

2.4. ORDENACION DEL TERRITORIO IBERICO ANTE LOS EJES DE DESARROLLO DE EUROPA

GONZALO SAENZ DE BURUAGA
DIRECTOR DEL SERVICIO DE ESTUDIOS DEL BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

Ante el fracaso de las políticas regionales, tanto comunitarias como nacionales, y a pesar del elevado nivel de recursos financieros implicados, hay una cierta vuelta a las ideas globalizadoras e interdisciplinarias que existían en los años 60. Una de esas ideas que, efectivamente, quería cambiar el mundo o, por lo menos transformarlo, era la ordenación del territorio.

Como fui, entonces, uno de los pioneros en aquellas ambiciones –acaso fundamentalmente juveniles– voy a permitirme recordarlas y actualizarlas: por ende, con los gramos de realismo y/o relativismo que permite el tiempo, espero, no totalmente perdido.

1. LAS TRES ETAPAS DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

Siendo la ordenación territorial una impostación de las políticas regionales a largo plazo, me parece que su secuencia no difiere mucho de la que imaginábamos en la “década prodigiosa”. Pretende, en primer lugar, tanto conceptual como operativamente, la transformación óptima del espacio regional; en segundo lugar, la distribución de esta transformación y de la dinámica poblacional subsiguiente entre ciudades con funciones y jerarquías diferentes; en tercer lugar, todo este proceso de transformación socio-económica y cambio poblacional debe enmarcarse en la integración supranacional que, en el contexto europeo, detecta el declive de los Estados nacionales.

Estas tres etapas, a estas alturas de la integración europea y a las puertas del mercado único en 1993, deben considerarse como partes de una misma secuencia o como una secuencia simultánea. Quiero decir que, la ordenación territorial, como ejercicio de previsión a largo plazo y como política prospectiva, ha de contemplar esas tres etapas en su mútua imbricación: es decir, la transformación óptima del espacio regional debe suponer, desde un principio, un adecuado planeamiento físico y una explícita voluntariedad geográfica que apunte a la formación de una región vertebrada, en la que tanto los núcleos de población como los espacios rurales y de reserva medioambiental estén interconexiónados y accesibles a través de múltiples comunicaciones e infraestructuras viarias. Finalmente, esta dinámica de mayor complejidad socio-económica y poblacional, en el actual contexto europeo, asume y refuerza la consolidación del espacio comunitario.

De la misma forma que hay una simultaneidad temporal en el ejercicio prospectivo de las tres etapas, debe existir una simultaneidad espacial en los distintos escalones de la ordenación territorial: desde los espacios subregionales, en que se solapa con la ordenación urbana o comarcal, hasta la ordenación regional (por ejemplo, en la Constitución española de 1978 y como función de las comunidades autónomas), llegando hasta la ordenación del territorio nacional (de lo que hay menos ejemplos ahora que en la década de los 60) y finalmente la ordenación territorial a escala supranacional, es decir, aquí y ahora, a escala europea.

Precisamente, los ejes de desarrollo que vienen de Europa están ya incidiendo de manera no óptima sino factual, es decir de forma no prevista sino precipitada, en la configuración de las tres etapas secuenciales que acabamos de resumir. Si el "desarrollismo" de la década de los 60 y primeros 70 produjo en España y otros países de la Europa del Sur consecuencias aberrantes e irreversibles en la sociedad civil y en la configuración de los asentamientos humanos (ciudades grandes, medias e incluso pequeñas prematuramente congestionadas, espacios costeros y naturales burdamente degradados, cambio superficial hacia valores economicistas e insolidarios, etc.), la irrupción de los ejes del desarrollo europeo puede ocasionar nuevos impactos ni previstos ni deseables: tanto para quienes se asientan en o cerca de las áreas donde discurren tales ejes o para quienes desearían provocar su cercanía.

La incidencia de los ejes del desarrollo europeo se ha acelerado con la adhesión de España y Portugal a la CE, de forma que se están configurando varios ejes de desarrollo en la península de distinta consistencia y viabilidad: el eje mediterráneo, el eje del Ebro y el de la orla cantábrica. Estos, y los corredores previos que a largo plazo pudieran consolidarse en ejes, experimentarán en los próximos años no sólo la competencia entre ellos sino otra más enérgica: la derivada de la unificación alemana y la atracción de la Europa Oriental.

