

LA GEOGRAFÍA DE BÉLGICA DESDE EL ESTUDIO DE LAS DESIGUALDADES ECONÓMICAS REGIONALES Y EL SISTEMA URBANO

Lorenzo LÓPEZ TRIGAL

La introducción a Bélgica suele hacerse en las monografías geográficas dentro del marco de los tres Estados miembros del Benelux o unión económica de este país y los de Holanda y Luxemburgo, que entra en vigor en 1960, y con las que participa de una posición geográfica favorable en Europa Occidental: por un lado, la frontera marítima con el canal más frecuentado y el Reino Unido, y, por otro, fronteras en las cuencas bajas de los ríos Mosa, Escalda y Rhin, próximas a regiones urbanas e industriales alemanas de Sarre y Renania y francesas de Lorena y Nord-Pas de Calais. Pero los tres Estados son más que una prolongación del espacio económico alemán y francés que circunda fruto de una situación y de una dinámica propia, tal como se muestra por su historia así como por las actividades económicas, correspondiendo a la «vocación de tránsito» de estos países.

Todo el territorio belga se encuentra en el interior del espacio llamado «triángulo carolingio», cuyos ángulos son las ciudades de Hamburgo, Lille y Stuttgart, el de mayor crecimiento económico y el principal centro y foco europeo de innovaciones, del que parten a la vez grandes ejes hacia otras áreas metropolitanas como París o Londres. Las ventajas de Bélgica, pues, se encuentran en la situación excepcionalmente favorable en la red de grandes flujos, que ha posibilitado que su territorio haya dejado de ser campo de batalla para actuar como centro de decisiones políticas supraestatales (CE, OTAN) y de decisiones económicas (sede de empresas multinacionales).

De ahí que haya sido acertada la elección de la capitalidad de la CE en la misma capital de Bélgica, en este encuadre de encrucijada de territorios diversos y de contacto entre los mundos germánico y latino. Bruselas supone, de este modo, la mejor expresión del «corazón de Europa», como lazo aglutinador o capital tanto de los ciudadanos belgas como de los europeos comunitarios, a pesar de otras sedes que tratan de competir su capitalidad como Luxemburgo y Estrasburgo.

1. LA POBLACIÓN BELGA Y SU DIFERENCIACIÓN ÉTNICA Y ECONÓMICA

Las revoluciones agraria, industrial y de transportes han supuesto transformaciones esenciales en esta población, que iniciaba la transición demográfica en la segunda mitad del siglo XIX (en 1860, 32 por mil en tasa de natalidad y 23 de mortalidad, en 1880, 31 y 21, en 1900, 28 y 18) doblándose su

población desde el primer censo de 1846, con 4,3 millones de habitantes, hasta algo más de un siglo después en que concluya el notable crecimiento demográfico en la etapa finitransicional, con una tasa de crecimiento vegetativo cercana a cero.

Durante las últimas décadas puede observarse un moderado crecimiento absoluto de la población, diez millones en la actualidad, y en especial en las ciudades, hasta el punto que las mayores áreas urbanas suponen ya dos tercios de la población total, con dos millones Bruselas, un millón Amberes y en torno al medio millón Lieja, Charleroi, Gante. Y nuevas áreas urbanas se han desarrollado, dentro del proceso generalizado de rurbanización y de flujos pendulares en ambos sentidos campo-ciudad en el corredor Mosa-Sambre (Mons, La Louvière), al norte de la metrópoli de Lille (Kortrijk, Mouscron), el Limburgo belga (Hasselt, Genk) o el litoral y Brujas.

Cambios significativos en la estructura demográfica han sido el progresivo envejecimiento (en torno a un 15% son de 65 y más años), y la disminución en el índice de crecimiento natural hasta alcanzar el 0,1% entre 1982-86, a pesar de la afluencia masiva de población extranjera, aunque ya muy reducida en los últimos años, y que en 1985 alcanzaba los 900.000 residentes (270.000 italianos, 123.000 marroquíes, 100.000 franceses, 72.000 turcos, o 66.000 holandeses, entre otras procedencias).

Algo más de la mitad de la población (57,6%) de 1986 habita en las provincias flamencas del norte, con una densidad de 420 habitantes en continua progresión, mientras que en la región valona del sur se ha estancado esta densidad en torno a 190 habitantes, debido a un menor crecimiento natural, y también en la ciudad de Bruselas disminuye la densidad como resultado del proceso de la periurbanización en su aglomeración.

