

NOTICIAS Y COMENTARIOS

El estudio comprende la realización de un inventario ambiental, identificación y valoración de impactos empleando el método de la matriz de Leopold.

El resultado directo de esta «preocupación ambiental» en la línea del T.A.V. es la inversión de 3.605 millones de pesetas en la adopción de medidas correctoras (revegetación, protección acústica mediante barreras y pantallas, etc.).

En la actualidad la nueva autopista Andoain-Irurzun o la elección del trazado de la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona son los ejemplos más significativos, en los que se está aplicando la ley de E.I.A.

Conclusión

Los geógrafos tienen un papel que desarrollar en la elaboración de los estudios de impacto ambiental, pues éstos no son privativos y exclusivos de ninguna disciplina en particular, sino de equipos pluridisciplinarios en los que la geografía debiera estar presente. En principio, las consecuencias ambientales de las infraestructuras de transporte, han venido a complementar la visión territorial que tradicionalmente había estudiado la geografía, abriéndose una línea de investigación, que debe tener su reflejo en la apertura de un nuevo ámbito laboral para el geógrafo.

Miguel Angel DELGADO RUIZ
Antonio FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ

LA UNIFICACIÓN ALEMANA Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

Los problemas actuales

En el momento en que se produce el hecho histórico de la unificación alemana (3 de octubre de 1990), el nuevo Estado tiene que enfrentarse a la difícil cuestión de la integración de los territorios del oeste y del este.

La integración exige fuertes inversiones en el este (antigua República Democrática Alemana) destinadas fundamentalmente a modernizar su sistema productivo y atenuar los problemas medioambientales.

Las nuevas inversiones no pueden realizarse desde una óptica exclusivamente economicista, sin considerar el sistema territorial que sirve de soporte a la actividad económica: un sistema territorial dual y desvertebrado, en el que los centros urbanos del este aparecen desvinculados con respecto a los del oeste. De hecho, la integración de ambas Alemanias pasa por la adecuación de las redes de transportes y comunicaciones a las nuevas necesidades derivadas de la existencia de una Alemania unificada.

Las actuales infraestructuras de transporte alemanas no parecen orientadas a fomentar los contactos entre ambos territorios, sino más bien todo lo contrario. Los sistemas de transporte de las dos Alemanias han tenido 45 años de desarrollo separado, creciendo el uno a espaldas del otro.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, Alemania era un país de gran desarrollo longitudinal (desde los 6º de longitud oeste de la frontera germano-belga en Renania del Norte hasta los 23º de la frontera germano-soviética en la Prusia Oriental), en el que los ejes de transporte con dirección este-oeste jugaban un papel decisivo. Tras la guerra surgieron dos repúblicas alargadas en sentido norte-sur, con una frontera impermeable entre ambas. Así, el desarrollo separado de las dos Alemanias llevó a una situación radicalmente distinta a la de la época de entreguerras, en la que los ejes norte-sur pasaron a adquirir el principal protagonismo. En este contexto, la reunificación plantea hoy la tarea de relanzar las conexiones entre los principales centros urbanos de uno y otro lado de la antigua frontera, lo que, sin duda, supondrá una reactivación de los ejes este-oeste.

Pero los problemas no se reducen a la falta de conexiones entre los dos territorios. Los sistemas políticos de ambas repúblicas han conducido a la conformación de estructuras espaciales prácticamente opuestas. Mientras que la República Federal Alemana tendió hacia un modelo territorial descentralizado, en la República Democrática se consolidó, e incluso se reforzó, el modelo territorial centralista prusiano heredado.

Efectivamente, el carácter federal de la RFA ha favorecido la conformación de un sistema de ciudades policéntrico, con una buena cobertura territorial, al que se asocia una red de transportes densa y descentralizada (figura 1).

