

Estudio Prospectivo del Sistema Urbano del Sudoeste Europeo (INTERREG-IIC)

La caracterización territorial y funcional de las áreas metropolitanas españolas

Resumen ejecutivo

Noviembre 2001



Ministerio de Medio Ambiente



ESTUDIO PROSPECTIVO DEL SISTEMA URBANO DEL
SUDOESTE EUROPEO (INTERREG IIC)

LA CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y FUNCIONAL DE LAS
ÁREAS METROPOLITANAS ESPAÑOLAS

RESUMEN EJECUTIVO

NOVIEMBRE, 2001

EQUIPO DE REALIZACIÓN:

CENTRO DE POLÍTICA DE SUELO Y VALORACIONES
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUNYA
AV. DIAGONAL, 649
08028 Barcelona
ESPAÑA

TEL. +34 93 401 6396
FAX. +34 93 333 0960
<http://www.upc.es/cpsv>

Director del Estudio:

- Josep Roca Cladera,
Director del Centro de Política de Suelo y Valoraciones

Coordinación General del Estudio:

- Malcolm C. Burns, Planner e Investigador

Autores y Colaboradores/as:

- Josep Roca Cladera, Dr. Arquitecto
- Malcolm C. Burns, Planner e Investigador
- Montserrat Moix Bergadà, Informática
- Magda Ulied Seguí, Investigadora
- Neus Lliteras Reche, Geógrafa
- Paula C. Pardo Martín, Geógrafa
- José María Silvestre, Arquitecto
- Jesús Rodríguez Rodríguez, Geógrafo
- Joaquim Clusa Oriach; Economista

Secretaria:

- Carme Salvat Andrés

COORDINACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE:

- Margarita Ortega Delgado, Arquitecta

RESUMEN EJECUTIVO

1. Descripción: Delimitación y caracterización funcional

1.1. Tamaño, población, densidad

Las siete principales áreas del sistema metropolitano español abarcan unos 653 municipios, los cuales, en 1998, alcanzaban 14,7 millones habitantes, y un 36,8% de la población española. La falta de criterios homogéneos, sobre la definición de 'regiones metropolitanas', lo hace muy difícil comparar ellas y las otras cinco áreas del Sudoeste Europeo con otras áreas europeas. De todas maneras la aplicación de una metodología en común en los tres países del espacio del estudio ha permitido hacer un avance substancial en poder comparar las mismas. Se destaca el caso de Burdeos con un entorno metropolitano de casi 11.600 km², siete veces más grande que la extensión de Málaga con 1.650 km², la más pequeña de la agrupación. Toulouse y Lisboa se sitúan en delante de los casos españoles de Madrid (8.300 km²), Sevilla (6.700 km²) y Barcelona (4.600 km²). Por detrás se sitúan Porto, Montpellier, Valencia, Zaragoza (2.500 km²), Bilbao (1.800 km²) y Málaga.

Área metropolitana	Número de unidades locales NUTS 5 (1)	Superficie (km ²)	Población (2)	Densidad de población (personas/km ²)
Barcelona	217	4.592	4.390.025	956,02
Madrid	167	7.392	5.079.844	687,21
Málaga	26	1.654	700.416	423,47
Sevilla	56	6.672	1.349.325	202,24
Valencia	86	2.831	1.466.421	517,99
Bilbao	77	1.780	1.031.214	579,33
Zaragoza	25	2.548	652.593	256,12
Lisboa	327	8.264	2.866.824	346,91
Porto	634	3.751	2.190.817	584,06
Bordeaux	582	11.578	1.308.779	113,04
Montpellier	223	3.414	672.793	197,07
Toulouse	796	9.226	1.129.813	122,46

Tabla A: Las características básicas de las áreas metropolitanas del espacio del Sudoeste Europeo

(1) Municipios en el caso de España; Freguesias en el caso de Portugal; y Communes en el caso de Francia.

(2) 1998 para España; 1991 para Portugal; y 1999 para Francia.

