



COPENHAGUE

Vista aérea de la isla de Slotsholmen, dominada por el palacio de Cristianborg. Aquí fue fundada Copenhague, en 1167, por el obispo Absalon.

DINAMARCA

Reino de Dinamarca: kilómetros cuadrados: 43.043. Habitantes: 4.797.000 (1966). Habitantes por kilómetro cuadrado: 111. Carreteras: 2.354 kilómetros. Ferrocarriles: 4.205 kilómetros (2.519 del Estado). Presupuesto nacional: 20.068 millones de coronas. Población urbana (1968): Copenhague: 845.525. Gran Copenhague: 1.383.044. Arhus: 177.234. Odense: 129.833. Alborg: 119.063. Esbjerg: 58.215 y Randers: 54.780 habitantes.

Dinamarca, la más antigua nación independiente de Escandinavia, está formada por un

gran número de islas en torno a un brazo continental: la península de Jutlandia. Geográficamente es un país asimilable a la Europa Central, pero en todo otro aspecto su carácter es escandinavo, sobre todo en materia económica y cultural.

La particular fisonomía del paisaje danés es producto de las cicatrices que, en su suelo, dejaron los hielos cuaternarios: las largas erosiones (valles-túneles) los depósitos de agua (pantanos, lagos) y las riadas de su fusión (bahías y fiordos).

Para hacer posible una nación, el archipiélago debió coligarse navegando y en la navegación centró su poderío militar y económico. Situada en una encrucijada de Europa, Dinamarca tejió su historia aceptando las consecuencias políticas de una situación simultáneamente atlántica y marítima. Impulsada a la expansión por su propia inercia luchó, al mismo tiempo, por el control del Mar Báltico, el Skagerrak y el Mar del Norte.

A mediados del siglo XVI el país florece. Una nobleza de fuertes terratenientes aliados al prestigio real, se enriquece exportando a una

Europa meridional que medra con la conquista del Nuevo Mundo.

En el siglo XVII, frente al crecimiento de los que serán sus tradicionales oponentes: Alemania y Suecia, la nación danesa, fuerte en el mar pero débil en tierra, cierra su período de expansión e inicia el de su consolidación. Esta consolidación le exige, como país de escasa población y muy comprometido comercialmente, la extrema capacidad de maniobra que caracteriza su historia posterior.

Hasta 1860, Dinamarca se dedica a explotaciones mixtas para la exportación, (ganado y cereales). A partir de esa fecha, la competencia europea y americana, le obliga a dirigir su economía hacia una ganadería refinada de agricultura subsidiaria, en la que adquieren enorme desarrollo los sistemas cooperativos.

Consciente de su excesiva dependencia de los altibajos del mercado exterior, sin recursos carboníferos ni potencialidades hidráulicas, el país debe, ya avanzado el siglo XX, forzar su industrialización con importación de electricidad y combustibles. En 1960, por primera vez, el producto industrial rebasa al agrario.

ESTRUCTURA TERRITORIAL

Características principales

La mayor parte de los condicionamientos político económicos que, a través de los siglos, dieron un carácter original a la nación danesa, operan hoy de la misma manera y contribuyen a mantener, sin cambios, una estructura territorial de mucho arraigo.

País pequeño y diseminado, extravertido y de ubicación excepcional, su estructura física territorial es reflejo de una necesidad mínima de cohesión interna y de un máximo de adecuación a las presiones exteriores que dictan los grandes ejes viales europeos.

Desde el punto de vista interno, la topografía del país permitió siempre una red caminera fácil, complementada por transbordos marítimos. Esta red creció paralela a la navegación de cabotaje de los puertos del Mar Báltico y hoy es reafirmada por la exportación, que exige sitios de embarque próximos a los lugares de producción de las principales fuentes de divisas (cereales y ganado). El ferrocarril se sobrepuso a dicha red caminera y la época de las grandes realizaciones (la década del 30) trajo la construcción de los puentes sobre fiordos y estrechos, que mejoraron y afianzaron, definitivamente, la trama vial tradicional.

Desde el punto de vista externo, dos ejes norte-sur cruzados transversalmente por un eje este-oeste, dibujan sobre el país una forma de hache mayúscula.

