

Los grandes ejes de comunicación: la red de autopistas en la Comunidad Económica Europea

Florencia TORREGO SERRANO

INTRODUCCIÓN

Nos proponemos en el presente trabajo hacer un estudio de la red de autopistas en la CEE, analizando su trazado, densidad y evolución, así como las causas que han hecho posible su desarrollo.

Las autopistas tienen unas características propias que las diferencian de las carreteras normales. Ofrecen al usuario poder conducir a mayor velocidad, con lo que acorta el tiempo de su desplazamiento, que si no es muy significativo para cortos trayectos no ocurre lo mismo en las grandes distancias. Al tener varios carriles para ambos sentidos de marcha disminuye el riesgo de accidentes en los adelantamientos, conduciéndose con mayor seguridad y comodidad. Favorecen el desarrollo económico de las zonas que atraviesan, al generar nuevas localizaciones de actividades económicas; la fácil accesibilidad es un factor que favorece la localización de actividades industriales y de las zonas residenciales, existiendo una relación entre la red de autopistas y la utilización del suelo. Tienen en contra la necesidad de grandes inversiones para su construcción y un consumo mayor de espacio que la carretera, por lo que no todos se inclinan por desarrollar estas vías.

Sin tener una verdadera política de transportes, la Comisión hacía hincapié ya en los años sesenta de lo beneficioso que podría ser una infraestructura comunitaria de grandes vías de comunicación para los intercambios de personas y de mercancías. A lo largo de todos estos años, la CEE ha ido desarrollando una normativa, tendente a favorecer el desarrollo de todos aquellos proyectos de infraestructuras con interés comunitario, entre los cuales se encuentran la construcción de autopistas.

Hay unas directrices comunes, pero cada país ha proyectado y desarrollado, conforme a sus intereses, su red de autopistas y su crecimiento ha ido unido al experimentado por el sector económico, al de un mayor uso del transporte y a un aumento del tráfico.

Crecimiento del transporte

El desarrollo económico de los años sesenta produjo una movilidad creciente de personas y de mercancías y una mayor oferta y demanda de los transportes por carretera, motivada por la rapidez de adaptación de los vehículos al transporte de las más diversas mercancías (camiones frigoríficos, camiones cisterna, etc.) y con un aumento cada vez mayor de su capacidad de carga, en detrimento de los otros medios como el ferrocarril o la vía navegable, que no evolucionaron con la misma rapidez, perdiendo con ello mercado. El crecimiento del transporte por carretera afectó tanto al que se realizaba por el interior de cada país como a sus intercambios con el exterior, como podremos observar en los cuadros 1 y 2. El gran perdedor ha sido sin duda el ferrocarril al que en los últimos años se lo quiere recuperar modernizándolo. Se está dando un mayor crecimiento del tráfico internacional y por ello de larga distancia, sobre el nacional.

Los países que cuentan con una red de vías navegables extensa, por la que se transportan mayoritariamente productos minerales, petrolíferos y agrícolas (Bélgica, Holanda, República Federal Alemana y Francia) reparten más proporcionalmente el uso de los transportes terrestres de mercancías. El oleoducto, mientras el petróleo fue barato, alcanzó una participación importante, pero a partir de 1975 la incidencia de la crisis económica hizo que las importaciones disminuyeran, comenzando entonces a descender la cantidad transportada por este medio.

El transporte internacional de mercancías, que utiliza los transportes terrestres, nos muestra una situación similar a la anterior, utilización creciente de los transportes por carretera, a excepción de aquellos países (Bélgica, Holanda y República Federal Alemana) que hacen un mayor uso de las vías navegables, como ocurría en el caso anterior.

El transporte de pasajeros, salvo en países como Grecia y Reino Unido, reparte de forma bastante equilibrada los mismos entre el ferrocarril y la carretera en 1970, mientras que en 1980 se observa una notable pérdida por parte del ferrocarril; el incremento experimentado por la carretera va a tener su repercusión en la red viaria. Como vemos, también la movilidad de las personas se ha incrementado entre una fecha y otra.

Cuadro I
TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCIAS (Millones de Tm/km.)