Las áreas metropolitanas ibéricas son caracterizadas por las poblaciones más altas. Madrid tiene unos 5 millones de habitantes, seguido por Barcelona (4,4 millones), Lisboa (2,9 millones) y Porto (2,2 millones). Por detrás se sitúan Valencia, Sevilla, Burdeos, Toulouse y Bilbao, y Málaga, Montpellier y Zaragoza. Las diferencias de densidad son muy significativas. Se observa que Barcelona es el área metropolitana más densa (960 hab./km²), seguido por Madrid (690 hab./km²). Porto y Bilbao tienen densidades similares (580

hab./km²) y Valencia es el único otro caso que supera las 500 hab./km². Los casos franceses se sitúan por debajo de las 200 hab./km², aunque la densidad de Montpellier queda muy cerca a la de Sevilla. Burdeos con 125 hab./km², la más baja, muestra una densidad 8,5 veces inferior a la de Barcelona. Los demás entornos metropolitanos tienen densidades entre 200 y 450 hab./km².

1.2. Estructura urbana

En general, las áreas metropolitanas españolas se caracterizan en términos territoriales por un sistema viario mononuclear radial, enfocado en un potente núcleo central. El caso más ejemplar es el de Madrid, el punto de encuentro de las principales autopistas y autovías estatales, pero también Sevilla y Zaragoza muestran características similares. En cambio Barcelona aproxima a un modelo más bien bjerarquical radial, junto con Bilbao, reconociendo la presencia de una serie de puntos de sub-centralidad. En cuanto a los usos del suelo, se observa que aparte de los casos de Barcelona y Madrid, donde el suelo urbanizado contribuye a 12,6% y 8,3% de sus territorios respectivos, en los otros casos el suelo urbanizado varía entre 3 y 6,5% de los entornos metropolitanos. Una diferencia entre las dos áreas andaluzas y las demás áreas, es la alta proporción de suelo agrícola en las áreas metropolitanas de Sevilla (73,6%) y Málaga (69,1%). Otra diferencia marcada es la alta proporción de bosques en Barcelona (53,1%) y Bilbao (59,1%). De todos modos el crecimiento de la urbanización y (re)localización de actividades económicas en zonas cada vez más periféricas ha contribuido a la clara distinción entre centro y periferia de las áreas metropolitanas en la última década.

1.3. Función territorial

Las siete áreas metropolitanas manifiestan en mayor y menor medida funciones de capitalidad. En general son los focos principales para una amplia rama de actividades, al nivel regional y en unos casos al nivel internacional, tanto económicas como culturales. Generan casi 60% de las exportaciones e importaciones españolas, y pueden ser calificados como grandes centros de actividad financiera y de innovación en los temas de I+D, informática, telecomunicaciones e industria electrónica, agrupando proporcionalmente una mayor representación de empleo en estos sectores relativo al estado. No obstante existen problemas muy marcados de desempleo, así como inferiores tasas de PIB per capita referente al medio español en algunos casos. La realidad de la separación física entre los entornos metropolitanos, especialmente la lejanía de las áreas andaluzas de las otras, es un factor que no favorece una mayor interrelación entre los mismos. También contribuye a cierta competitividad al nivel estatal, en lo que se refiere a la proyección internacional del posicionamiento de cada uno de ellos, en lugar de buscar la forma adecuada en la cual se podría complementar las oportunidades de cada área individualmente.