La diferencialidad étnica de las comunidades lingüísticas belgas es un rasgo sobresaliente en este país por motivos culturales, por las repercusiones en la regionalización económica y geográfica, como en la misma organización territorial política. El reparto por grupos lingüísticos es en la actualidad en un 56% neerlandés o flamenco, un 32,4% francés o valón, 11% bilingüe en la aglomeración de Bruselas, donde un 80% habla francés, y en un 0,6% alemán; por lo que los dos primeros grupos se reparten en proporción de 55-45 prácticamente la población total, pero en el grupo valón-francés se suscitan las mayores inquietudes por su declive demográfico en relación al otro grupo y sentir cada vez más una «minorización» y problemas inherentes en lo socioeconómico y cultural.

Una frontera lingüística divide estas comunidades de lenguas a uno y otro lado del territorio: desde Mouscron en el suroeste hasta el sur de Limburgo en el este, como también en la urbe de Bruselas con una separación entre sus comunas, como resultado de un reglamento político detallado, que se origina a partir del reconocimiento del bilingüismo en 1898 y legislación específica posterior desde 1932 en que se recogen las áreas exclusivas de cada lengua, el área bilingüe y las áreas de tutela de unas y otras minorías, garantizando su uso en la Administración, en la enseñanza y en su uso público social.

La división lingüística está aquí estrechamente unida a las problemáticas de las regiones económicas, ya que corresponde en líneas generales con la diferenciación de la desigualdad económica. Es Valonia como consecuencia del carácter precoz de su revolución industrial que desde 1960 ha entrado en plena crisis de reconversión y reordenación industrial, lo que ha supuesto la presencia de desequilibrios ante la mayor modernización de la región flamenca, de implantaciones industriales más recientes, y sin la rémora de la minería del carbón, que si había proporcionado a los valones su situación económica preeminente en el siglo XIX, la evolución actual de la economía ha favorecido a las regiones flamenca y bruselense, donde se ubican la mayor parte de las inversiones industriales.

En efecto, en Valonia la vertiente minero-siderúrgica se desarrolló tempranamente en el corredor Borinage-Charleroi-Lieja (primeros hornos altos al coque en Europa en esta ciudad entre 1824 y 1827, veinte años antes que en España, por ejemplo), a partir de la explotación de carbón y de una intensa actividad artesanal anterior que libera importantes cantidades de mano de obra especializada, además del impulso que supuso la concentración de capitales y sociedades financieras que se destinarán al sector textil lanero, la fabricación metalúrgica y el mismo subsector minero. Mientras que en el norte flamenco y en Bruselas las viejas industrias artesanales textiles se irán modernizando lentamente, hasta que haya una mayor aceleración después de 1880 a impulsos del puerto de Amberes y la construcción del canal Alberto desde esta ciudad a la de Lieja. Se han dado, de este modo, en Bélgica dos comportamientos de su historia industrial, ya desde la concentración geográfica creciente del capital industrial dependiente de la energía, o ya en el crecimiento industrial por mutaciones tecnológicas de alguna rama industrial específica, como la textil.

2. EL POTENCIAL ECONÓMICO Y SUS REAJUSTES ACTUALES

Después de más de un siglo y medio de industrialización, Bélgica registra el porcentaje más elevado en cuanto a la producción de acero por habitante, la red ferroviaria más densa, uno de los rendimientos mayores en ciertos productos agrícolas y supera también al resto de países de la CE en las relaciones de comercio exterior por habitante. Pero todo ello se mantiene en condiciones difíciles por la reestructuración producida en el carbón y la siderometalurgia y a costa de un desempleo elevado en los últimos años (en torno a un 12 por ciento); con lo que esta economía ha atravesado dificultades importantes durante el proceso de integración europea en décadas anteriores. Esta situación se traduce en un crecimiento económico lento y en una difícil financiación de las inversiones que se ha manifestado en perder ventaja frente a países como Holanda, que partiendo de una tasa menor de industrialización pero con una mayor dinámica en los últimos tiempos tiene ya una más elevada renta por habitante y calidad de vida.

La **agricultura belga** se encuentra en los mínimos de población ocupada,

sólo el 3 por ciento, diez veces menor que en el sector industrial y veinte veces que en los servicios, y es insuficiente para las necesidades del consumo nacional, pese a su carácter intensivo de policultivos con un déficit en buena parte de los frutos cultivados con la excepción de legumbres y flores, además de excedentes en la producción de ciertas carnes. Se trata de una agricultura al servicio de su entorno urbano en cuanto a tipo de explotaciones pequeñas y medias (entre 1 y 20 hectáreas) por lo general mixtas agricultura-ganadería, donde adquiere importancia la agricultura a tiempo parcial y ciertos cultivos especializados de horticultura y floricultura en invernaderos.