2. EJES DE DESARROLLO: CONCEPTOS

Podemos partir del concepto de John Friedmann inferido de la realidad norteamericana y, de ahí, llegar a un concepto más adaptado a la realidad europea y española.

El profesor californiano concebía los ejes de desarrollo como grandes corredores a lo largo de las principales rutas de transporte, uniendo dos o más áreas metropolitanas. La hipótesis era la siguiente: el desarrollo potencial de un área situada a lo largo de un eje entre dos grandes centros urbanos de industria, comercio y administración es función de la densidad de interacción entre esos dos centros o polos; de esta forma, el desarrollo axial será directamente proporcional al producto de las poblaciones pertenecientes a cada centro e inversamente proporcional a la distancia que los separa.

En definitiva, los ejes presuponen, primero, grandes corredores de comunicaciones a lo largo de rutas de transportes múltiples que, segundo, integran e interaccionan dos o varias áreas metropolitanas. Por consiguiente, a las economías de aglomeración, centrípetas y congestivas, provocadas por las grandes concentraciones urbano/industriales unen los efectos difusores en su entorno a través de variadas infraestructuras varias, conformando un complejo de comunicaciones múltiples, potencia demográfica, movilidad social y actividades económicas heterogéneas que comunican y potencian, de manera sinérgica, regiones vertebradas.

Si éstos poderosos instrumentos estructurantes de un espacio económico moderno son suficientemente canalizados y ordenados, los ejes de desarrollo constituyen las arterias, no sólo físicas sino humanas, de la ambición de una determinada sociedad por crear una geografía voluntaria, a su imagen y semejanza.

Pensemos en la Randstad holandés o, con más proximidad cultural, en algunas áreas del Valle del Po italiano: allí se integran, no sólo con equilibrio sino con armonía, tanto las redes urbanas y las infraestructuras de transportes, como la preservación y estética del paisaje y, por supuesto, la conservación de las zonas de dominio de la naturaleza.

Pero este dinamismo equilibrado del eje de desarrollo, previsto y ordenado, en Europa y muy especialmente en la España actual, se conceptualiza como "una supresión del propio espacio regional en busca de otras regiones" (tal como yo preveía en mi libro escrito en plena euforia de 1968).

Esta concepción suprarregional es por demás oportuna, en esta España autonómica a menudo irracionalmente introvertida en las fronteras administrativas de cada Comunidad Autónoma, de cada provincia de cada campanario.

En efecto, el eje de desarrollo, por ser uno de los elementos decisivos de la dinámica espacial, no reconoce límites administrativos sino zonas de influencia cambiantes. En la medida en que el eje vehicula y potencia la interacción no sólo entre grandes núcleos urbanos sino también entre estos y el resto del espacio urbano, rural y de reserva medioambiental, salta las fronteras político-administrativas (casi siempre un resultado histórico no estrictamente racional) y contribuye a crear "áreas de vida en común" es decir de relaciones económicas, sociales y culturales.

Los ejes de desarrollo, dentro de la ecogeografía humana y voluntaria, se parecen a las cuencas de los grandes ríos que pocas veces se constriñen a los límites jurídicos impuestos por la historia o la política. Al igual que las Confederaciones Hidrográficas tienen capacidad de comunicar e integrar zonas administrativamente distintas, los ejes de desarrollo pueden formalizarse en acuerdos institucionales de cooperación, como veremos más adelante.

Pero a diferencia de las cuencas de los grandes ríos que son elementos estáticos, aunque potenciables, de un territorio, los ejes de desarrollo están creciendo y transformándose, con mayor o menor rapidez, ante nuestros ojos. La ordenación de su dinamismo, de forma que sirvan a la mejor satisfacción de las necesidades de varias comunidades regionales, constituye una de las tareas imprescindibles de la sociedad moderna.

3. PENÍNSULA IBERICA: EJES DE DESARROLLO Y CORREDORES PREVIOS

Tal como se visualiza en el Mapa adjunto, los ejes de desarrollo europeos que se dirigen al Mediterráneo francés por el Valle del Ródano y hacia el Norte de Italia y valle del Po, atravesando Suiza, era inevitable tuvieran un nuevo ramal en las áreas mediterráneas españolas no sólo más accesibles al núcleo y ejes de Europa sino, asimismo, más dinámicas

dentro del contexto español, es decir, Cataluña y la Comunidad Valenciana.