2. Tipologías: Tipologías metropolitanas y de los grandes núcleos estructurantes del territorio.

Es importante notar el tamaño demográfico de los municipios cabeceras dentro de los entornos metropolitanos. El municipio de Barcelona representa solamente un 35% del total de población de su área metropolitana, y Bilbao un 24% de la población. Por contra Valencia concentra un 50% de la población, Sevilla 52%, Madrid 58%, Málaga 74% y Zaragoza un 92%. En los aspectos territoriales de los municipios cabeceras hay importantes diferencias también. Barcelona, con 98 km² (2,14% del entorno metropolitano) es mucho más pequeño que Madrid, con 605 km² (8,18%). Lo mismo pasa con Bilbao (41 km² y 2,32%) con relación a Málaga (394 km² y 23,83%), Sevilla (141 km² y 2,12%), Valencia (134 km² y 4,74%) y Zaragoza (1.061 km²) y 41,64%). Otros municipios con un tamaño demográfico superior a 100.000 habitantes están distribuidos entre las dos áreas más grandes de Madrid (Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, Alcalá de Henares, Alcorcón y Getafé y Barcelona (L'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sabadell, Terrassa, Santa Coloma de Gramenet y Mataró) con 19,5% y 23,5% de las poblaciones metropolitanas respectivamente. En el caso de Madrid estos municipios están colindantes al municipio cabecera, ubicados principalmente al sur y sudoeste. En cambio, aparte de tres grandes municipios colindantes al municipio cabecera de Barcelona, se encuentran los otros municipios secundarios en el interior del área y en la parte litoral. Dichos municipios metropolitanos de Barcelona y Madrid, junto con los siete municipios cabeceras representan un 64% de la población del sistema metropolitano, dando una indicación de la importancia del papel de los municipios de tamaños inferiores a 100.000 habitantes por el resto de los territorios metropolitanos: 9,7% en municipios de 50.000-100.000 hab., 11,2% en municipios de 20.000-50.000 hab., 6,5% en municipios de 10.000-200.000 hab. y el resto de la población en municipios de tamaños inferiores.

La tipología del área metropolitana de Barcelona se diferencia de las otras seis áreas profundamente, por el simple hecho de ser el único caso español en que ha sido posible identificar un entorno metropolitano constituido por diversos sub-centros autónomos. La análisis de los seis sub-centros autónomos del área metropolitana de Barcelona (Sabadell, Terrassa, Granollers, Mataró y Vilanova, además de Barcelona) presenta el entorno metropolitano barcelonés como el área metropolitana más descentralizada y con una movilidad mucho menos dependiente del corazón metropolitano. En los demás casos se ha identificada entornos metropolitanos formados en torno a un único núcleo principal, sin ningún sub-centro autónomo. El área metropolitana de Madrid se estructura en base de una serie de coronas concentricas de municipios, alrededor del municipio cabecera, que exportan trabajadores. A media que se aleja del centro, disminuye el grado de dependencia.

En definitiva, las áreas metropolitanas españolas muestran dos patrones claramente diferenciadas de la organización espacial. Por una parte se distingue una tipología monocéntrica, fuertemente jerarquizada, que caracteriza las áreas metropolitanas de Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia, donde casi todos los flujos de movilidad por motivos de trabajo gravitan hacia el municipio cabecera y que determinan unos recorridos radiales bastante largos. Por otra parte es posible detectar otra tipología bierárquico radial que caracteriza

Barcelona, y en una medida menor Bilbao, a través de la existencia de una serie de sub-centros¹, según el patrón de movilidad obligada por motivos de trabajo, que implica unas distancias de desplazamientos inferiores y potencialmente más sostenibles.

Por lo tanto, a diferencia a otras partes de la Unión Europea, donde se puede identificar con facilidad las nominadas áreas metropolitanas 'policéntricas', dicha tipología es ausente en España, al menos a nivel metropolitano. En cambio la tipología típica es la de la conurbación extensiva, aunque con las matizaciones mencionadas que difieren Barcelona y Bilbao de las otras cinco áreas metropolitanas.

¹ Vilafranca del Penedès, Terrassa, Mataró, Sabadell, Sant Celoni, El Vendrell, Granollers, Vilanova i la Geltrú, Martorell, Badalona, Pineda de Mar, Mollet del Vallès y Malgrat de Mar en Barcelona; y Mungia, Llodio, Getxo y Galdakao en Bilbao.

3. Territorialización:

El análisis realizado de la estructura de la densidad de las unidades metropolitanas en función de su progresivo extensión superficial indica que las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona se sitúan como las más densas, seguidas a considerable distancia por Valencia, Bilbao, Sevilla, Málaga y Zaragoza. Sin embargo el análisis más detallado del componente de suelo urbanizado, diferenciando entre el de alta y baja densidad, muestra que en Málaga y Barcelona, la proporción de suelo urbanizado de alta densidad es inferior a la de baja densidad. En cambio en las otras cinco áreas, las proporciones son al revés, indicando una alto grado de 'compacidad'. De todas maneras las proporciones de suelo urbanizado relativo a las extensiones de las unidades territoriales indican un alto nivel de dispersión y difusión, poniendo en cuestión el grado de sostenibilidad experimentado actualmente por la movilidad en los respectivos modelos territoriales.