Es en la Bélgica media (provincias de Hainaut, Hesbaye y Brabante) de bajos zócalos sedimentarios entre 50 y 200 metros donde hay mejores suelos que favorecen los cultivos, mientras que en la llanura de Flandes y la Campine, de arenas, arcillas y gravas, se dedica casi por completo al pasto de vacuno. Las cosechas de cereal, patata, remolacha, lúpulo tienen altos rendimientos y se destinan a la agroindustria, junto con la producción cárnica y láctea, con especial renombre en chocolates, cerveza, mantequillas. En otro caso, los frutales, hortalizas (especialmente coles, endivias y chicorias) intentan cubrir las necesidades y gustos de los consumidores belgas.

Cada región belga se especializa así en determinados cultivos o granjas ganaderas, pero son las áreas de invernadero dedicadas a las «nuevas agriculturas» que están situadas especialmente en el interior del triángulo Amberes-Gante-Bruselas, en gran parte agricultura periurbana, las de mayor dinámica del país con manifestaciones tan señaladas como la Floralia de Gante. Mientras que en el sur, los altos zócalos de las Ardenas, por sus limitaciones para la aptitud agrícola, por su situación en medio de las áreas urbanizadas holandesas, belgas o alemanas, así como por la belleza de sus paisajes, se han convertido en área para el turismo rural y la segunda residencia.

El **sector industrial**, aproximadamente un tercio de la actividad y de la producción total, ha tenido recientemente la siguiente evolución: en una primera fase entre 1945 y 1958 el capital belga es el único inversor y se produce un estancamiento del empleo industrial que afecta sobre todo a Valonia, por su costosa adaptación a la nueva etapa económica surgida tras la segunda guerra, así como por el proceso de integración en el Benelux y la Comunidad Económica Europea. En ese periodo se desarrollan nuevos subsectores industriales, aunque cada vez existirá una dependencia mayor respecto a energías importadas para mantener el nivel creciente de desarrollo.

En una segunda fase, de 1958 a 1974, es señalada además del proceso de integración europea por la penetración masiva de capital extranjero en empresas donde la productividad era alta que fabrican productos orientados sobre todo al mercado europeo, tal como es el caso de las firmas automovilísticas Renault en la periferia de Bruselas, de General Motors en Amberes o de Ford en Genk, y como resultado la nueva industria belga aparece dependiente tecnológica y comercialmente de Estados Unidos y de Alemania,

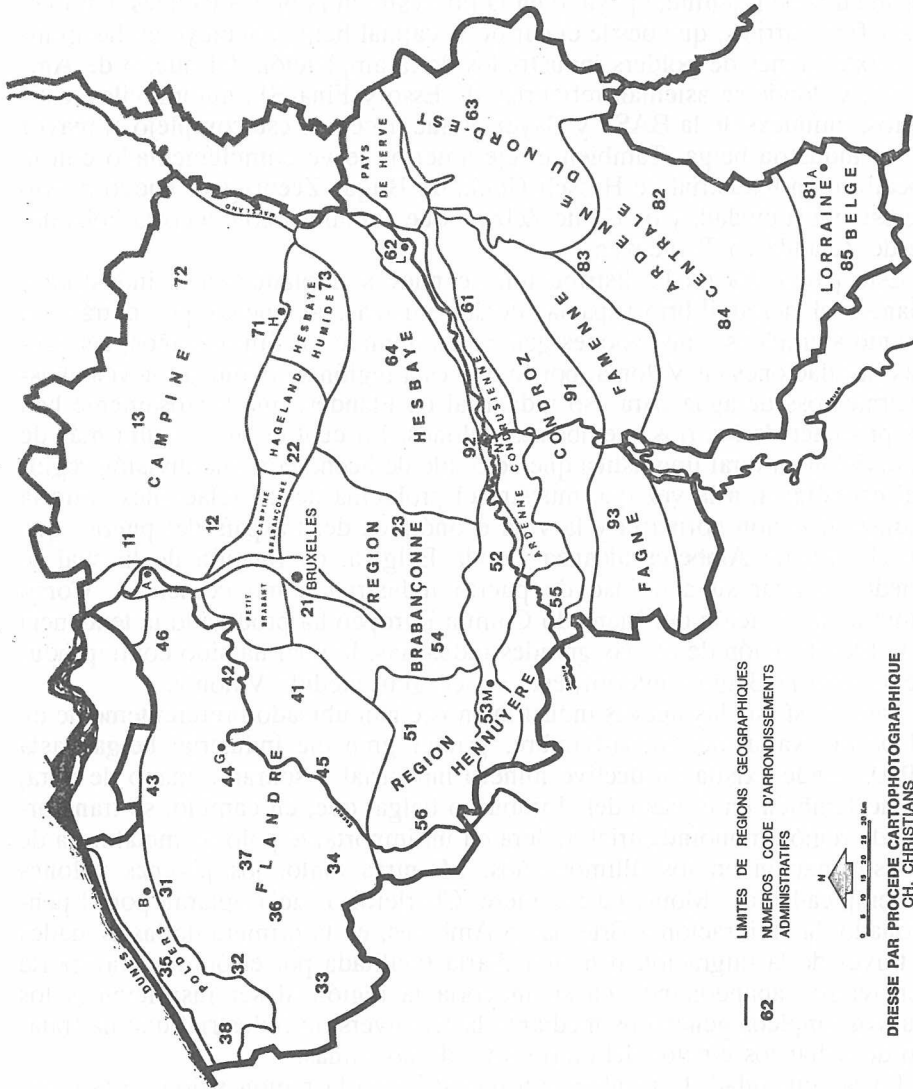
a la vez que se crea un tejido industrial con elementos cada vez menos interdependientes al nivel nacional, es decir, cada vez más segmentados y evolucionando en función de estrategias no diseñadas localmente.