Las grandes infraestructuras viarias y de provisión de energía que se están realizando estos últimos años o que están programadas para el próximo futuro, así como las crecientes infraestructuras telemáticas, van a actuar como elementos estructurantes de la distribución espacial y las actividades económicas en las próximas décadas.

En este sentido, la mayor eficiencia de las autopistas respecto a las autovías actualmente en construcción también vuelve a insistir en el eje mediterráneo (autopista La Junquera-Murcia) y en el del Ebro (autopista Vasco-Aragonesa). Las mejores previsibles, con los trenes de alta velocidad y vía de ancho europeo, van a estimular el corredor de tráfico Barcelona-Madrid-Sevilla y, acaso, Madrid-Burgos-Irún que puede compensar algo la atracción costera mediterránea.

El gran desierto de infraestructuras viarias del Oeste español sólo parece vaya a ser aliviado por un corredor de tráfico, de personas ahora y también de mercancías cada vez más: "el corredor de los portugueses", que se apoya en la N-1 hasta Burgos y la N-620 hacia Valladolid-Salamanca, penetrando en la región de Centro interior, una de las áreas portuguesas de perspectivas prometedoras. Este corredor tiene un evidente interés comunitario ya reflejado en su financiación.

Con todo, el oeste español y las áreas fronterizas hispano-portuguesas seguirán siendo las más periféricas de la península respecto al resto de la CE en razón a su escasa accesibilidad. Una alternativa a estudiar sería redescubrir la viabilidad viaria o ferroviaria de la "Ruta de la Plata", el único eje de comunicaciones que no sólo enlaza el triángulo asturiano (Oviedo-Gijón-Avilés) y las provincias leonesas y extremeñas con el triángulo de la Andalucía occidental (Sevilla-Huelva-Cádiz), sino que daría más oportunidades de tráfico e intercambio a la Galica interior.

Por lo que respecta a la red de gaseoductos en operación o construcción, también insisten sobre todo en la orla mediterránea (Barcelona-Valencia), Ebro y Bilbao, y desde Madrid al País Vasco y también Santander y Oviedo, estando proyectados o en estudio las extensiones a Castilla-La Mancha y Andalucía y hacia Castilla y León y Galicia.

Con todo ello, se puede proceder a un primer atisbo de los ejes de desarrollo y de los corredores previos que se están forjando en la península y que tienen efectos sinérgicos urbanos, infraestructurales y productivos, superando la limitación regional y buscando otras regiones (8):

1. El *eje mediterráneo* con Barcelona como metrópoli que domina su conjunto regional y que busca otras regiones tanto hacia el sur (Valencia, Murcia) como hacia el este (Baleares) y Oeste (Aragón). Se ha visto que éste es, además, el eje más inmediatamente influido por la difusión europea, constituyendo el tercer eje mediterráneo después del francés y el italiano.

2. El *eje del Ebro*, que se apoya en el oeste, en la descongestión vasca hacia el sur. Zaragoza se diseña en el valle como una gran metrópoli equidistante en todo el cuadrilátero del noroeste peninsular pero a menos que drene todavía más recusos y población del resto de su región y de otras limítrofes, debiera apuntar hacia una estructura espacial y productiva similar a la del valle del Po italiano, es decir, dispersa en varias ciudades medias bien intercomunicadas y elásticas a la difusión de innovaciones.

3. El *eje cantábrico o atlántico*, todavía nebuloso y escueto: muy integrado en el corredor Bilbao-San Sebastián, presenta graves problemas de infraestructura hacia Santander, Asturias y Galicia. A diferencia del eje mediterráneo, la introversión sociocultural de las principales metrópolis vascas frena la búsqueda coherente de otras regiones. Incluso algunas de las

vinculadas, histórica y vitalmente, a aquéllas (Navarra y Rioja) pueden desplazarse cada más hacia el Ebro y el Mediterráneo.

4. El *corredor Madrid-Norte* presenta dos ramificaciones básicas, la de Burgos/Vascongadas y la de Valladolid, ambas con insuficiencias de infraestructuras viarias que las autovías en construcción pueden resolver a medio plazo. En cualquier caso, la posición central de Madrid en la geografía peninsular no se corresponde a su capacidad de difusión espacial que es todavía raquítica, seguramente porque en Madrid repercute uno de los mayores pasivos del espacio español: el exceso de territorio invertebrado y el consiguiente cuantioso coste de accesibilidad e intercomunicación.