Por otra parte el estudio realizado ha intentado profundizar el tema de las áreas funcionales, más allá de la aplicación de la metodología de delimitación de las propias áreas metropolitanas, utilizando los flujos de movilidad obligada entre lugar de residencia y lugar de trabajo. Se ha aplicado una metodología de los mercados de trabajo, para determinar las agrupaciones mínimas de unidades territoriales que sean al mismo tiempo 'autocontenidos' y 'autosuficientes', para un umbral preestablecido. Es decir, que la proporción de población que vive y trabaja en la propia agrupación, en relación con el total de su población ocupada residente y de sus lugares de trabajo localizados, sean superiores a este umbral. Se ha delimitado conjuntos uni- o plurimunicipales de forma tal que alcancen un grado de autonomía tanto en la oferta como en la demanda de trabajo superior, en principio, al 50%. Ello no obstante, en los casos de Madrid y de Barcelona el límite del 50% no ha permitido delimitar mercados locales de pequeña escala, lo que ha representado la necesidad de bajar el umbral al 45%.

En el área de Madrid, aún empleando un umbral de 45% de autonomía, es donde se generan los mayores mercados de trabajo en cuanto a municipios, debido al bajo nivel de retención de los trabajadores de los municipios colindantes con la cabecera. El mercado de trabajo de Madrid abarca unos 36 municipios, comparado con 15 en Barcelona, 5 en Málaga, 17 en Sevilla, 11 en Valencia y 16 en Bilbao.

Además se ha procedido a unificar los mercados de trabajo con el fin de generar los nombrados 'sistemas locales' en que se estructura cada área metropolitana. Los sistemas locales representan las piezas básicas (las ciudades reales) de la estructura metropolitana. La metodología utilizada para su delimitación parte de las unidades de mercados de trabajo, los cuales se van uniendo a partir del máximo valor de relación entre ellos, hasta alcanzar unos requerimientos mínimos.² Se puede concluir que realmente los sistemas locales representan las piezas básicas, o ciudades reales, de la estructura metropolitana. En las áreas de Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia es donde se obtienen sistemas locales más grandes debido tanto a la extensión de los

² Población mínima (1.000 hab.) del candidato a cabecera del sistema; población mínima del sistema local final (2.500 hab.); y número de municipios mínimo: 3, excepto cuando son dos municipios con un nivel de población suficientemente elevado (a partir de 100.000 hab.)

mercados de trabajo iniciales como a la ausencia de sub-centros de atracción distintos a la cabecera que impiden agruparse los mercados más cercanos físicamente. Por ejemplo Madrid obtiene unos 11 sistemas locales, con un promedio de 16,3 municipios cada uno, 456.572 habitantes y 729 km²; y Sevilla unos 8 sistemas locales, con un promedio de 9,4 municipios cada uno, 187.304 habitantes y 1.165 km². En cambio Barcelona obtiene 39 sistemas locales, con un promedio de 7,9 municipios cada uno, 122.402 habitantes y 180 km²; y Bilbao que obtiene 10 sistemas locales, con un promedio de 9,5 municipios cada uno, 108.447 habitantes y 217 km².

