

SISTEMA DE CIUDADES Y ESTRUCTURA TERRITORIAL

Con cerca de tres cuartas partes de la población residiendo en ciudades, el espacio europeo es la región más altamente urbanizada del mundo. La tasa de urbanización de la población europea llega al 76 % en España, al 83 % en Suecia, al 85 % en Dinamarca, al 87 % en Alemania, al 89 % en Holanda y Gran Bretaña y a más del 90 % en Gran Bretaña.

Además de la elevada tasa de urbanización, es característico del sistema urbano europeo una gran densidad de ciudades. La distancia media entre ciudades de más de 10.000 habitantes es de 16 km. Esta es una cifra que se sitúa por encima de la que obtiene Asia (29 km), un espacio urbanizado de antiguo y con unos indicadores de densidad similares a los europeos. También pone de manifiesto un nivel de densidad de la trama urbana europea notoriamente superior al de EEUU, donde la distancia entre ciudades mayores de 10.000 habitantes alcanza los 48 km.

Uno de los principales problemas para la descripción y el análisis del sistema de ciudades europeo es la inexistencia de una definición común de ciudad. Si bien es común considerar que en la actualidad París, Londres y Essen son las mayores ciudades en número de habitantes la jerarquía puede ser otra dependiendo de que tipo de límites se tomen; por ejemplo, la ciudad de Glasgow es la tercera ciudad en tamaño de población del Reino Unido con 663.000 habitantes, mientras que si se adoptan como referencia los límites de la región metropolitana pasa a ser la quinta ciudad a pesar de aumentar su población hasta 1.705.000.

Este problema se hace más relevante al tratar ciudades como, por ejemplo, Essen, que considerando su región metropolitana inmediata puede alcanzar los 6,5 millones, pero si se considera como una parte esencial de la aglomeración urbana del Rin-Ruhr se integra en un espacio urbano que, con más de 12 millones, pasa a encabezar la jerarquía del sistema de ciudades europeo.

- **Dinámica urbana y estructura urbana en Europa:** El actual sistema urbano europeo es resultado de la lógica del intercambio y de la competición que se origina en Europa a partir de la baja Edad Media. La renovación económica y la lenta construcción de una economía comercial a partir del siglo XI, el desarrollo de relaciones fluvio-marítimas a partir del siglo XII y los progresos técnicos del siglo XV fundamentan la Europa actual en buena parte de sus aspectos económicos, sociales, políticos y, evidentemente, urbanos. El futuro de los sistemas urbanos europeos depende de:

- El tránsito de una economía de producción de bienes hacia una economía informacional.
- Las exigencias locacionales de los diferentes elementos en el marco de esta nueva realidad económica.
- Los cambios tecnológicos, principalmente las tecnologías de transporte y comunicaciones.
- Las fuerzas supranacionales, incluida la globalización del sector privado y el desarrollo de grupos regionales de países.

- El papel del desarrollo económico en la construcción de la Europa urbana

La actual red urbana de Europa se construye sobre el legado de un sistema medieval de mercados locales que poco tiene que ver con la dinámica de las principales ciudades europeas a finales del primer milenio (Constantinopla y Córdoba). Este sistema se fundamenta, a su vez, en el resurgimiento de parte de la red urbana del mundo clásico romano y en la fundación de nuevas ciudades vinculadas al desarrollo del comercio y la artesanía.

Con la irrupción del capitalismo pueden empezar a reconocerse los principales elementos de la actual estructura urbana en Europa. Entre los siglos XVI y XVIII crecen los centros de comercio internacional y

marítimo, se consolidan las capitales políticas con función de organización y control territorial, el espacio central de crecimiento urbano se desplaza desde el Mediterráneo hacia el mar del Norte. Significa la configuración dinámica de la megalópolis que de Milán a Londres caracteriza la organización del espacio europeo en la actualidad. La industrialización en el siglo XIX refuerza el papel de las ciudades portuarias y potencia los grandes centros de mercado.

Al albor del siglo XX, Londres y París se sitúan muy lejos, en número de habitantes, de cualquier otra ciudad europea, mientras que ciudades industriales como Birmingham, Manchester, Liverpool o Glasgow, protagonistas de una forma inédita hasta finales del siglo XVIII de acumulación de actividad, se acercan o incluso superan las posiciones tradicionalmente ocupadas por ciudades capitales como Berlín o Viena. Actualmente superan los 7 millones París y Londres.

La localización y la identidad de las ciudades dominantes en Europa ha cambiado regularmente. Las causas han sido fundamentalmente dos: primero, la interdependencia entre la localización de la población, la producción, el comercio y la capitalidad política y, en segundo lugar, las formas nacionales específicas de organización política.