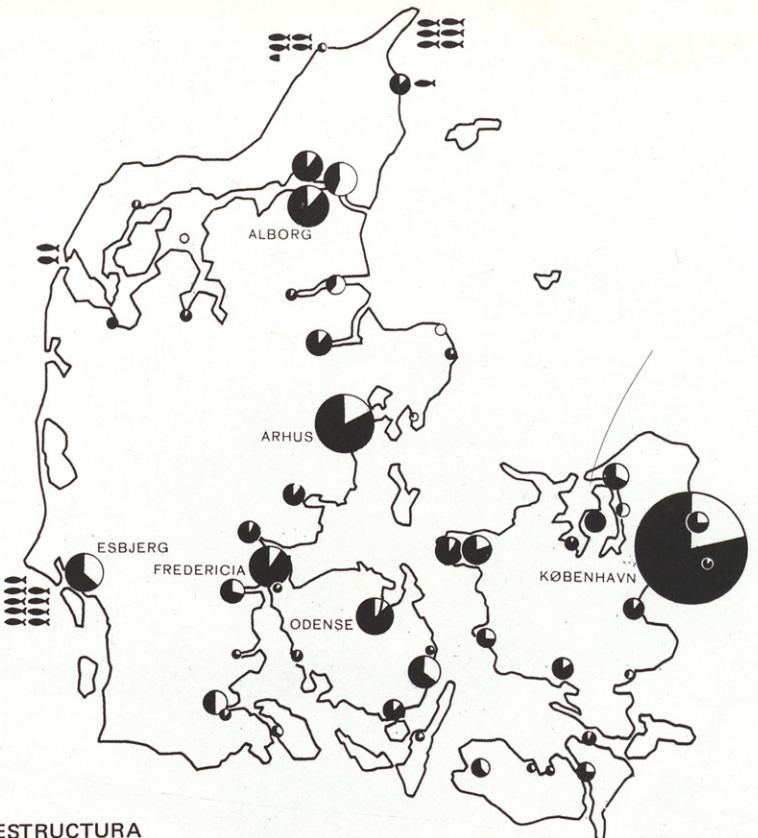
El eje único este-oeste, significa la unión de Esbjerg (un puerto sobre el Mar del Norte creado para el aprovisionamiento diario de Inglaterra y Gales) con Malmö (pie de la carretera central de Suecia).

Los ejes norte-sur, son la unión de Hamburgo (el gran centro de la Alemania septentrional) con Göteborg (el principal puerto del oeste escandinavo) por dos rutas diferentes: la vía Padborg, Línea intereuropea de primera magnitud (E3), o la vía Rodby-Helsingør (E4), que atraviesa en su camino a Copenhague.

En lo que se refiere a la ubicación de los centros urbanos y a la densidad de la población rural, Dinamarca da la espalda al Mar del Norte. Esta situación, que no refleja los reales intereses económicos del país puede comprenderse: por la existencia de una frontera agrícola en la costa oeste, creada por los vientos oceánicos y la calidad de los suelos. Por un proceso de urbanización que se encauzó en el este, al impulso y al calor de los pueblos costeros. Como corolario: hacia el este marítimo, la dinámica de núcleos urbanos sobre radas protegidas y hacia el oeste, arenoso y llano, las granjas más distantes entre sí a medida que nos acercamos al Mar del Norte.

En un archipiélago de producción homogénea y con alta densidad de ocupación humana, una equilibrada distribución regional de intereses parece lógica. Sin embargo, el espacio marítimo que en la estructura territorial de otras naciones puede ser considerado como un hecho periférico, en Dinamarca posee valores propios de territorialidad y como tal, su presencia altera la estructura física.

De los tres canales que unen el Mar Báltico con el del Norte, el Gran Belt y el Pequeño Belt plantean algunos problemas a la navegación de gran calado. El primero por ser ventoso y de canal estrecho, el segundo por poco profundo.