4. Estructuración: La situación de las áreas. Los sistemas locales internos

4.1. Estructura interna del sistema

El sistema metropolitano español tiene una estructura interna que falta vertebración. El sistema está encabezada por Madrid, la capital del estado y verdaderamente una capital europea. Aunque dominado por el sector terciario, el área genera 11% de las exportaciones estatales y tiene el PIB per capita más alto del sistema. El aeropuerto acoge 27% de los pasajeros estatales, y 18% de los mismos internacionales. En segundo posición se encuentra Barcelona, que también puede ser calificada como una 'capital europea', con una fuerte base industrial contribuyendo a generar 22,4% de las exportaciones españolas. También dispone de un alto PIB per capita y es la más diversificada de las siete áreas metropolitanas. Es un importante punto de conexión (aéreo y marítimo) europea e internacional, donde se celebran más de 30% de las ferias internacionales del sistema metropolitano. Valencia ocupa la tercera posición dentro del sistema metropolitano español por su población, pero comparte características de las áreas del 'sur', por ejemplo bajo PIB per capita, así como características de las áreas del 'norte', por ejemplo una diversificación económica superior a la del estado. Málaga y Sevilla se parecen mucho en los aspectos relacionados con su situación periférica, con serios problemas en su estructura económica y funcional: bajo PIB per capita, paro muy alto, alta dependencia de la agricultura, muy débil sector industriales y baja diversificación económica. En cambio Bilbao y Zaragoza tiene las poblaciones más envejecidas del sistema y se parecen también en aspectos económicos: alto PIB per capita y potente sector industrial, aunque Bilbao tiene problemas de paro. Cada una de las áreas juega un papel importante en la respectiva vertebración regional (vertical), pero, con la excepción los casos andaluces, con poca consideración hacia la vertebración entre las mismas (horizontal), llevando a la situación de cierta duplicidad de las funciones que algunas de las áreas quieren desarrollar. El factor de las distancias entre los componentes del sistema tienen mucho que ver, pero es precisamente por esto que un marco de referencia estatal, podría moderar esta situación. Dicho marco destacaría las pautas necesarias para permitir una coordinación metropolitana, reconociendo las respectivas oportunidades y potencialidades de cada una de las áreas.³

4.2. Relación con el sistema de ciudades medias y red complementaria

Mientras la sección anterior destaca la ausencia de vertebración horizontal dentro del sistema metropolitano, es considerando que en cambio existe una vertebración regional, al menos en las zonas de las áreas metropolitanas, con los otros niveles del sistema urbano. Además es considerado que cada una de las áreas metropolitanas tiene una área de influencia secundaria que se extiende mucho más allá de los límites funcionales de las propias delimitaciones. Poniendo un límite de dos horas como tiempo máximo de desplazamiento, por autopista y/o autovía, de los puntos centrales de las áreas, el estudio realizado ha calculado que la población con acceso a una de las siete áreas del estudio aumenta hasta 26,4 millones de personas, o 66,2% de la población estatal. Además las isocronas de las áreas de Barcelona, Madrid,

³ Aquí se refiere a ejercicios recientes como el marco del *National Spatial Strategy* en Irlanda y el *United Kingdom Spatial Planning Framework* del Reino Unido, para proporcionar pautas y directrices entre las de la Comisión Europa y las de las regiones, donde en el caso español actualmente existe un grande vacío.

Valencia, Bilbao y Zaragoza solapan de tal manera de prácticamente cubrir la parte nordeste de la Península. Lo mismo ocurre con las isocronas de Málaga y Sevilla, cubriendo una grande parte de Andalucía. Por lo tanto es legítimo decir que en los entornos de las áreas metropolitanas, existe una reciprocidad e interrelación en la oferta y demanda de funciones a los diferentes niveles del sistema urbano, como en el caso de las ciudades medias de Girona, Manresa, Lleida, Reus y Tarragona con Barcelona; y Segovia, Ávila, Talavera de la Reina, Toledo y Guadalajara con Madrid; etc. así como con la red complementaria. No obstante existen extensiones muy amplias del territorio español, muy separadas de las zonas de influencia metropolitana, principalmente Galicia, Asturias, León, Zamora, Salamanca, Extremadura, Ciudad Real, Cuenca, Murcia y Almería, que agrupan un número significativo de ciudades medias.