<i>País</i>	<i>Año</i>	<i>Total merc.</i>	<i>Ferroc.</i> %	<i>Carretera</i> %	<i>Via nav.</i> %	<i>Oleoducto</i> %
B	1965	21.390	31,0	39,6	28,4	
	1975	30.000	22,6	55,0	17,0	5,0
	1982	31.830	21,3	61,8	15,7	1,0
DK	1965					
	1975	11.840	15,5	84,5		
	1982	10.210	15,7	84,3		
F	1965	124.970	51,6	36,6	10,0	1,6
	1975	191.900	33,3	42,2	6,2	16,2
	1982	167.350	36,5	54,1	6,0	3,2
GE	1965	160.910	35,6	36,6	27,0	0,6
	1975	198.660	27,3	41,3	23,9	7,3
	1982	205.000	27,5	47,3	24,0	1,0
GR	1965	3.160	17,7	82,2		
	1975	11.630	7,9	92,0		
	1982	9.480	6,1	93,9		
IR	1965					
	1975					
	1982					
IT	1965	62.410	24,3	73,3	0,2	2,0
	1975	89.690	16,9	70,0	0,2	12,8
	1982	158.430	10,6	86,5	0,9	2,6
L	1965	820	75,6	24,3		
	1975	1.150	57,3	17,3	25,2	
	1982	1.130	48,6	26,5	24,7	
NL	1965	36.830	10,0	24,0	65,3	0,4
	1975	52.170	5,2	29,5	56,7	8,5
	1982	52.010	5,4	34,4	59,3	0,7
P	1965					
	1975					
	1982					
SP	1965	42.660	21,5	77,8		0,6
	1975	89.680	12,3	85,3		2,3
	1982	129.060	8,4	90,0		1,5
UK	1965	96.830	26,0	71,0	2,0	0,8
	1975	120.300	17,3	76,3	1,8	4,4
	1982	121.540	13	82,2	2,0	2,5

Fuente: CEMT: Anales statistiques de transport, 1965-1982. París, OCDE, 1985. y elaboración personal.

Cuadro 2
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS
POR MEDIOS TERRESTRES (Miles de Tm. carg.)

<i>País</i>	<i>Años</i>	<i>Total merc. cars.</i>	<i>Ferroc. %</i>	<i>Carretera %</i>	<i>Via navegable %</i>
B	1965	37.865	23,0	26,9	49,9
	1975	59.719	20,0	39,5	40,0
	1982	72.400	20,4	41,0	38,3
DK	1965				
	1975	8.119	48,0	52,0	
	1982	9.700	43,4	56,6	
F	1965	65.570	54,0	23,0	23,0
	1975	78.670	39,0	33,0	28,0
	1982	82.700	32,5	44,6	22,8
GE	1965	72.370	45,0	11,0	44,0
	1975	117.561	30,0	28,0	42,0
	1982	131.900	24,6	41,0	34,2
GR	1965	642	22,0	78,0	
	1975	6.244	20,0	80,0	
	1982	1.950	48,7	51,3	
IR	1965				
	1975				
	1982				
IT	1965	13.277	70,0	30,0	
	1975	20.289	44,0	56,0	
	1982	29.979	32,7	67,2	
L	1965	4.473	82,0	16,0	2,0
	1975	5.285	68,0	15,0	17,0
	1982	3.300	44,0	40,0	16,0
NL	1965	73.272	5,0	13,0	82,0
	1975	111.587	5,0	16,0	79,0
	1982	140.400	5,0	26,0	69,0
P	1965				
	1975	327	8,0	92,0	
	1982	2.011	27,0	72,5	0,5
SP	1965				
	1975	4.052	31,0	69,0	
	1982	3.019	17,0	83,0	
UK	1965				
	1975	5.070	3,3	96,7	
	1982	7.444	3,2	96,8	

Fuente: CEMT Annales statistiques de transport, 1965-1982. Paris OCDE 1985 y elaboración personal.

Cuadro 3
TRANSPORTE INTERIOR DE PASAJEROS (Millones/km.)

<i>País</i>	<i>Año</i>	<i>Total</i>	<i>Ferrocarril</i> %	<i>Carretera</i> %
B	1970	16.891	44,7	55,3
	1980	15.636	43,9	56,1
DK	1970	7.842	41,9	58,1
	1980	12.328	36,7	63,6
GE	1970	86.914	42,9	57,1
	1980	106.630	37,5	62,5
FR	1970	—	—	—
	1980	101.850	55,8	44,2
GR	1970	6.314	24,2	75,7
	1980	7.448	20,1	79,9
IR	—	—	—	—
IT	1970	64.461	50,3	47,7
	1980	129.960	30,4	69,6
L	—	—	—	—
ND	1970	—	—	—
	1980	20.746	45,1	54,9
P	1970	7.904	44,8	55,2
	1980	13.814	39,1	60,9
SP	1970	35.902	41,7	58,3
	1980	44.646	35,6	64,4
UK	1970	83.400	36,4	63,6
	1980	68.400	40,0	60,0

Fuente: CEMT: Annales statistiques de transport, 1965-1982. Paris, OCDE, 1985, y elaboración personal.

