



Información General

Conferencia europea de ministros responsables de la ordenación del territorio

Por Olegario Llamazares

Se recogen en la publicación que comentamos las conclusiones de la Conferencia europea de Ministros responsables de la ordenación del territorio, celebrada en París en septiembre pasado.

Entre otros temas relativos a la cooperación europea en diversos campos: investigación, cartografía, estadística, etc., destacan los correspondientes a la política de ordenación del territorio y de los sistemas de transporte.

Los objetivos a largo plazo de una política europea de ordenación deben orientarse, fundamentalmente, hacia el aumento del bienestar y de todas las actividades esenciales del desarrollo socioeconómico a niveles cuantitativos y cualitativos.

Debe tratarse de llegar a condiciones ambientales y sociales lo más satisfactorias posibles, con altas cotas de empleo y renta; el desarrollo debe fomentarse con vistas al equilibrio regional manteniendo o ampliando las infraestructuras necesarias para revitalizar zonas en regresión.

Se señala asimismo la necesidad del control del crecimiento económico y de la concentración urbana en áreas congestionadas, preconizando una política descentralizadora, en lo posible, que promueva las regiones subdesarrolladas y reduzca los obstáculos que se oponen al crecimiento de las zonas de desarrollo medio.

Se subrayan en las Conclusiones los cuatro aspectos que deben concurrir en la ordenación del territorio:

- El aspecto *democrático* de modo que permita la participación de la población afectada y de sus representantes políticos, considerando las necesarias premisas regionales basadas en valores culturales y de interés comunitario.
- El aspecto *funcional* hacia un planeamiento conformado a la demanda real de cada

región operativa, dependiente de sus características naturales y al margen de inherentes limitaciones administrativas.

- El aspecto *global* por el que se considera el desarrollo en sus múltiples objetivos económicos, sociales, culturales, ecológicos, etc.; y
- El aspecto *prospectivo* en cuanto a las previsiones que analicen, con la aproximación posible, la evolución a largo plazo.

Los estudios a largo plazo no responden, como pudiera pensarse, a la necesidad de llevar la prognosis más allá del horizonte normal de la previsión económica. No hay que olvidar que el desarrollo futuro está condicionado por las opciones que se derivan precisamente de la política que estos estudios deben de esclarecer.

Recuerdo en este punto la frase de Louis Armand: "Cuanto a mayor velocidad circula el automóvil más lejos deben alumbrar los faros", que indica que la aceleración del progreso postula un mejor conocimiento de las posibles circunstancias futuras, en horizontes alejados, para evitar graves consecuencias de las desviaciones del planeamiento. El método *Trial and error* (ensayo y corrección de errores) no conviene nada cuando los ajustes sucesivos, a que su aplicación conduce, son de demasiada amplitud, como es el caso de un planeamiento incompleto y a corto plazo.

En todo caso, la ordenación del territorio debe contemplarse como una serie de actuaciones escalonadas que favorezcan la evolución de la socie-

(*) Véase el libro del gran politécnico y académico francés desaparecido, L. Armand: "Simples propos". Livrairie Arthème Fayard. París, 1968, que ha sido objeto de nuestra recensión.

dad y su adaptación a las situaciones cambiantes.

Existe, como es sabido, una gran interdependencia entre la ordenación del territorio y la organización del sistema de transportes.

En las resoluciones que comentamos se señalan los principios generales que deben informar toda política de transportes: 1) considerar un sistema equilibrado, lo más aproximado posible a la distribución modal óptima, en el que se tenga en cuenta el aspecto global de la ordenación del territorio; 2) limitar y corregir las tendencias centrípetas que hasta hoy han sido tan frecuentes; 3) proyectar los sistemas de comunicaciones de modo que puedan explotarse al máximo los recursos materiales y humanos de cada región; 4) utilizar los avances de la tecnología para el transporte urbano e interurbano; 5) respetar la vida en la ciudad y la zonificación de ésta, y 6) considerar las características de las zonas rurales en el trazado de las vías de comunicación que para ellas se proyecten.