5. Funciones: El papel de la red de grandes núcleos y áreas metropolitanas.

5.1. Papel Económico

Se observa una diferencia importante entre las siete áreas metropolitanas a través de su ubicación geográfica y su correspondiente pertenencia a las zonas clasificadas como regiones menos desarrolladas (Málaga, Sevilla y Valencia) y las zonas con deficiencias estructurales (Barcelona, Madrid, Bilbao y Zaragoza) por la Unión Europea. Estas cuatro últimas áreas muestran su PIB per capita por encima del correspondiente cifra estatal, pero Valencia, Sevilla y Málaga están por debajo de dicho nivel estatal. Por otra parte, en su conjunto, las áreas metropolitanas españolas ofrecen más de 71,2% de sus trabajos locales en el sector terciario, seguido por la industria (18,3%), la construcción (8,9%) y agricultura (1,6%). De todas maneras se observa una concentración de puestos de trabajo en el sector de servicios en Madrid (77,9%), con una representación inferior en el sector de la industria (12,8%). De la misma manera existe una ausencia de trabajos locales en el sector industrial en las áreas metropolitanas de Sevilla (12,2%) y Málaga (8,6%), en cambio donde se encuentra una fuerte representación en el sector agrícola (10,3% y 6%). Como es de esperar las áreas metropolitanas son los lugares donde se ofrecen una mayor diversidad en los sectores de actividad económica de sus trabajos locales que el conjunto del país. Los casos de Barcelona, Bilbao Valencia y Zaragoza tienen un perfil más diversa que las otra tres áreas. Relativamente Sevilla y Málaga muestran poca diversidad. En los siete casos solamente el área metropolitana de Málaga muestra una diversidad económica inferior a la diversidad de su municipio cabecera.

5.2. Papel Social

El caso de la diversidad social de las áreas metropolitanas españolas es lo contrario a lo que se ha visto previamente relacionado con la diversidad económica. El grado de diversificación social es inferior a la cifra correspondiente para España, debido básicamente, a que haya una mayor representatividad del sector de los agricultores fuera de los entornos metropolitanos, con la excepción de Sevilla que luce por su alto grado de diversificación social. La clasificación socio-profesional muestra una estructura espacial claramente diferenciada para cada una de las áreas metropolitanas. Madrid denota una clara corona noroeste de municipios socialmente cualificados, frente a un sector sudoeste de municipios de perfil medio o medio-bajo. Barcelona, en cambio, revela una estructura mucho menos concentrada de las clases socio-profesionales: los sectores más cualificados se distribuyen, además de Barcelona-Sant Cugat, en el eje del Maresme y del Garraf. Sevilla y Málaga, al igual que Madrid, tienen una estructura concéntrica alrededor de la ciudad central, predominando en ellas los municipios de rentas medias y bajas. Estructura concéntrica que se repite en caso de Zaragoza, si bien con un perfil social mucho más homogéneo (medio y medio-alto). Por su parte Valencia y, sobre todo, Bilbao denota un sistema espacial más complejo, al estilo de Barcelona, en el que predominan las clases altas y medio-altas.

5.3. Papel Medio Ambiental

Por una parte es preocupante el perfil tipológico – es decir, el modelo monocéntrico - de la mayoría de las áreas metropolitanas españolas, por las ramificaciones en cuanto al consumo de energía de los desplazamientos de largo recorrido y el uso de transporte privado. No obstante ‘avanzar hacia la *movilidad sostenible*’ y planificar hacia ‘un modelo de ciudad más compacto y diversificado en lo funcional y lo social, a través de la creación de proximidad’ forman parte de los compromisos por ‘una ciudad sostenible’ y por ‘una ciudad accesible’, acordado por el Grupo de Grandes Ciudades en 2001⁴ que incorpora los municipios centrales de cada una de las siete áreas metropolitanas españolas. Por otra parte destacan las directrices de ordenación territorial de las Comunidades Autónomas de Andalucía y el País Vasco, por el hecho de estar apostando hacia una política territorial alineada a las directrices europeas, relacionada al objetivo de conseguir un desarrollo regional policéntrico, en cuanto al otorgar cierto igualdad al papel de los ‘centros regionales’ de Sevilla y Málaga, así como de Bilbao, dentro de la vertebración regional de sus respectivos modelos territoriales.⁵

⁴ Declaración de Sevilla, Abril de 2001.

⁵ Véase el sistema de ciudades, de carácter polinuclear, integrando por las áreas metropolitanas andaluzas de Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz-Jerez, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla del *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía* (1999) y el Sistema Polinuclear Vasco de Capitales (SPVC) Bilbao Metropolitano y Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, en las *Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco* (1997).