Parque automovilístico

Nos fijamos preferentemente en este grupo del parque móvil, cuadro 4, porque en todos los países de la CEE, salvo Grecia, supera en la actualidad el 84 % del mismo. El parque automovilístico ha visto crecer su número en los últimos veinte años, alcanzando un volumen muy elevado en aquellos países de mayor renta per cápita y de elevada población como Francia, República Federal Alemana, Reino Unido e Italia. El elevado índice de motorización va a tener sus repercusiones en la red viaria donde se registra una alta movilidad.

Cuadro 4
PARQUE MOVIL: TURISMOS (Miles)

País	Años			% sobre el total del parque móvil	
	1965	1975	1984	1975	1984
B	1.314	2.614	3.300	89,6	91,5
DK	744	1.295	1.440	82,9	84,7
FR	9.600	15.300	20.800	86,1	87,1
GE	8.975	17.890	25.218	92,5	92,9
GR	81	439	1.156	60,3	66,2
IR	281	515	717	88,3	88,0
IT	5.468	15.060	20.888	84,2	90,5
L	61	128	146	88,8	84,3
NL	1.272	3.495	4.841	90,1	92,1
P	195	937	—	87,8	
SP	807	4.807	8.874	68,6	85,3
UK	9.346	13.940	17.213	84,8	88,9

Fuente: ONU: An. Bul. of transp. statis. for Europe. Eurostat y elaboración personal.

A medida que se van produciendo estos hechos, mayor demanda del transporte y crecimiento del parque móvil, sobre todo turismos, comienzan a desarrollarse los primeros tramos de las autopistas, en virtud de las características propias de estas infraestructuras, ya antes señaladas, para dar paso después, a importantes proyectos que desarrollarán una verdadera red y que unos países llevarán a cabo antes que otros.

LA RED DE AUTOPISTAS EN LA CEE

Los países que hoy forman la Comunidad, con excepción de Grecia e Irlanda, en 1965 habían comenzado ya la realización de algún proyecto de construcción de estas vías; sin embargo, el crecimiento más elevado corresponderá a los años 1975-1984 (86 km. de media anual frente a los 80 km. de la década 1965-75).

El interés que los países han demostrado por la construcción de autopistas está, sin duda, en la rapidez de movimiento que proporcionan y en el impacto económico que producen, al contribuir al desarrollo económico de las regiones. A la vista de los primeros resultados obtenidos: descongestión del tráfico en las principales carreteras, donde había una concentración mayor del mismo, por el crecimiento de los transportes que ya anteriormente vimos; nuevos asentamientos in-

dustriales en sus inmediaciones, etc., los diversos países continuaron ampliando su red para mejorar la accesibilidad y contribuir así a una circulación más fluida, sobre todo en las proximidades de las grandes ciudades donde se registraban las intensidades de tráfico más elevadas.

Cada país ha hecho un esfuerzo importante en las grandes inversiones que estas infraestructuras requieren y son los mejor dotados económicamente los que tienen un índice de motorización más elevado, o disponen de un relieve más favorable, los que han desarrollado en mayor número de kilómetros su red, aunque su extensión geográfica se relativamente pequeña, como podemos ver en el cuadro siguiente:

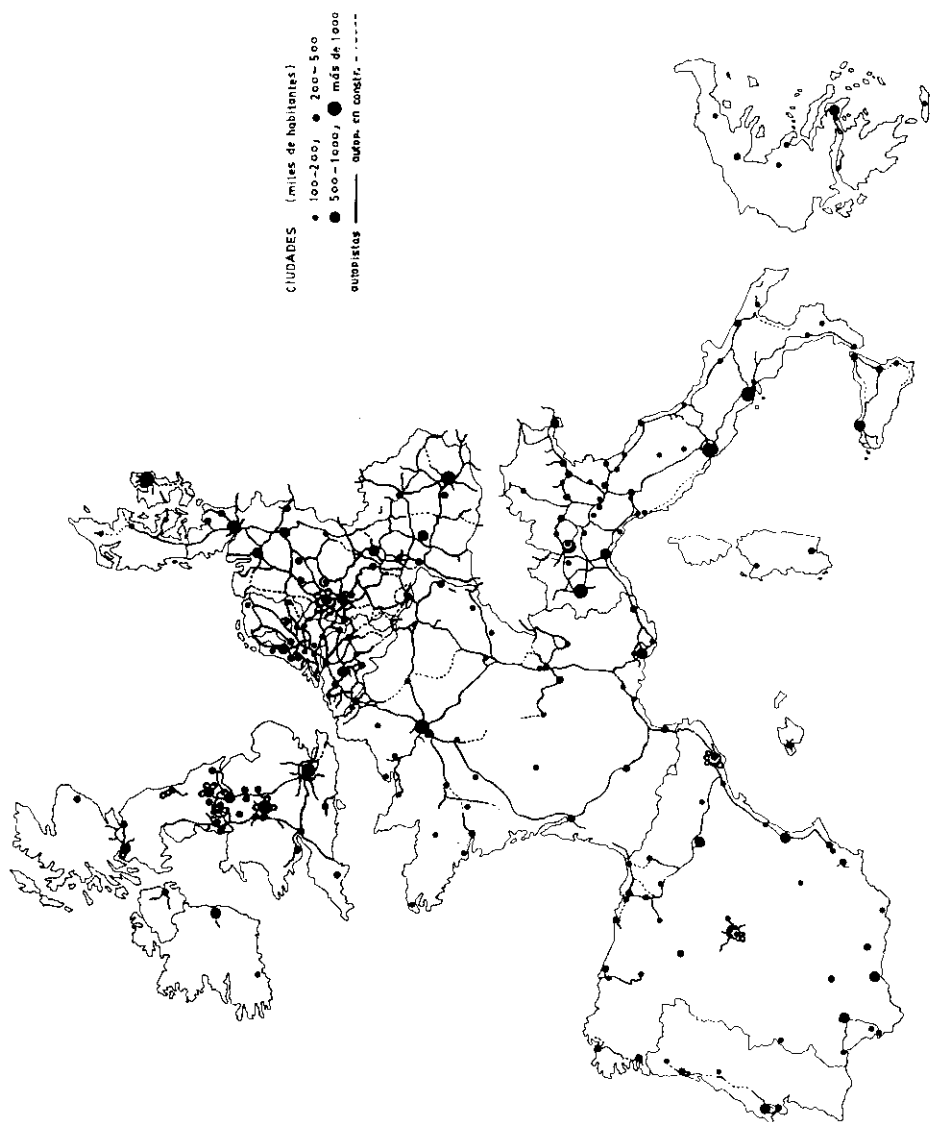
Cuadro 5
INDICE DE MOTORIZACION

País	Extensión miles km ²	Km. de autopistas			Índice de motori.	Dens. autop. 1984 km. × 100 km ²
		1965	1975	1984		
F	543,9		2.628	6.005	380	1,1
SP	499,5	63	800	2.050	228	0,4
IT	301,2	1.705	5.177	5.901	344	1,9
GE	248,7	3.371	5.478	8.080	410	3,2
UK	244,1	604	2.024	2.822	285	1,1
GR	131,9		76	92	117	0,06
P	91,6	48	75	169	160	0,18
IR	68,8			8	203	0,01
DK	43,0	98	367	549	282	1,2
NL	33,9	591	1.423	2.321	336	6,8
B	30,5	302	1.051	1.456	336	4,7
L	2,5		22	58	414	2,2

Fuente: ONU: ABT Europa. Yearbook y elaboración personal.

Sin embargo, países como España, Irlanda, Grecia, y Portugal quedan muy por debajo del 1,9 km. de densidad media comunitaria, por lo que habrán de incrementar su esfuerzo y solicitar aquellas ayudas que la Comunidad concede a los proyectos de inversión en infraestructuras de transporte que tengan un interés comunitario; este apoyo fue propuesto ya por la Comisión en 1979 y ha sido actualizado por el programa a medio plazo de la infraestructura de transporte (COM/1986).

El mapa de la red de autopistas nos permite observar cómo se articulan éstas, nosotros hemos querido representar en él también las ciudades de más de 100.000 habitantes, para ver si la importancia de la población de un núcleo ha podido tener peso en su trazado. Observamos cómo se desarrolla en cada país, donde muy pocas de estas ciudades quedan lejos de una autopista, la densidad se hace mayor en las áreas metropolitanas debido a que su elevada población repercute en una



Mapa 1.—Red de autopistas de la CEE.

movilidad mayor en sus accesos, tanto de personas, por los movimientos pendulares, como de mercancías, las que requiere su abastecimiento, que aumenta si la influencia de sus funciones urbanas sobrepasan a la misma ciudad, o si es importante la actividad industrial. Las empresas industriales tienen muy en cuenta los costes de transporte y buscan los lugares más accesibles y mejor comunicados para establecer

en ellos sus instalaciones. Las proximidades a una autopista o a una gran ciudad que facilite la mano de obra necesaria y a la vez sea mercado para sus productos son otros factores que las empresas tienen en cuenta.

La detenida observación del mapa nos permite confirmar que la población de un núcleo, cuando ésta es elevada, ha influido en el trazado de la red.

Análisis de la red por países

En Bélgica, Holanda y la República Federal Alemana encontramos la red más completa y densa de toda la CEE (4,7, 6,8 y 3,2, respectivamente), desarrollada en forma de malla y a la que todas las grandes ciudades tienen acceso directo. La distribución equilibrada de sus actividades económicas y la planificación global de sus transportes ha contribuido a ello.

