol, 2.^a ed. Edward Arnold, 490 pp.
- HARVEY, D. (1971): *Explanation in Geography*, Bristol. Edwards Arnold, 521 pp.
- IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R. (1981): «El modelo de transporte»). *La España de las Autonomías (pasado, presente y futuro)*. Vol. I, Madrid, Espasa-Calpe, pp. 366-479.
- IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R.; MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J. M.^a (1987): «Transporte, economía nacional y desarrollo regional». *Situación*, número 1, Banco de Bilbao, pp. 5-22.
- JIMENEZ BLANCO, J. (et al) (1977): *La conciencia regional en España*. Madrid, C.I.C.. 136 pp.
- LABASSE, J. (1973): *La organización del espacio*. Ed. esp., Madrid, I.E.A.L., 752 pp.
- MANERO, F. (1986): «Presentación». pp. 5-11. Obra de J. L. PASTOR ANTOLIN: *La red de transportes en Castilla-León*, Valladolid. Ámbito, 161 pp.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (1979): *Libro blanco del transporte. Directrices para una política de transportes*, Madrid.
- MUSCARA, C. (1986): «Introducción». *Actas de la Reunión del Grupo de trabajo. Geografía del Transporte*, I.G.U., León, pp. 7-8.
- ORTEGA VALCARCEL, J. (1987): «Evolución y situación actual de la Geografía Regional en España. ¿Continuidad o renovación?») *Geografía Española v Mundial en los años ochenta*. Madrid, Universidad Complutense. pp. 481-94.
- ORTEGA Y GASSET, J. (1918-28): *La redención de las provincias. Escritos políticos (1918-28)*. Madrid, Ed. de 1973. Revista de Occidente. Colecc. El Arquero. 300 pp.
- PASTOR ANTOLÍN, L. J. (1986): *La red de transportes en Castilla y León*. Valladolid. Ed. Ámbito, 161 pp.
- PEREZ ESPARCIA, J. (1987): «La estructura espacial de las infraestructuras viarias en España, 1960-1985». *Estudios Geográficos*, XLVIII. número 188, pp. 439-56.
- RICHARDSON, H. W. (1976): *Política y planificación del desarrollo regional en España*. Madrid, Alianza Universidad, 290 pp.
- RITTER, J. (1976): *Géographie des transports*. Paris, P.U.F., 2.^a ed., 126 pp.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ CONDE, R. (1979): «Los transportes por carretera en la Galicia del Oeste a través del foco nodal de Santiago de Compostela». *Actas VI Coloquio de Geógrafos Españoles*, Palma de Mallorca. pp. 569-77.
- SABATE MARTÍNEZ, A. (1979): «Estructura de la red de transportes de la región urbana de Madrid». *Actas, VI Coloquio de Geógrafos Españoles*. Palma de Mallorca, pp. 597-604.
- SANTOS, I.; DÍAZ MORENO, J. L. (1987): «Mapa de áreas de dominación directa. comarcalización funcional. Jerarquía de lugares y dependencia funcional en el sistema urbano de Castilla-La Mancha. Mapa de áreas tributarias de los núcleos de primer orden del sistema urbano de Caitilla-La Manchan. *Atlas de Castilla-La Mancha*. Madrid. Consejería de Educación y Cultura.
- SERRANO MARTÍNEZ, J. M.^a (1987): «La organización del sistema urbano español y la ordenación del territorio. Ubicación y desenclave de ciertas capitales de las CC.AA.». *Actas, Standing Conference of Local and Regional Authorities of Europe*, Valencia, Strasburg. pp. 332-356.
- TAMAMES, R. (1987): *Introducción a la economía española*. Madrid, Alianza, 17.^a ed., 580 pp.
- VILLARINO PÉREZ, M. (1983): *Contribución al estudio de la organización espacial. el transporte por carretera y su aplicación al caso de Galicia*. Zaragoza. trabajos de Geographicalia, 45 pp.
- WRIGTH, A. (1979): *The Spanish Economy, 1959-76*. Londres, The MacMillan Ltd. 195 pp.
- WOLKOWITSCH, M. (1973): *Géographie des transports*, Paris, A. Col., 381 pp.