5. El *posible corredor Madrid-Lisboa* que enlace las dos capitales peninsulares parece muy lejano, a menos que el fuerte incremento del comercio hispano-luso provocado por la adhesión se concentre más en Madrid que en otras áreas de España. Los indicios actuales priorizan una mayor integración peninsular y de acceso al resto de Europa a través del corredor de la N-620 y N-1, como se ha dicho anteriormente.

6. Otro corredor con posible prolongación portuguesa es el de la *Galicia costera* apoyado en la autopista desde el Ferrol hasta Vigo y que acaso a medio plazo pueda penetrar hasta Oporto.

7. Asimismo existe ya otro corredor intrarregional, apoyado en el *triángulo Sevilla-Cádiz-Huelva*. Su desbordamiento internacional tanto debiera ordenarse hacia el Algarve cuanto a Gibraltar y su Campo, pero ambas potencialidades exigen propuestas mucho más imaginativas que las planteadas hasta el momento.

8. En el resto de España no se detectan, todavía, indicios que permitan descontar las sinergias provocadas por las economías de aglomeración y la fluidez de la comunicación física y social. Los islotes urbanos que, asentados en las capitales de provincia y cabeceras de comarca, han crecido en el extenso territorio español tienen severos condicionantes de vertebración interna e integración con su entorno que tardarán décadas en superarse.

4. COMPETENCIA Y COOPERACION DE EJES DE ESPAÑA

El movimiento de Eurociudades, —que en la actualidad encabezan los Alcaldes de Lyon, Francfort, Milán, Birmingham, Rotterdam y Barcelona— está recalcando, y presionando insistentemente ante instancias nacionales y comunitarias, que Europa es un sistema de ciudades, de forma que la política de la CE tiene que responder a tres cuestiones clave:

— La CE tiene que intervenir en el desarrollo del sistema europeo de ciudades.

— La CE tiene que interesarse en las grandes ciudades, es decir en las situaciones donde se concentran los mayores problemas sociales y funcionales, y que coinciden con los centros de mayor dinamismo económico y cultural y mayor capacidad de difusión.

Organizadas como un "lobby" de grandes ciudades, las Eurociudades, en Febrero de 1990 comprendían 33 ciudades europeas de las cuales 6 españolas: Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Valladolid y Vitoria.

Las Eurociudades están llevando a las administraciones públicas que las gobiernan y a las empresas o intereses privados que las respaldan a una estrategia de "city marketing", en la que se analizan y prevén tanto los factores de competencia como de complementariedad que asumen unas ciudades respecto a otras. Los factores de competencia buscan aumentar el poder de atracción de la ciudad en cuestión para mantener o desarrollar su capacidad de innovación y de difusión que, en el caso europeo, pasa por la inserción de la ciudad en el

sistema de relaciones internacionales. Por otro lado, los factores de complementariedad pretenden potenciar la promoción conjunta de un grupo de ciudades, por ejemplo de la misma macrorregión, bien porque tienen ofertas complementarias o de división de trabajo o porque ofrecen conjuntamente el mismo producto (turismo, por ejemplo). Un plan estratégico macrorregional sería el marco orientador de actuaciones conjuntas de distintas ciudades.

Pues bien, si el movimiento de Eurociudades tiene ya una cierta inercia y diapasón anual es, sobre todo, porque tiene autoridades, técnicos e intereses socioeconómicos y culturales que lo respaldan. Seguramente, están provocando un cierto efecto demostración en la expresión pública de los ejes de desarrollo que se están diseñando en el espacio europeo. Pero los ejes, al no tener directamente ni autoridades administrativas ni presiones empresariales detrás —ya que son tendencias territoriales y no precipitados políticos— no pueden ejercitar actuaciones tan eficaces. Con todo algunas anotaciones a la “competencia de ejes” en la península ibérica sí que son ya claramente detectables.

Es evidente que el eje más exitoso, liderado por Barcelona, es el del Mediterráneo catalán-valenciano del que se han ofrecido abundantes referencias en páginas anteriores. Este es, además, el eje favorecido tanto por las fuerzas del mercado europeo e internacional como por la propia vertebración y madurez de Cataluña como región-que-busca-otras-regiones, conformada, además, con características de “nacionalidad”.