Bruselas, Lieja y Gante son los nudos más importantes de la red belga, confluyendo seis autopistas en los dos primeros y cuatro en el segundo; Rotterdam y Amsterdam lo son de la red holandesa, donde confluyen cuatro autopistas de dirección diferente. En la RFA, los nudos más importantes son Colonia, con la confluencia de ocho autopistas; Frankfurt y Múnich, con siete; otro nudo importante se desarrolla en torno a las ciudades de Dortmund, Essen y Düsseldorf, y el más septentrional, en Hamburgo. La red comentada enlaza con la de los países limítrofes lo que favorece los desplazamientos internacionales de personas y de mercancías.

Dinamarca dispone su red en torno a un eje norte-sur, con una ramificación hacia el este, desde Kolding hasta alcanzar la capital Copenhague; partiendo de esta última ciudad, el nudo más importante, una serie de trayectos dan acceso a la misma desde el interior y absorben el intenso tráfico que la ciudad genera, mientras que está en construcción una autopista que desde aquí llegará a Rodbyhavn, completará la red y la dará forma de «H».

En 1963 el Reino Unido proyectaba la construcción de 1.610 km. de autopista, cuando casi el 90 % del transporte de mercancías y de pasajeros se efectuaba por carretera y que serán el comienzo de lo que hoy es una red que alcanza los 2.822 km. La industria de este país se concentra en grandes ciudades, Manchester, Leeds, Sheffield, Liverpool, etc., próximas unas a otras. Las autopistas están concebidas, como se ve, para unir las principales áreas urbanas e industriales. Dos ejes paralelos parten de la costa sur con dirección norte pero sin llegar a alcanzar éste, por lo que las ciudades de Glasgow y Edinburgo quedan desconectadas de la red nacional. Teniendo su centro en Londres una serie

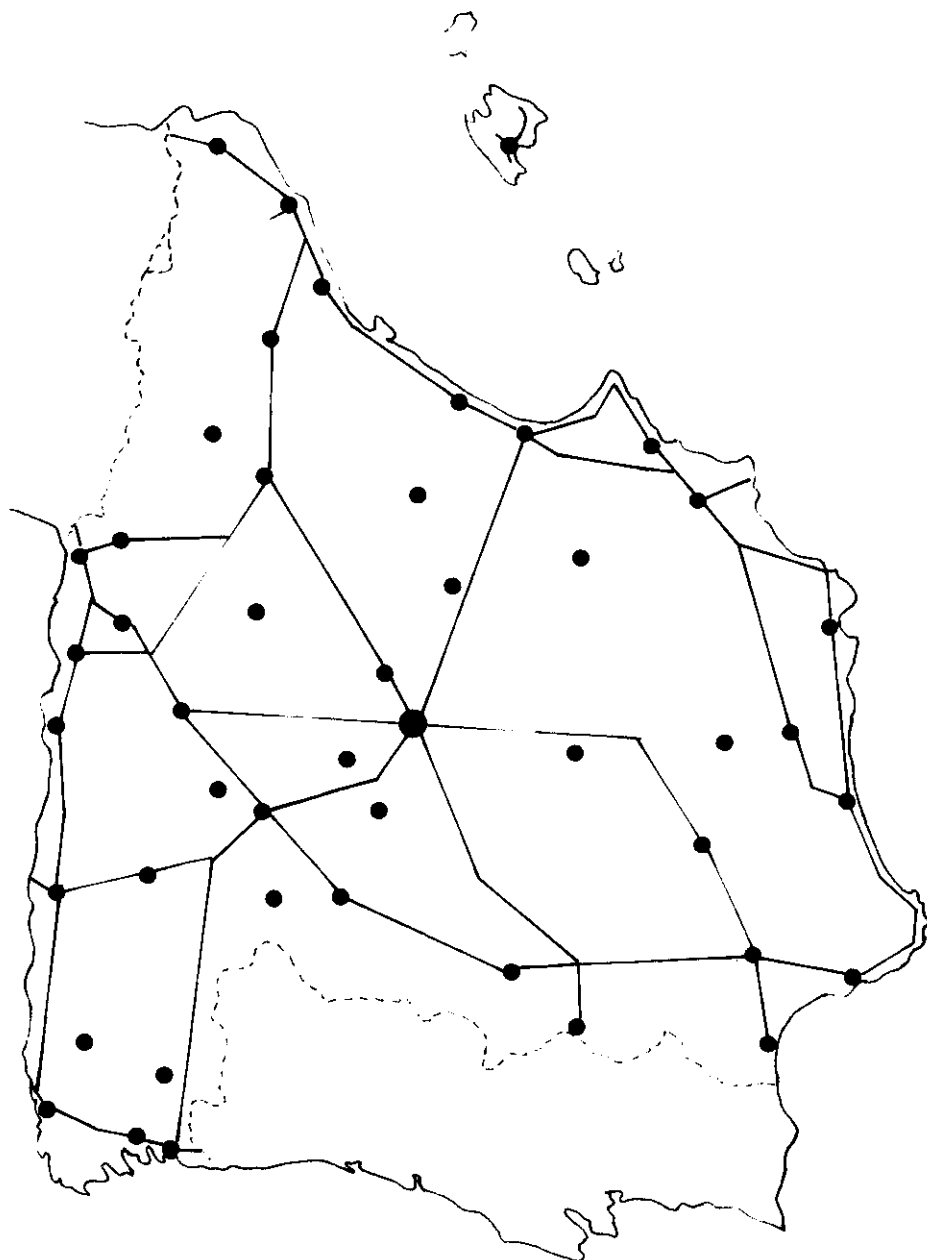
de radios sirven a su área metropolitana a la vez que algunos alcanzan los dos ejes centrales. Se observa una red un tanto desequilibrada pero de la que muy pocas grandes ciudades quedan alejadas y en la que los nudos más importantes son: Londres, donde confluyen nueve autopistas, y Manchester, donde lo hacen cinco.