Por el contrario, el sistema centralista de la RDA ha llevado a la perpetuación de un sistema de ciudades macrocéfalo, dominado por Berlín Este. De hecho, durante los últimos años la capital experimentó un crecimiento demográfico notable, mientras que la mayoría de las ciudades medias perdieron población. Esta macrocefalia se asocia a unos fuertes desequilibrios espaciales, con una excesiva concentración de ciudades medias en el sur, en detrimento del centro y el norte. Asimismo, se han perpetuado unas redes de transporte de carácter centralista, orientadas fundamentalmente a satisfacer las relaciones entre la capital y el resto del territorio. Buena prueba de ello es la red de autopistas, de marcado carácter radial (mapa 1).

Perspectivas de futuro

La unificación alemana conlleva una reorientación de las políticas

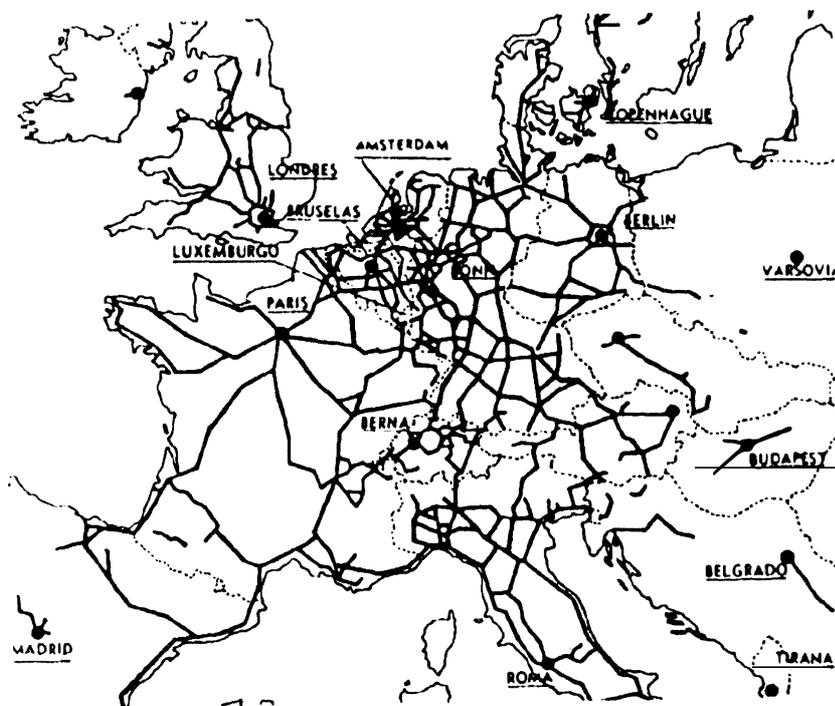


FIGURA 1.—La red de autopistas alemanas en el contexto europeo

de ordenación territorial y de los transportes. Debe recordarse, en este contexto, que se parte de una situación precaria, ya que durante muchos años las comunicaciones entre ambos países se reducían a los ejes de transporte que unían Berlín Oeste con Hamburgo, Hannover y Munich. Ahora no sólo se trata de reconectar una gran cantidad de carreteras y vías férreas que habían quedado truncadas con la separación de las dos Alemanias. También es necesario considerar la emergencia de ciertos ejes de especial carácter estructurante en la nueva red, no sólo desde una perspectiva alemana, sino también desde una dimensión europea.

No obstante, la nueva política de ordenación de los ejes de transporte no debería responder a unas concepciones de desarrollismo a ultranza. Se trataría, más bien, de aprovechar lo ya existente y, allí donde sea necesario, realizar nuevas obras, adecuarlas a las necesidades reales. Hay que pensar en las limitaciones que se derivan tanto de la minimización del impacto ambiental como de la disponibilidad de recursos financieros, como se señala en un reciente informe de la ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung).¹

La red de carreteras.—Debido al carácter radial de la red de carreteras de la antigua República Democrática Alemana, las conexiones de Berlín con Alemania occidental se pueden calificar de buenas: la ciudad está comunicada por autopista con Hamburgo (E-15), Hannover (E-8) y Munich (E-6). La E-15 conecta en Hamburgo con la E-3, que conduce a Kiel y a Dinamarca; la E-8 sirve de enlace con Hannover y, a partir de allí, con la cuenca del Ruhr, Bélgica y los Países Bajos; finalmente, la E-6 es un importante eje norte-sur que conduce hasta Italia a través del sur de Alemania.