Otro eje exitoso es el del valle del Ebro de contorno menos claro que el anterior: su versión mínima estaría compuesta por las comunidades autónomas de Aragón, Navarra y Rioja; la versión más acertada comprendería, además, la provincia vasca de Alava, así como zonas norteñas de Burgos y Soria. Sea cual sea su expresión demográfica, sus alrededor dos millones de habitantes están lejos de los diez millones del eje mediterráneo. La menor potencia poblacional no es la única de sus debilidades: también lo es su insuficiente irradiación cultural y las deficientes comunicaciones con Madrid, Valencia y la región simétrica en Francia, Midi-Pyrénées y la metrópoli de Toulouse (14). Precisamente un reciente estudio (15) enumera como acciones importantes del plan estratégico de Aragón las siguientes: potenciar el eje de comunicaciones Valencia-Zaragoza-Toulouse, el tren de alta velocidad, el cinturón metropolitano de Zaragoza, la creación de una central internacional de transportes y la potenciación del aeropuerto de Zaragoza.

Un eje más problemático, empezando por su nombre y composición, es el Cantábrico o Atlántico, del que se presentan a continuación algunos hitos recientes por ser donde, más conscientemente, se está intentando luchar contra la inevitabilidad de los ejes Mediterráneo primero y del Ebro, después:

a) En noviembre de 1988 en una reunión en Santiago de Compostela se crea la Comisión de la Cornisa Cantábrica de Transportes y Comunicaciones (16), compuesta por los consejeros en estas funciones de las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. Sus objetivos estratégicos consistían en crear un corredor viario que acorte las distancias por carretera entre las cuatro regiones, analizar la posibilidad de establecer vuelos de tercer nivel interregional y apoyar el cambio de ancho de vía en el ferrocarril. Entienden el “corredor del Cantábrico” como enlace desde Irún con La Coruña, con lo que se aseguraría la comunicación con el Norte de Portugal a través de la autopista del Atlántico. El proyecto de corredor se elevaría al MOPU con ocasión de la segunda fase del Plan General de Carreteras y se estudiaría la posibilidad de financiación de la CE.

b) Representantes de las organizaciones empresariales de siete regiones del Noroeste español (País Vasco, Rioja, Navarra, Cantabria, Castilla y León, Asturias y Galicia) pretendían al final del verano de 1989 crear un “lobby” ante la CE para impedir que las iniciativas

industriales y de desarrollo beneficiaran a la cuenca mediterránea y a Madrid (17). La región francesa de Aquitania y Portugal se sumarían a este grupo de presión al comprobar que todo el "eje atlántico" estaba quedando al margen de la Europa industrial del futuro. Este lobby patronal pretendía crear un enlace permanente que, partiendo desde Londres, movilizara otras capitales del oeste europeo (Estocolmo, Hamburgo, Amsterdam, Burdeos) y conectara en Bilbao hasta Sevilla. Al efecto se programó una reunión los días 26 y 27 de octubre en Burdeos donde se analizaría el impacto de la autopista Calais-Bayona, las dificultades de las infraestructuras entre Bayona y Oporto, la simultaneidad de los trazados del nuevo ancho de vía y otras mejoras de infraestructura cuya implementación se recabaría ante la CE.

c) En las jornadas *El eje atlántico, una estrategia para el desarrollo*, organizadas por la Fundación Caixa Galicia en Santiago de Compostela, a primeros de abril de 1990 (18) se insistió en la creación de un eje de las regiones atlánticas en el sur de Europa para hacer frente a la preponderancia económica de las zonas continental y mediterránea. Este eje abarcaría fundamentalmente el norte de Portugal, la cornisa cantábrica y la costa atlántica francesa. (El presidente de la Xunta de Galicia en el discurso de clausura del congreso se refirió incluso a Escocia e Irlanda, ausentes de la reunión). Este frente de regiones periféricas dentro de la CE se pretende debiera convertirse en un grupo de presión ante la CE para recabar fondos que mejoren las infraestructuras y comunicaciones y no queden marginadas de los grandes proyectos industriales. El eje facilitaría los cauces de colaboración entre entidades financieras de cada región, así como la comercialización de productos y la promoción de corporaciones industriales. La creación de un eje atlántico nace de la convicción de que el mercado único definirá nuevos centros de desarrollo en Europa y ampliará a las regiones la competencia actual entre las ciudades, tal como señaló en su ponencia el representante de la Dirección de Política Regional de la CE, Claude André.