En Francia, las mayores inversiones para la construcción de estas infraestructuras se realizaron entre 1960 y 1975 y a medida que se agudizaba la crisis económica se hicieron más selectivas. Cuenta con 6.000 km. de autopistas, sólo superada por la RFA; debido a ser el país más extenso de la CEE su densidad es muy baja 1,1. Ha desarrollado su red a través de dos ejes paralelos (oriental y occidental) con dirección norte-sur y ejes transversales que los unen a distintas alturas del país. Observamos cómo se pretende ir completando la red con nuevas construcciones y son los centros más dinámicos de su economía (París, Lyon, Marsella, Lille) los más favorecidos y en torno a los cuales la red se intensifica, siendo pocas las grandes ciudades que quedan alejadas de la misma.

Italia presenta una red densa y en forma de malla en su mitad norte, siendo importante el eje Torino-Milán-Venecia. Un eje no terminado recorre toda la costa occidental hasta Regio desde Génova, otro lo hace por la costa oriental mientras que un tercero parte de Roma a Bolonia; ejes transversales conectan con los anteriores dándonos una malla muy cerrada al norte y abierta al sur de la ciudad de Florencia. Italia debido a su configuración geográfica, ha sabido desarrollar una completa red que abarca a todo el país. La extensión hacia el sur estuvo motivada para favorecer el desarrollo del Mesogiorno, en situación bastante marginal, mientras que la zona norte industrial y urbana se ha visto más favorecida y dispone de mayor extensión. Milán es el nudo más importante al confluir en él seis autopistas seguido de Roma con cuatro.

España sólo cuenta con una densidad de 0,4 km. y no podemos hablar de una red propiamente dicha; tiene algunos tramos que se ven insuficientes para acoger el tráfico que el parque móvil genera y el volumen que el transporte de mercancías alcanza 67 % del tráfico interior de mercancías y el 89 % del transporte de viajeros se hace por carretera, además de que una gran parte de los turistas que nos visitan lo hacen en su propio vehículo, en 1985 casi 25 millones de personas, 57,7 % del total de turistas utilizaron la carretera para llegar a nuestro país, por lo que en los meses de vacaciones, sobre todo estivales, el tráfico se intensifica peligrosamente ante la carencia de vías de mayor capacidad.

España proyectó en 1972 un ambicioso plan de autopistas con 7.000 km. de red y que enlazaría las zonas más dinámicas, las más desarrolladas y los núcleos de mayor población. La red proyectada, bastante equilibrada en su desarrollo espacial (mapa 2) hubiera contribuido favorablemente a una mayor actividad económica de muchas



Mapa 2.—Proyecto de autopistas (MOP, 1972).

zonas. Apenas iniciado el proyecto se produjo la crisis económica internacional que relentizó su realización, si bien las inversiones entre 1973-1977 fueron elevadas; el cambio político será otro factor que paralizará el plan y lo sustituirá por la construcción de autovías, hoy en pleno desarrollo.

En el mapa 1 observamos que en España grandes ciudades, entre ellas la capital de la nación, están alejadas de las autopistas construidas (2.055 km.) dado que el plan se comenzó uniendo las zonas más industrializadas, País Vasco, Cataluña, Valencia, y al quedar éste paralizado, no existe ninguna vía rápida que permita ir de Norte a Sur o de Este a Oeste del país por autopista, la misma capital de la nación queda sin conexión con los tramos construidos y por ello con la red europea.

Grecia, Irlanda y Portugal, son países que apenas han iniciado la construcción de una red de autopistas, contando sólo con pequeños tramos, siendo el más extenso el de Portugal (169 km.) que une las zonas más industrializadas con la capital. Las grandes inversiones que estas obras requieren y su menor nivel económico pueden ser la causa del retraso.