La última fase apunta desde 1975 a la mayor amplitud de las anteriores características, por ejemplo, con la introducción de firmas japonesas, pero también a la concentración de las sociedades extranjeras y las industrias de servicios en la periferia de Bruselas y en los nuevos polígonos de las áreas portuarias. Así se presenta la mayor concentración industrial en la actualidad en el eje Bruselas-Vilvoorde-Malinas-Boom-Amberes, de poco más de 50 kilómetros de longitud, apoyado en la infraestructura de los canales, autopistas y ferrocarriles, que desde el sur de la capital belga concluye en las grandes extensiones de polders industriales de la ampliación del puerto de Amberes, y donde se asientan refinerías de Esso y Fina-BP, automóviles, astilleros, químicas de la BASF y Bayer, y que hacen de ese complejo el mayor de la industria belga. También el eje anterior se ve complementado con la localización industrial de Hasselt-Genk, de Brujas-Zeebrugge, nuevo puerto de esta vieja ciudad, y de Gante-Zelzate que comunica con la costa holandesa de Zelanda en Terneuzen.

Este panorama de la distribución de nuevas implantaciones industriales plantea el desequilibrio espacial de las mismas, al quedar por detrás, en cuanto a empleos e inversiones generados durante los últimos años, las nuevas instalaciones en Valonia, por lo que esta región se opone a nuevos abastecimientos de agua para uso industrial en Flandes, que forzosamente han de proceder de los ríos y embalses valones. Lo cual es una lectura más de la división cultural lingüística que coincide de hecho con una división regional económica, a la vez que muestra el problema de las relaciones entre la industrialización portuaria y la vida económica del traspaís del puerto, que en el caso de Amberes alcanza a toda Bélgica, en función de la cual se puede explicar su actividad de puerto industrial como comercial. Como también la creación del Mercado Común Europeo ha producido la tendencia a la litoralización de ciertas grandes industrias, lo cual ha sido contraproducente para la Bélgica interior, ésto es, en gran medida Valonia.

Parece así que las nuevas industrias no se han ubicado preferentemente en el pasillo valón del Mosa-Sambre, primer gran eje industrial belga hasta 1950, donde existía un declive minero industrial y sobrante mano de obra, como también en el caso del Limburgo belga, que, en cambio, se transforma de región monoindustrial hullera en un importante polo de metalurgia de transformación en los últimos años. Mientras tanto, los jóvenes valones desempleados de Mons, La Louvière, Charleroi o Lieja optarán por el pensionado, la emigración a Bruselas o Amberes, en la primera de las ciudades a través de la migración pendular diaria facilitada por el óptimo transporte ferroviario, abandonando en su mayoría la región al ser insuficientes los nuevos empleos generados mediante la reconversión industrial que ha tratado de paliar los efectos del cierre total de las minas.

En la actualidad, la localización industrial en la región valona está esencialmente ligada a Lieja (industrias del metal, de ingeniería



electrónica y químicas, con una buena situación entre Bruselas o Amberes y Alemania), a Charleroi (ciudad que de la industria pesada se ha especializado en químicas, vidrio y electrónica), a Verviers y Eupen (área industrial asociada estrechamente a los textiles de lana); mientras que en torno a Mons la iniciativa pública ha impulsado diversas industrias y en La Louvière se ha situado la British Leyland.