Ahora bien, paralelamente a la aparición de nuevas ciudades capitales, como Madrid y Atenas entre las principales aglomeraciones, el fenómeno realmente notorio es la configuración de unas concentraciones urbanas profundamente diferentes a la de las áreas metropolitanas convencionales en cuanto a morfología y distribución de funciones. Este es el caso de aglomeraciones como la del Rin-Ruhr, donde se localizan, entre otras, Essen, Düsseldorf y Colonia que, superan los 12 millones, la del Randstad holandesa con más de 5 millones o los corredores urbanos de Manchester-Liverpool o Sheffield-Leeds, con 4 y 3 millones respectivamente.

- Ciudades y desarrollo económico en la Europa contemporánea

La urbanización del territorio está íntimamente relacionada con la concentración de funciones de control territorial y, especialmente, con la articulación de mecanismos de crecimiento económico modernos. El desarrollo urbano en Europa a partir de la segunda mitad de los años 80 de las grandes aglomeraciones urbanas después de una fase de crisis, no se puede separar de la mundialización y globalización de la economía y de la transformación de los modos de organización de la actividad. En Europa, la centralización del crecimiento hacia las grandes regiones urbanas es la tendencia general.

Esto se demuestra en el crecimiento de las mayores ciudades europeas entre 1975 y el 2000. Si bien pueden diferenciarse diversas tendencias específicas que se corresponden con la realidad estructural de los diferentes tipos de sistemas urbanos y las situaciones económicas nacionales en las que se insertan cada una de las ciudades, lo cierto es que se observa, respecto de las principales ciudades, una sensible mejora en las tasas de crecimiento:

- Ciudades que durante el período 75-85 presentan un crecimiento negativo, que recuperan tasas positivas entre el 85 y el 95 y que se estabilizan entre 1995 y el 2005. Son las principales ciudades industriales inglesas y alemanas: Londres, Essen, Düsseldorf, Hamburgo, Birmingham y Manchester.
- Ciudades que, partiendo de tasas de crecimiento positivas durante el período 1975-1985, aumentan ligeramente su tasa de crecimiento entre 1985 y 1995 y tienden a estabilizarse entre 1995 y el 2005. Se trata, además de París, del resto de ciudades alemanas con actividad industrial y una presencia relevante del sector servicios, como Frankfurt, Berlín, Colonia, Stuttgart y Múnich.
- Ciudades que parten de tasas de crecimiento superiores a 1 durante 1975 y 1985, que mantienen tasas de crecimiento positivas durante el siguiente decenio y que, a pesar de alcanzar las tasas más bajas entre el 2000 y el 2005, consiguen mantenerse con signos positivos el crecimiento: Atenas.
- Ciudades que, partiendo de tasas tanto positivas como negativas entre el 75 y el 85, han alcanzado una tasa negativa en el siguiente período, de la que tienden a recuperarse durante el tercer período. Se trata de las

aglomeraciones mediterraneas: Milan, Madrid, Napoles, Roma, Barcelona.

- Ciudades que han mantenido una cierta estabilidad en el crecimiento durante todo el periodo con tasas entre 0.25 : Viena.

Según Hábitat (1996), existen una serie de complejos cambios estructurales en la actual economía mundial que tienen una importancia fundamental desde la dinamica urbana:

- El rapido declive del valor de los recursos naturales como fundamento economico en el marco de una economia global.
- El rapido crecimiento del comercio internacional y la transformacion de su naturaleza a un comercio internacional dominado por la transaccion en los sectores de servicios y finanzas.
- El rapido crecimiento de los negocios de comunicación, su creciente internacionalizacion y su control por parte de empresas transnacionales.
- El advenimiento del turismo como actividad economica de importancia fundamental.

Según este informe, otros cambios significativos son:

- La creciente importancia de las corporaciones transnacionales en la economia global.
- La transformacion de los procesos de produccion.
- Los avances en redes y telecomunicaciones que permiten centralizar el control de la produccion y descentralizar la produccion.
- La creciente movilidad del capital tanto a nivel nacional como internacional.
- El enfasis de las politicas en la liberalizacion de los mercados financieros de productos y servicios.

Este tipo de dinamicas refuerzan el papel del eje del Rin como centro funcional de la trama urbana europea. En este sector se concentran el 53 % de las aglomeraciones urbanas de la UE con una densidad 6 veces superior a la de su periferia inmediata y una relacion de poblacion urbana 2,2 veces mayor. En su interior se establecen relaciones de complementariedad en red, mientras que en su periferia se establecen relaciones jerarquicas equilibradas. Este area se ha dado a llamar el triangulo de oro limitado al sector de Bruselas–Amsterdam–Frankfurt a traves de una X cuyos extremos son, por una parte, el norte de la peninsula italiana y el sur de las islas britanicas y, por otra, con densidades menores, el sur del Baltico y el Mediterraneo noroccidental.