Los países que forman la CEE presentan como hemos visto una red muy desigual, la han desarrollado de forma más equilibrada los países fundadores (la Europa de los seis), observándose en ellos cómo cuanto mayor es una ciudad mejor es su accesibilidad por autopista, encontrándose el resto de los países en situaciones muy diferentes y en algunos precarias lo que contribuye negativamente a la rapidez de los intercambios comunitarios.

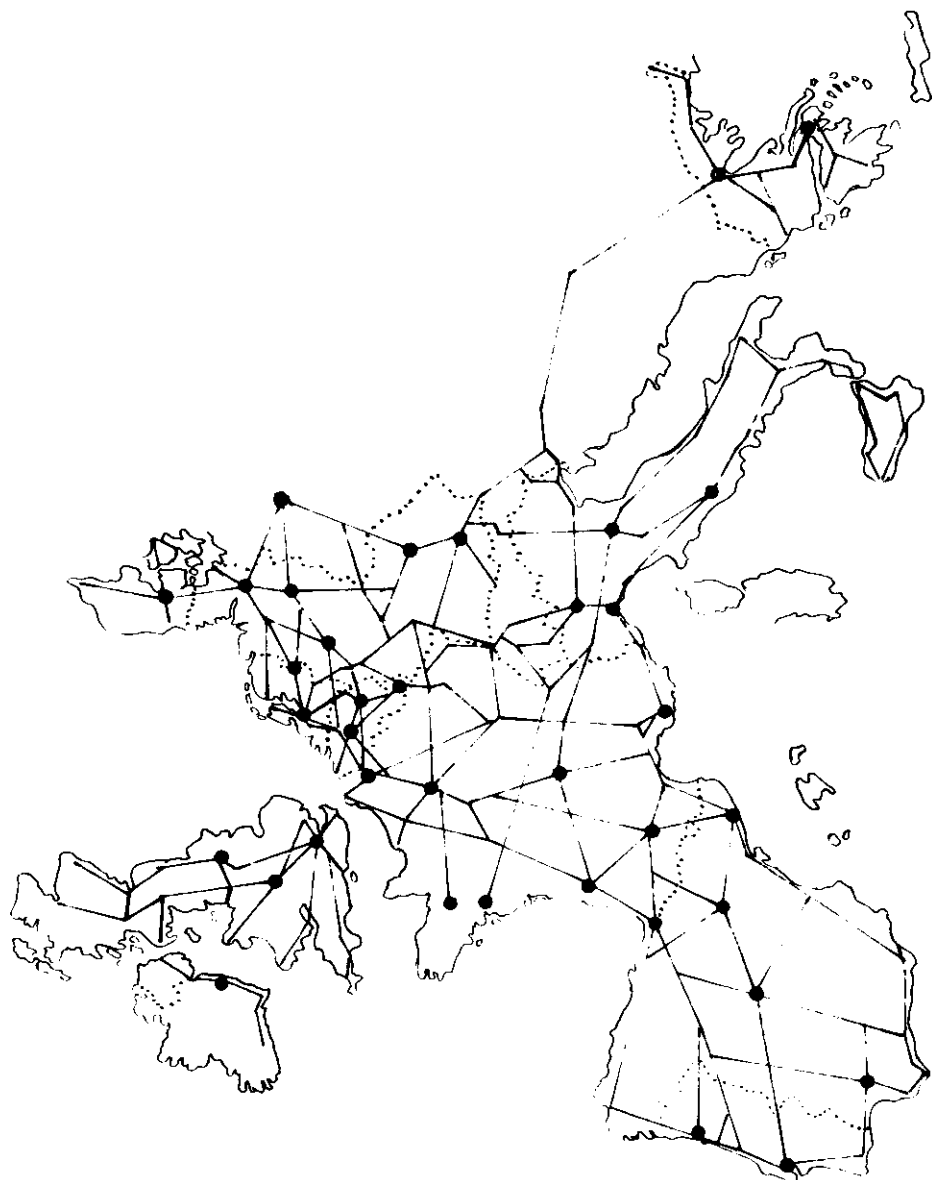
CONCLUSIÓN

Como hemos podido ver, existe un gran desequilibrio de vías rápidas entre los países que forman la Comunidad, lo que podría, si no se corrige, obstaculizar el desarrollo del mercado único al que la CEE quiere llegar en 1992 y acentuar aún más las diferencias económicas existentes entre los países. Consciente de este peligro y como los proyectos de las grandes infraestructuras suelen presentar un coste elevado, una rentabilidad diferida y diferentes tipos de riesgos, la CEE ha establecido un programa a medio plazo para la infraestructura de transporte (COM/86) que incluye a las autopistas y que tiene como uno de sus objetivos «alcanzar una red comunitaria de infraestructura de transporte». La red de interés comunitario se define como un conjunto de enlaces destinados a encontrar una salida para los flujos de transporte y tiene en cuenta las actuales autopistas; su realización total implica la ejecución de un gran número de proyectos cuya realización será coordinada por la CEE y cuya prioridad obliga a que estén reali-