En cuanto a la distribución sectorial, continúa siendo la industria siderúrgica y metalúrgica la base industrial de Valonia (Lieja con la antigua firma Cockerill y Charleroi) como también recientemente de Flandes (en Gante y Genk), a las que se suma la industria textil (de Verviers, Brujas y Gante) y la industria química (en Amberes y Bruselas). Y en cuanto a su orientación la industria belga tiende en las últimas décadas a incrementar la fabricación de artículos más elaborados cara a las exportaciones, y aunque se ha reducido considerablemente la producción de aceros mantiene su fabricación de materiales para uso industrial y especializado en material electrónico y aeroespacial, junto con los productos de bienes de consumo (electrodomésticos) y de bienes de equipo (herramienta, motores y máquinas), material de transporte y armas.

Las **actividades terciarias** son cada vez más la base de la prosperidad del Estado belga, por su dependencia esencial del comercio exterior. Sin importaciones carecería de las materias primas indispensables a su industria y sin exportaciones se vería en la imposibilidad de satisfacer el importe de los productos importados; de ahí que se desarrolle a un ritmo constante su economía, aunque dependiendo de las crisis energéticas e industriales. El comercio internacional de Bélgica supera en los años últimos al de países mayores como España y se encuentra equilibrado en su balanza export-import.

En cuanto al comercio interior es bien importante por el empleo generado, con unas estructuras muy modernizadas en supermercados e hipermercados, como en Ferias y Exposiciones Internacionales en todas las ciudades, destacando la capital con el comercio de gran venta de almacenes y en las tiendas y galerías especializadas de las grandes avenidas. Asimismo la actividad financiera tiene en Bruselas gran relieve por ser sede de entidades bancarias de primer orden y de la Bolsa. También el turismo mantiene en las ciudades históricas flamencas, las ciudades balneario del litoral y del interior y sobre todo en Bruselas un gran relieve con atracción de población europea, como también norteamericana y japonesa.

Por último, los intercambios se canalizan en una red densa de vías de transporte y de comunicación. Si se ha caracterizado la red de transportes de Bélgica por su particular red ferroviaria de 3.600 kilómetros, se ha venido a completar por más de 1.500 kilómetros de vías de navegación fluvial, densidad solamente superada por Holanda, que posibilita que de nuevo antiguas ciudades hayan recuperado su salida directa al mar (Gante o Brujas) después de cinco siglos del cierre natural de sus viejos puertos, pero también Bruselas, Charleroi o Lieja. Del mismo modo se han desarrollado en breve tiempo la trama de autopistas, cerca de 2.000 kilómetros sin ningún

peaje, cuyos ejes básicos se cruzan en el cinturón de Bruselas (Ostende-Aachen y Rotterdam-Paris) y han sido completados con otras múltiples direcciones transversales y periféricas por todo el territorio. El aeropuerto internacional de Bruselas-Zaventem, subsidiado por otros de menor rango en Amberes, Lieja, Charleroi y Ostende, completa esta trama bien densa.