Las principales deficiencias aparecen cuando se consideran las relaciones no radiales. La ARL recomienda, por regla general, recurrir a las carreteras con dos carriles en cada sentido (del tipo autovías) en la mayor parte de los ejes que es necesario potenciar. Entre las propuestas efectuadas destacan, por su especial carácter estructurante, las siguientes (ver figura 2):

¹ Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1990): «Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Norddeutschland und der DDR», *Nachrichten der ARL*, n. 50, abril de 1990, pp. 12 y ss.

— Mejora de la carretera costera del norte, desde Stralsund hasta Lübeck, pasando por el importante centro portuario de Rostock. Ello supone la conexión de la franja litoral de la antigua RDA con las principales ciudades del norte de la Alemania occidental.

— Construcción del tramo de autopista Halle-Magdeburgo. Con ello se consigue un doble objetivo: una conexión directa por autopista entre las principales ciudades de Sajonia (Dresde y Leipzig) con las ciudades del norte de Alemania occidental (Hannover, Hamburgo y Bremen) y un reforzamiento del eje periférico norte-sur que corre desde Halle hasta la costa norte.

— Mejora de la carretera Magdeburgo-Ludwiglust, conectando en ese punto con la autopista hacia Schwerin. Ello implica, asimismo, el reforzamiento del citado eje periférico norte-sur.

— Mejora de la carretera Uelzen-Schwerin. La finalidad de esta actuación sería favorecer la conexión entre las ciudades del norte de Alemania oriental (Schwerin y Rostock) con las de la Alemania media occidental a través de Hannover.

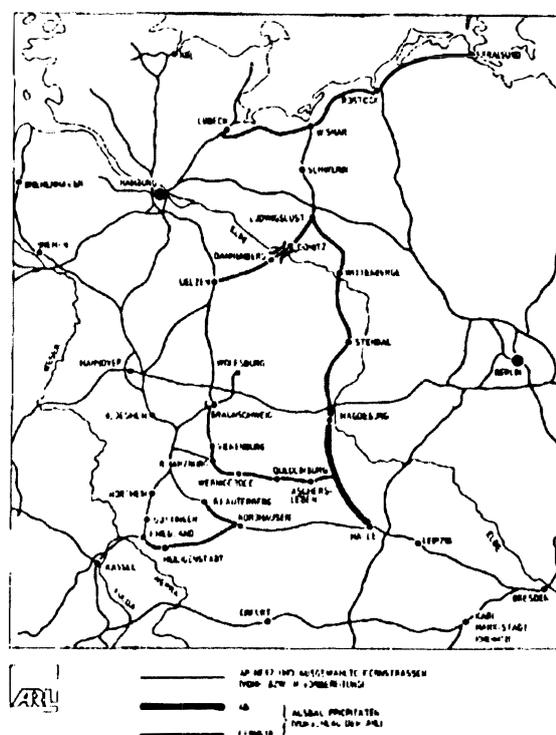


FIGURA 2.—Propuestas de la ARL para la red de carreteras

Como se puede observar, las actuaciones propuestas por la ARL tendrían como objetivo no sólo la mejora de las conexiones de las regiones del norte y del sur de la antigua RDA con Alemania occidental, sino también una mitigación del modelo radial del este del país mediante la potenciación de dos ejes transversales.

Por otro lado, es una necesidad perentoria volver a poner en funcionamiento las antiguas redes locales y comarcales que quedaron rotas con el «telón de acero», lo que sin duda conllevará una mejora de las condiciones de vida en las antiguas regiones fronterizas, que en la actualidad tienen unos estándares muy bajos tanto a un lado como a otro de la línea que marcaba la frontera.