zadas en los próximos diez o quince años. La CEE facilitará de este modo la construcción de las infraestructuras, contribuyendo primero a su programación, lanzamiento y financiación y tomando la iniciativa para que los Estados miembros tomen las decisiones correspondientes y realicen los proyectos previstos. Las zonas menos favorecidas de la Comunidad pueden encontrar con esta política un medio para su desarrollo, han de tener en cuenta en sus proyectos tanto los objetivos de desarrollo regional como los de realización de una red de interés para la Comunidad (mapa 3).

Entre 1981 y 1985 las ayudas en favor de las infraestructuras de transporte otorgadas a través del FECER y del BEI alcanzaron los 5,8 millones de ecus. Los grandes proyectos de infraestructura han sido considerados un factor de integración, por contribuir a la unificación del mercado interior y a mejorar la competitividad de la industria europea.

La creación de enlaces rápidos es considerada, pues, como una condición esencial para alcanzar la unión económica y social de la CEE y para desarrollarlos ha incrementado las ayudas, pero por cuanto hemos visto en este estudio, todavía queda mucho por hacer y los países últimamente incorporados son los que más han de trabajar para conseguirlo.



Mapa 3.—*Infraestructura de transporte.*

BIBLIOGRAFIA

- Caralp, R. (1977): «Transports et developpement regional». *Ann. Geogr.*, 739 págs.
- Carreras, C. (1983): La autopista, moderno agente en la organización del territorio. Palma de Mallorca, *AGE*, págs. 523-528.
- CEMT (1975): *Impact des investissements infrastructurals sur le developpement industrial*. París, OCDE.
- (1979): *Problèmes de capacité infrastructurale posés par le transit international*. París, OCDE.
- (1986): *Trafics internationaux de marchandises par route. Sistemas de taxation*. París, OCDE.
- Gil, L. (1983): Autopistas para la industria. El caso de las autopistas inglesas. Palma de Mallorca, *AGE*, págs. 543-551.
- Collete, K. C. A. (1976): *Le transport routier international*. La Haya, ONTR.
- Cons. Sup. Tr. Terrestres (1967): *Política de transportes de la CEE*. Madrid, Serv. Publicaciones.
- Consejo Europeo (1973): *Les transports comme instrument de la politique d'aménagement du territoire dans les CCEE*. Strasbourg.
- Fischer, A. (1978): Transport y localisation industrial. *Ann. de Geog.* n.º 483, págs. 545-559.
- Hay, A. (1973): *Transport for the space economy*. London, MacMillan.
- López, A. (1981): *Influencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo regional*. Madrid, IETC.
- Llamazares, O. (1980): La influencia de la estructura viaria en el desarrollo. *Rev. Obras Públicas*, n.º 3185, págs. 767-803.
- MOP (1972): *Avance del plan nacional de autopistas*. Madrid, Serv. Publ.
- (1984): *Plan de carreteras, 1984-1991*. Madrid, Serv. de Publ.
- MTC y C (1986): *España y la política de transportes en Europa*. Madrid, Servicio de Publicaciones.
- OCDE (1977): *L'avenir des transports de voyageurs dans Europe*. París.
- Peña, A. (1978): La financiación de las autopistas. *Obras Públicas*, núm. 3153, págs. 1-8.
- Torrego, F. (1983): El tráfico en los accesos a las grandes ciudades españolas. Palma de Mallorca, *AGE*, págs. 621-630.
- Villagut, J. R. (1982): Infraestructura del transporte y desarrollo regional. El enfoque de la CEE. *Información Comercial Española*, n.º 594, págs. 55-58.
- Visconti, G. (1972): *Les autoroutes européennes et la cooperation international*. París, L. Gen de Droit et Jurisp.

RESUMEN

Entre las metas que la Comunidad Económica Europea se ha marcado últimamente, está la de alcanzar un mercado único en 1992. Teniendo en cuenta el importante papel que en ello van a tener los transportes y sus infraestructuras, analizamos en este artículo la red comunitaria de autopistas, su trazado y evolución, así como las causas que han hecho posible su desarrollo.

ABSTRACT

To become a single market has been market as one the aims to reach by 1992. Bearing in mind the important role that transports and their structures are going to have, we would like to analyse in this article the European net of motorways, their design and evolution, and also the reasons that have made their development possible.