Al referirse al transporte por ferrocarril se dice que la reducción en la explotación o la clausura de las líneas secundarias no debe decidirse en base a exclusivos criterios económicos de rentabilidad, sino teniendo en cuenta las infraestructuras y servicios que van a sustituirlas; hay que pensar que estas líneas secundarias pueden mantener o crear actividades descentralizadoras y cooperar al equilibrio regional.

Se pone de manifiesto el interés de la construcción de redes de oleoductos y gasoductos que descongestionarán a otros medios de transporte y favorecerán la localización industrial en áreas alejadas de la costa.

Se insiste en la consideración prioritaria de los transportes colectivos urbanos de modo que puedan suplir en todo lo posible a los vehículos privados que provocan congestiones inevitables por grandes que sean las inversiones en infraestructura, con el consiguiente incremento de los costes sociales.

En cuanto al transporte por carretera en itinerarios interurbanos, que es hoy dominante por razones de independencia y flexibilidad, postula una actuación jerarquizada que se base en la función de las distintas vías, pero considerando su integración en una red coherente. Deberá estar constituida esta red por unos ejes básicos de gran capacidad, entre ellos las autopistas que unen grandes centros económicos urbanos entre sí y con los de otros países. A este efecto, se recomienda especialmente la coordinación y sincronización de los enlaces fronterizos, citándose concretamente los pasos transpirenáticos y transalpinos.

En los criterios selectivos que informen los planes de ampliación y acondicionamiento de la in-

fraestructura viaria no deben considerarse sólo los *ratios* económicos del transporte sino también su influencia en la ordenación del territorio y los factores sociales. En las regiones atrasadas o estacionarias unos ejes varios a base de autopistas o carreteras de amplias características geométricas contribuirán notablemente a la activación socio-económica, reforzando los efectos de otras medidas más específicas.

Se consideran asimismo las posibilidades de la nueva tecnología de transportes guiados de gran velocidad, singularmente para viajeros. Los trazados de las líneas correspondientes deberán estudiarse teniendo en cuenta todos los efectos positivos y negativos que puedan producir en las zonas por donde se desarrollan y áreas adyacentes.

Para cualquier sistema de transportes no hay que olvidar su incidencia simultánea en los usuarios, concesionarios de servicios, propietarios de los predios ribereños de las vías, comunidades locales y actividades (económicas, industriales, agrícolas, turísticas, etc.) que se sirven. La elección de inversiones, la distribución modal y la política tarifaria no puede decidirse al margen de la consideración de un funcionamiento integrado, no sólo porque deben complementarse de manera óptima los diferentes sistemas (carreteras, ferrocarril, avión, etcétera) sino porque los impactos de muy diversa índole de las decisiones en materia de transporte tienen una importancia vital en el conjunto de la economía y el contexto social del país.

Las resoluciones que comentamos ponen gran énfasis en la importancia de los estudios prospectivos para la formulación de toda política de ordenación del territorio. La prospectiva mejora la eficacia de la planificación y con ella se llega a una apreciación más clara de la evolución social, económica, cultural y ecológica. Se debe actuar sobre previsiones de tendencias e incrementos en el desarrollo espacial y sectorial.

El avance de la prospectiva presenta gran interés para el desarrollo de la cooperación europea y en consecuencia para el porvenir del Continente. Tal consideración debe impulsar a una acción cooperativa, continua y profunda, entre los distintos países en materia de prospectiva de ordenación y confrontación de estudios, así como de la puesta a punto de los medios científicos y metodológicos que definan unas actuaciones a nivel europeo. En el programa que se propone se consideran la armonización de horizontes, la cooperación de organizaciones internacionales del sector público y del sector privado y la ampliación de datos estadísticos. Como en todo caso de actuación coordinada sobre la base de nuevos criterios, será fundamental un amplio intercambio de información y de experiencia entre los diversos países.