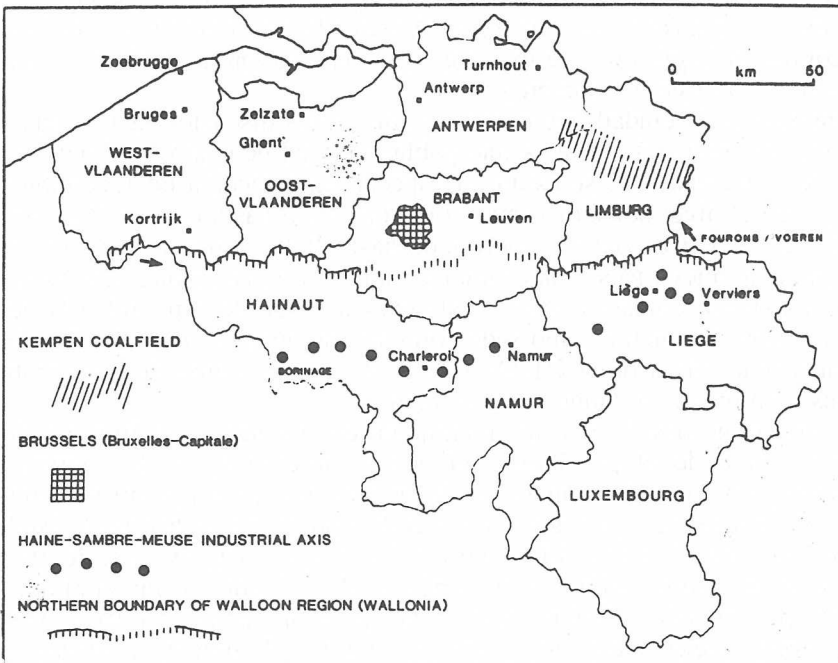
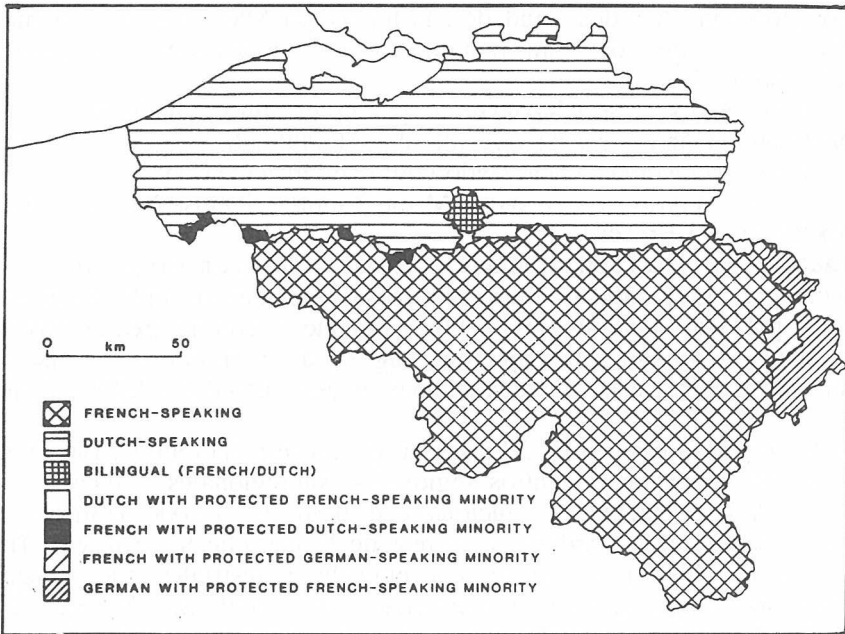
3. EL SISTEMA TERRITORIAL Y URBANO

Los diversos factores históricos y económicos han plasmado, además de las diferencias regionales y lingüísticas antes señaladas, un sistema de ciudades que traduce las desigualdades espaciales en cuanto a la distribución de la población y el poblamiento, las funciones urbanas y la especialización urbana. El territorio belga ha sido muy urbanizado ya desde la Edad Media, hasta completarse este proceso en la actualidad con las tasas más elevadas de urbanización, que suponen además la atracción para importantes contingentes de mano de obra y de personas que acceden a los servicios de la ciudad desde núcleos distantes o periurbanos. De este modo, unos ciento cincuenta centros urbanos forman una densa trama en las llanuras y áreas del centro, y en menor grado en el sureste con una red de pequeñas ciudades. Mientras que otras ciudades de los países vecinos como Luxemburgo, Lille y Sedan en Francia, Aachen en Alemania, o Maastricht, Eindhoven, Tilburg y Breda en Holanda complementan las áreas de influencia urbana que operan en el territorio belga.

Bruselas y Amberes son las dos cabezas de esta red al nivel superior de la jerarquía urbana. **Amberes** es la segunda de las ciudades con 750.000 habitantes en el municipio y 1,7 millones en su área de influencia directa, muy limitada por la proximidad a la frontera holandesa y el contacto con el área de Bruselas. Ambas áreas son complementarias dentro de un sistema urbano nacional bicéfalo, con una distribución de funciones, correspondiendo a Amberes la portuaria, más en parte de la actividad comercial y sobre todo industrial.

Su centro urbano en la ciudad antigua gira en torno a la catedral y la plaza del Ayuntamiento, y se ha renovado últimamente, impulsándose las funciones comerciales y financieras (sede del Kredietbank) así como en la talla y comercio de diamantes. En su periferia a ambos lados del estuario del Escalda se sitúan los nuevos barrios residenciales de grandes edificios, las áreas industriales y las grandes infraestructuras viarias y portuarias, bien conectadas por túneles bajo el estuario-canal y a la red de autopistas y ferrocarriles.

Otras tres grandes ciudades de ámbito regional son las de Lieja, Gante y Charleroi, unidas entre sí a través de Bruselas, de la que distan entre 60 y 100 kilómetros. Es **Lieja** el mayor centro urbano valón, que ha servido territorialmente a los territorios orientales belgas. Hoy sobrepasa su aglomeración el medio millón de personas y su área de influencia llega a 1,2 millones; bien conectada con Holanda, Francia y Alemania, es significativa



Figuras tomadas de Peter THOMAS (1990: 37 y 40).

su posición con otras dos ciudades, la holandesa Maastricht y la alemana Aachen, con las que forma un triángulo en proceso de formar una conurbación transfronteriza.