5. IMPACTO DE LA CRISIS DEL ESTE

Las tendencias que se acaban de analizar, y que se han consolidado en el espacio de Europa Occidental, van a experimentar un impacto importante en los próximos años. El drástico cambio en la geopolítica europea no sólo va a estar provocado por la inminente reunificación alemana sino por la transformación, mucho más lenta y compleja, del enorme espacio económico soviético. Los cambios en la RFA/RDA y en la URSS son asimismo decisivos para el resto de los países menores de la Europa del Este integrada en el agonizante Consejo de Ayuda Mutua, de forma que aunque no es probable que influyan sustancialmente en los ejes de desarrollo hacia Londres y el Sur que hemos visto, sí pueden hacerlo en los todavía vacilantes ejes de desarrollo ibéricos que analizaremos después.

Los escenarios de la evolución económica y territorial de toda Europa hasta fin de siglo están ahora totalmente abiertos. Una sistematización preliminar debiera deslindar lo que vaya a suceder a corto plazo, territorialmente, en la RDA, de lo que sucede en el resto de Europa del Este y, finalmente, en la URSS (o en lo que quede de ella).

Por lo que respecta a la dinámica territorial en Alemania Oriental, hay que partir de tres datos: a) la obsolescencia de su equipo industrial es un factor positivo de aceleración de su integración con al RFA: puede producir una reindustrialización rapidísima y ritmos de crecimiento global que ya se estiman en casi un 8% anual; b) el declive y emigración desde las ciudades pequeñas y medias de la RDA que se observaba en las últimas décadas, se va a

acentuar al menos a corto y medio plazo: consecuentemente, se priorizarán los equipamientos técnicos y sociales en ciudades relativamente importantes (2); c) las infraestructuras de transporte son en la RDA relativamente sólidas y diversas (autopistas, oleoductos, transportes ferroviarios y fluviales, etc.); por consiguiente y dado que la modernización de estas infraestructuras va a contar incluso con recursos de la CE via fondos estructurales, la base infraestructural va a estimular y no retrasar la formación de corredores de desarrollo desde la RFA a la RDA.

Los aspectos de difusión empresarial y tecnológica no van a presentar rigideces dada la homogeneidad cultural de ambas Alemanias. El desbordamiento urbano y demográfico, desde las áreas congestivas de la RFA a las más estancadas de la RDA, puede producirse una vez que se aminoren las actuales migraciones provocadas por la desconfianza en el futuro de la RDA.

En definitiva, la potencia demográfica y económica de la nueva Alemania (80 millones de habitantes y un PIB equiparable a la suma del de Francia y Gran Bretaña) va a hacer de Berlín la nueva capital de Europa el punto de encuentro —con mucha más relevancia que Viena— entre la Europa del Este y la del Oeste. Varios corredores de actividad social y económica, preludio de jes de desarrollo a final de siglo, van a surgir tanto desde el Norte como desde el Sur de Alemania: desde Hamburgo y Hannover (a través de Magdeburgo) a Berlín; desde Francfort y Munich-Nuremberg (a través Erfur, Gera, Dresde y Leipzig-Halle) también a Berlín.

En el resto de los países de la Europa del Este no es probable que en el horizonte previsible se produzcan cambios territoriales significativos a escala europea. No sucederá lo mismo si el cambio en la URSS evoluciona sin traumas considerables. En cualquier caso la dinámica territorial tanto en la URSS como en los otros países del este depende del crecimiento y desbordamiento alemán: si éste es rápido, como es previsible, se acelerarán no sólo las diferentes vías de transporte convencional sino incluso la comunicación Rotterdam-Mar Negro vía fluvial por los canales Rhin-Main-Danubio y Danubio-Mar Negro (3). Ello permitirá diversificar el actual tráfico entre Muckran en la RDA y Klaipeda, en Lituania, conocido popularmente por “el tubo”, y que ha comunicado durante varis décadas los principales centros del bloque socialista.

EJES DE DESARROLLO en el mapa de curvas de nivel de perifericidad de la CEE