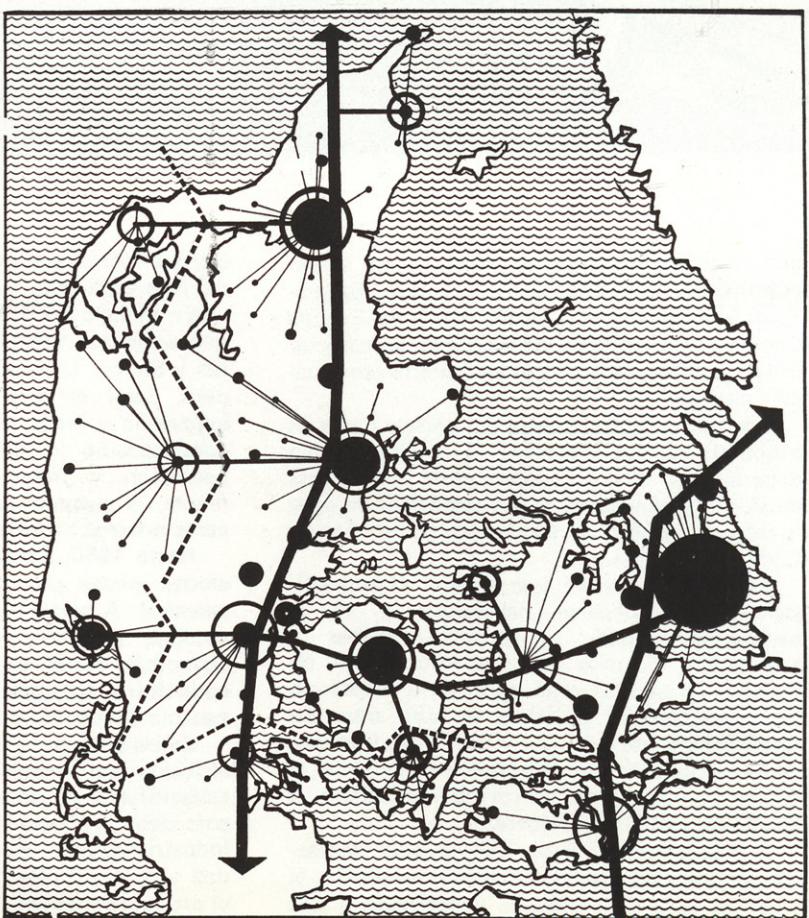


ESTRUCTURA
TERRITORIAL

Movimiento de mercancías en los puertos daneses. Las entradas se indican con color negro y con blanco las salidas. Los puertos están volcados hacia el este, en torno a los canales. Muestran una distribución equilibrada, donde predomina Copenhague.

ESTRUCTURA
TERRITORIAL

La singular hache mayúscula que vertebría el territorio danés. En su orden, centros a nivel nacional, zonal, comarcal y local.



El canal de Sund, que separa a Dinamarca de Suecia, si bien tiene una profundidad insuficiente que requiere continuos dragados, es el más usado por tratarse del camino más corto. Las cotas naveables de este paso están del lado danés, con lo que benefician a una bahía protegida por la isla de Amager, puerto natural de calidad excepcional, etapa obligada y punto de encuentro de rutas económicas de mercados complementarios: Copenhague, llave marítima y terrestre del norte de Europa.

Este hecho rompe el equilibrio natural del archipiélago y será acentuado, en un futuro inmediato, por la construcción del puente internacional sueco-dinamarqués que se apoya en la isla de Saltholm.

Los nucleos poblados

La falta de historicidad de los nucleos poblados más importantes de Dinamarca,

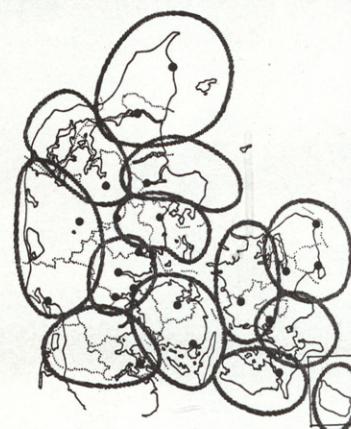
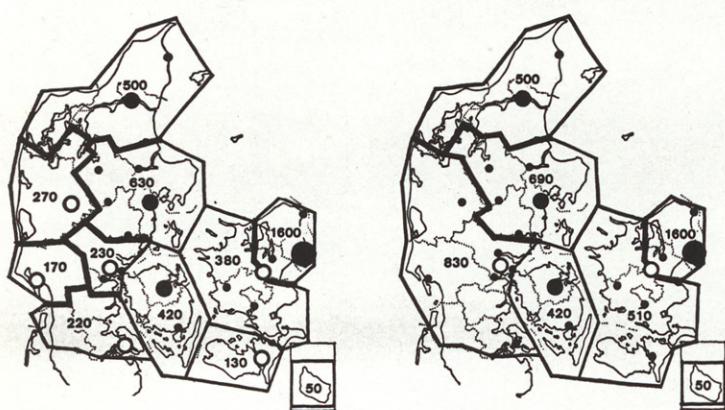
son escasas. Alborg, es la capital del Norte que, a pesar de la fuerte cohesión nacional, resiente su lejanía.