La otra ciudad valona, **Charleroi**, ha pasado en siglo y medio de ser una pequeña población a alcanzar una talla de 350.000 habitantes y otros tantos en su área de atracción, funcionando como centro industrial renovado tanto como centro terciario para el pasillo Mosa-Sambre e incluso las Ardenas, en competencia con Bruselas.

Gante, es la vieja capital flamenca del oeste junto con Brujas, pero también centro de gran industria bien diversificada, además de centro comercial, con una población también de 350.000 habitantes y con un área de influencia dilatada, densamente poblada, que engloba a dos millones de personas, la segunda tras Bruselas, limitada además de esta capital por Lille y Amberes.

En los niveles intermedios del sistema urbano se hallan numerosas ciudades medias y pequeñas, centros regionales, subregionales y locales, que varían en talla poblacional y funcionalidad: desde los 15.000 habitantes de Arlon, la capital de la Ardena, a los más de 100.000 de Kortrijk y de Brujas. Ciudades históricas a la vez que ciudades industriales y terciarias, de distinta especialización. Centros industriales como Genk, Sint-Niklaas, Kortrijk, Turnhout, Aalst o La Louvière; industriales-terciarios como Malinas, Tournai, Lovaina, Hasselt, Ostende, Brujas, Verviers e Yprés; ciudades de servicios, Namur, Mons, Arlon, junto a las pequeñas ciudades balnearios de Dinant, Spa, Knokke, Blankenberge. Añadiendo una new town creada tras los conflictos lingüísticos de los años 60, la ciudad universitaria de Louvain-la-Neuve, al este de la capital.

Bruselas es la ciudad que encabeza sin apenas discusión la jerarquía de este sistema nacional y atrae a una población total de cuatro millones en su área de influencia, que se estira en especial en dirección de Luxemburgo, poseyendo el nivel dotacional más completo. Pero hasta que en 1531 sea la capital de los Países Bajos y sobre todo hasta 1830 en que es elegida como capital de un nuevo país independiente, había sido una ciudad más modesta entre las viejas ciudades belgas. Esta característica de capitalidad la desarrollará posteriormente como sede comunitaria europea desde 1959 y de la organización militar de la OTAN a partir de 1967, además de otras instituciones y empresas de ámbito supraestatal.

La ciudad ha pasado por un crecimiento continuado en el último siglo y medio, rebasando el pentágono del recinto amurallado de la comuna de Bruselas (con una población actual de unos ciento cincuenta mil habitantes) hasta extenderse en las comunas vecinas de Anderlecht, Schaerbeek, Ixelles, Uccle, Molenbeek, Saint Gilles, Forest, Etterbeek, hasta un total de 19 comunas de la aglomeración con un territorio de 162 km², y aún continúa un crecimiento asimétrico sobre todo en la dirección sur del Bravante valón, absorbiendo viejas localidades hasta formar la «Región de Bruselas». El fenómeno de suburbanización llega a una segunda aureola de núcleos periféricos que conecta con áreas urbanas próximas de Lovaina, Malinas, Water-

loo, Aalst, entre otras.

Crecimiento físico y poblacional como funcional se han acumulado en la urbe capitalina, centro comercial y financiero, centro cultural y universitario, nodo de comunicaciones, núcleo industrial. En conjunto la región proporciona empleo a unas seiscientas mil personas, un 20 por ciento del empleo total belga, por lo que se produce un importante flujo de trabajadores pendulares que en gran parte se trasladan en tren, «navatteurs», residentes en otras áreas de todo el país e incluso de Francia. Pero un centro de trabajo cada vez más de la Administración y de los servicios, pues desde hace tiempo ha dejado de ser el centro industrial indiscutido de Bélgica para convertirse en uno de los centros terciarios más decisivos del mundo actual.

Pero estas transformaciones han tenido como resultado la expulsión de múltiples residencias del centro de la ciudad, por lo que la población autóctona ha ido desplazándose hacia la gran banlieu periurbana, a modo de periferalización en un radio de unos 20 kms. En su lugar las antiguas viviendas de la ciudad central han sido reocupadas por oficinas y el comercio, o en otro caso calles y aún barrios enteros por residencias de los inmigrantes extranjeros, un 25 por ciento de la población total de la aglomeración. Si bien en los últimos años, al igual que en Amberes, se observa una disminución de salidas de bruselenses e incluso un cierto retorno a la ciudad donde se prosiguen desde hace tiempo importantes programas de renovación urbana, planteadas desde reivindicaciones ciudadanas radicales, como las del barrio de Les Marolles en pro de la rehabilitación de su viejo sector de intramuros.