6. Relaciones exógenas:

En cuanto al tema de la apertura del sistema metropolitano español al extranjero, queda muy claro que los mayores flujos de movimientos de pasajeros internacionales que pasan por los siete aeropuertos metropolitanos están relacionadas con los países europeos (78,4% de la UE y 2,5% del Resto de Europa). No es sorprendente que de los otros bloques de países, casi 10% de los movimientos de pasajeros internacionales están relacionados con países de Latinoamérica, seguido por Norteamérica (5,6%), África (2%) y Asia y Oceanía (1,7%). Estos flujos están repartidas principalmente entre Madrid (46,6%), Barcelona (26,7%) y Málaga (21,5%). En lo que se refiere a mercancías los mayores flujos son ellos con países de la UE15 (47,7%), Norteamérica (23,7%) y Latinoamérica (23,1%), repartidos entre Madrid (72,9%) y Barcelona (18,8%).

No obstante uno de los grandes retos para las áreas mediterráneas, y especialmente las áreas de Málaga y Sevilla, es el de facilitar la integración económica entre Europa y África. Como destaca el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (1999), la región, “se sitúa en un lugar protagonista para este incremento de las relaciones de interdependencia entre el norte y el sur, por su carácter de puente, por las ventajas comparativas con que cuenta para participar directamente en estrategias de cooperación para el desarrollo común: existencia de rasgos territoriales, económicos y ambientales afines, disponibilidad de desarrollos tecnológicos adaptables a las economías en vías de desarrollo entre otras.”. Como consecuencia, la gran oportunidad proporcionada para Sevilla y Málaga es la realización de su potencial para desarrollar como “ciudades puerta”, hacia los países vecinos mediterráneos del Norte de África.

7. Aspectos transnacionales:

Aunque España ocupe una posición indudablemente periférica y que sea uno de los cuatro países de la 'cohesión', existen razones para justificar que algunas de las áreas metropolitanas tengan una función muy importante a la escala europea e internacional. Barcelona y Madrid cumplen los criterios perfectamente para ser designadas como "ciudades europeas", en reconocimiento del posicionamiento establecido por cada una de ellas dentro del ámbito europeo. Desde hace varios años las dos áreas han figurado dentro de las ciudades europeas de primer orden para localizar la actividad económica.⁶ Al mismo tiempo se considera que actualmente el sistema metropolitano español está pasando por un proceso de refuerzo, tomando una posición propia dentro de la configuración europea, intentando superar ciertas debilidades y maximizar sus oportunidades. Esto está contribuyendo a reconfigurar la identidad de esta área. Mientras la distancia física entre la Península Ibérica y las zonas tradicionalmente centrales de la Unión Europa previamente era inquietante, se puede percibir un creciente sentido de beneplácito de esta realidad, acompañado efectivamente por la verdadera perspectiva en medio plazo del reforzamiento de los ejes de comunicación, destacando los proyectos correspondientes a la TEN, hacia la adquisición de una identidad territorial propia. Madrid como capital del estado es un caso aparte, pero no es casualidad que cinco de las siete áreas metropolitanas están ubicadas en zonas litorales y que pertenecen a las áreas del Arco Atlántico (Bilbao, Sevilla) y del Arco Mediterráneo (Sevilla, Málaga, Valencia y Barcelona), con la potencia muy real de actuar como "ciudades-puerta", en vista de su posición geográfica, así como sus atributos en la forma de grandes dotaciones de equipamientos (puertos, aeropuertos) y prestaciones culturales. Una vez que haya mejorado la forma de comunicaciones a través de los Pirineos, Zaragoza tendrá la posibilidad de realizar sus aspiraciones en actuar como punto estratégico de una región interpirenaica transnacional⁷, fomentando relaciones con la parte francesa del espacio del Sudoeste Europeo y por lo tanto superar su posición de estancamiento que actualmente ocupa dentro del sistema metropolitano español.

⁶ Healey and Baker (2001): *European Cities Monitor*, Healey and Baker, London. Además Barcelona está identificada como la ciudad que ofrece la mayor calidad de vida de las treinta ciudades del informe.

⁷ Véase Gobierno de Aragón (1999): *Directrices de Ordenación Territorial Textos Legales*, 77, Diputación General de Aragón.