Ordenamiento

La idea de un ordenamiento regional del territorio cuenta, en Dinamarca, con mucho apoyo local y abundantes respaldos legales. Si bien el predominio de Copenhague no es discutido, cualquier iniciativa que sugiere un centralismo exagerado, encuentra siempre una actitud comarcal vigilante.

Cuando en 1950, las corrientes de planificación regional adquieren relieve en toda Europa, tienen en Dinamarca el terreno preparado por el movimiento jutlandés. Se comienzan a debatir, con carácter nacional, los problemas de concentración y especialización que llevan a las leyes de 1958 y 1962.

En el planeamiento físico, la consecuencia es



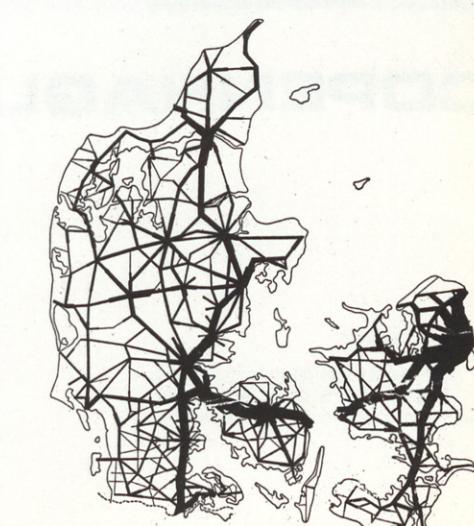
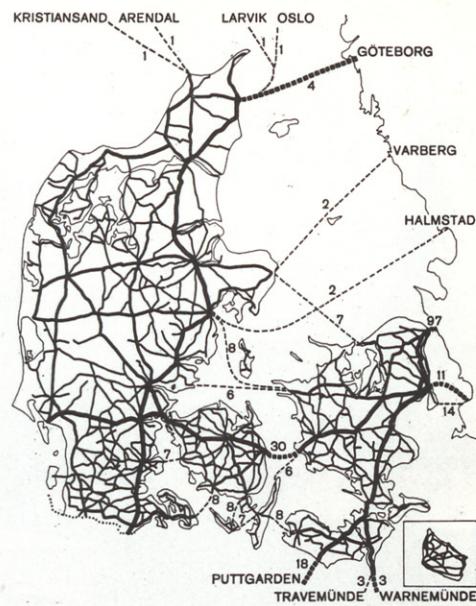
RED VIAL NACIONAL

Carreteras de primer, segundo y tercer orden, acompañadas de los servicios de trasbordo marítimo.

Gráfico que indica la intensidad de uso de la red vial. La hache mayúscula queda deformada por la expansión tentacular de Copenhague.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Dos de los múltiples proyectos de ordenamiento comarcal. En general se busca obtener regiones homogéneas demográficamente equilibradas, con una jerarquía de centros, de modo que cada sección disponga de un centro principal y un número apropiado de centros secundarios. Estos ensayos se ven en extremo artificiales frente a la distribución por áreas de influencias naturales (3).



sumado al hecho de que la Revolución Industrial llega al país con la primera Guerra Mundial, hace que no existan en el territorio, ni grandes valores urbanos que preservar, ni los horrores estéticos característicos de la industrialización del siglo XIX.

A excepción de Copenhague, ningún otro centro poblado supera los 200.000 habitantes. Arhus, Odense y Alborg, los más sobresalientes, son pequeños centros regionales.

Arhus, nacida de un vado próximo a la costa, se consagró, desde época vikinga, como punto de confluencia de la navegación de cabotaje, es hoy ciudad industrial, universitaria y centro médico. Odense, gravita en la parte central de la hache, sus diferencias con Arhus

la aparición de una serie de ideas sobre orden territorial, que intentan la creación de una estructura basada en áreas de producción homogéneas, cada una con un centro urbano principal a la cabeza.

En cambio, en la marcha, se ha afirmado una concentración heterogénea en los centros poblados principales, cuya estructura natural de áreas de influencia, dista mucho de constituir una geometría categórica como la que se pretendió imponer.

Por otra parte y esto se puede ver más claramente en la urbanística, las inquietudes planificadoras no parecen encontrar el respaldo administrativo necesario para su andamiento.