La red de ferrocarriles.—La nueva situación política exige también una adaptación de la red de ferrocarriles a las actuales circunstancias. En este sentido, la ARL propone extender la red de ferrocarriles Intercity (IC) al territorio oriental de Alemania, mediante la construcción o, en su caso, adaptación de tres importantes tramos, todos ellos con orientación este-oeste: Berlín-Hamburgo, Berlín-Hannover y Dresde-Leipzig-Hannover (figura 3). Aunque las conexiones hacia el sur no son contempladas en el citado documento de la ARL, en buena lógica habría que pensar también en un eje norte-sur que enlazara Berlín con Baviera a través de Leipzig, si bien en este caso el relieve introduce mayores dificultades constructivas y de explotación.

La red Intercity quedaría completada por varios tramos adaptados a los estándares de los trenes IR (Interregio), cuya función sería básicamente la de reforzar los ya citados ejes periféricos Hamburgo-Stralsund (en el litoral, con orientación este-oeste) y Halle-Rostock (en el interior, con orientación norte-sur), así como crear un nuevo eje este-oeste entre Sajonia y la Alemania media occidental.

La red de vías interiores de navegación.—Finalmente, la unificación alemana también traerá importantes repercusiones en la red de vías interiores de navegación. Los efectos más importantes se harán sentir sobre dos vías: el Mittellandkanal y el río Elba.

El Mittellandkanal es una arteria fluvial este-oeste de gran importancia al establecer una conexión entre el Ems y el Elba. Forma parte de un conjunto de ríos y canales que permiten la navegación entre el Rhin y el Oder (los extremos occidental y oriental de la actual Alema-

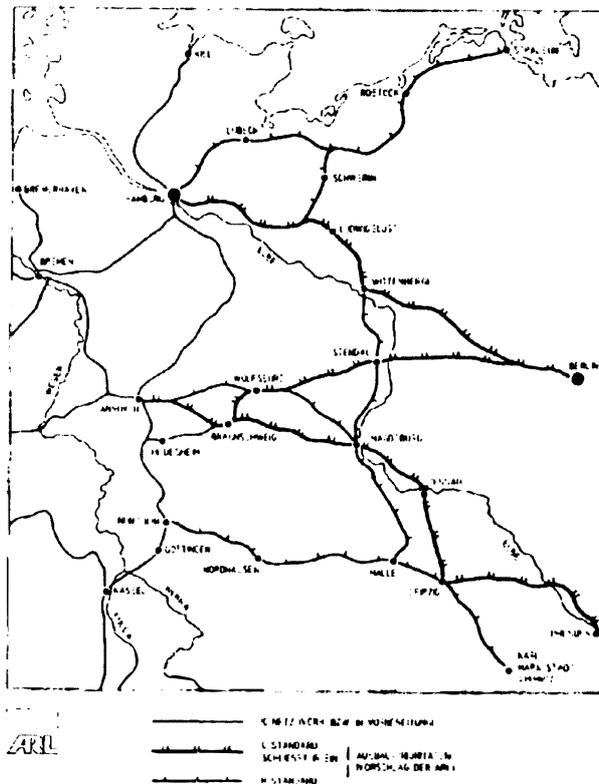


FIGURA 3.—Propuestas de la ARL para la red de ferrocarriles

nia) a través de zonas tan vitales para la economía alemana como Berlín, Hannover y la cuenca del Ruhr. Desde ambos extremos es posible conectar con otras vías fluviales en dirección a Polonia y a Holanda, respectivamente. Está claro, pues, que la unificación debe conllevar un incremento del tráfico a través de esta vía de navegación interior.

Por su parte, el puerto de Hamburgo será el gran beneficiado de la nueva situación en el eje del Elba, al recuperar su hinterland tradicional, que abarcaba toda la cuenca del río hasta la Alta Sajonia e incluso parte de Checoslovaquia.

Javier GUTIÉRREZ PUEBLA