Estos cambios intraurbanos y funcionales se han sucedido con una renovación del viejo casco de la ciudad, sustituyendo barrios enteros por torres y grandes edificios como el significativo entorno del Mercado Común, o el sector de la estación norte que ha dado un nuevo Manhattan. Grandes eventos habían anticipado con anterioridad el modo especial de crecimiento de Bruselas: el del Cincuentenario en 1880 o la Exposición Universal en 1958, que agrandan espacios periféricos a la vez que renuevan infraestructuras que se han completado hasta la actualidad como la circunvalación del ring, el metro o los grandes planes de reformas interiores, para poner a punto su nueva función de capital europea y mundial, aunque se sacrifica en buena parte su imagen de ciudad histórica.

4. CONCLUSIÓN DESDE LA ORDENACIÓN POLÍTICA Y TERRITORIAL

La constitución belga de 1831, la más antigua europea y de la que se han hecho revisiones múltiples, define el Estado como un organización más bien federalizada, con una autonomía entre las regiones en las que se sustentan las comunidades lingüísticas, produciéndose desde hace dos décadas una descentralización del poder a partir de la transferencia de competencias en el dominio social, económico, administrativo y cultural. Del anterior Estado unitario se ha convertido Bélgica en un Estado semifederal y pronto federal,

en el seno del cual la solidaridad nacional es protegida por un poder central, amparado en la Monarquía y en un sistema bicameral legislativo, del que dependen las entidades territoriales: las Comunidades, las nueve provincias y los 589 municipios, surgidos tras la importante fusión de 1977.

El sistema de partidos está básicamente influido por las divisiones lingüísticas hasta el punto que éstos se ven escindidos en alas flamenca y valona, los socialcristianos, sociilistas, liberales, nacionalistas y verdes. Asimismo las tres principales organizaciones sindicales se corresponden con los tres grandes partidos.

De una y otra parte de la frontera lingüística se han desarrollado a partir de la segunda guerra mundial movimientos federalistas diferentes. En el norte flamenco, el federalismo es considerado como el mejor medio de dar una identidad y una estructura institucional al pueblo flamenco, con lo cual el nacionalismo está más enraizado. En el sur valón, en cambio, el federalismo es mucho más ambiguo entre sus partidarios. De modo que la idea federalista cubre en Bélgica en realidad corrientes de opinión diferentes y oscilantes, como se comprueba en los comicios electorales, hasta el punto que tras cada consulta popular debido al complejo sistema de partidos y sus connotaciones federales y lingüísticas sean necesarias comúnmente amplias coaliciones para gobernar.

Este marco de la descentralización política no ha conseguido la suficiente cohesión si observamos que los indicadores de la dinámica demográfica y económica industrial nos muestran que en el mapa de Bélgica se han afianzado los desajustes territoriales entre Flandes y Valonia, y más concretamente entre unas áreas y ejes urbanos de crecimiento y espacios con reajustes fuertes (el Borinage) y espacios protegidos (las Ardenas).

Ante este fenómeno, la política territorial más reciente apunta a conectar el sistema viario nacional hacia la cuenca del Rin, tirando del sureste del territorio valón, como hacia el TGV del canal de la Mancha, interactuando de esa forma más el devenir regional y económico belga con las operaciones económicas alemanas y británicas, por lo cual se amplían las direcciones de desarrollo tradicional y de esta forma el Estado belga refuerza su posición de centralidad y de encrucijada, a la vez que trata de soldar sus problemas de diferenciación interna.

5. BIBLIOGRAFÍA

- AAVV (1950-1972) *Atlas de Belgique*. Bruxelles: Comité National de Géographie.
- AAVV (1971-1974) *L'Agglomération Bruxelloise*. Bruxelles: Université Libre de Bruxelles (3 vols.).
- CHRISTIANS, Ch. y DAELS, L. (eds.) (1988) «Belgium. A Geographical Introduction to its Regional Diversity and its Human Richness». *Bulletin de la Société Géographique de Liège* (numero spécial).
- COMHAIRE, J. (1975) «L'Agglomération de Bruxelles». *Notes et Études Documentaires*, 4156-4157.

- DENIS, J. (ed.) (1984) *Geography in Belgium*. Namur: Comité National de Géographie.
- JOURET, B. (1972) *Définition spatiale du phénomène urbain bruxellois*. Bruxelles: Éditions de l'Université Libre de Bruxelles.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (1973) «La red urbana de Bélgica». *Ciudad y Territorio*, 3, pp. 43-46.
- (1974) «Bruselas: su expansión y renovación». *Ciudad y Territorio*, 2, pp. 15-22.
- MOTTEN, C. van der (1983) *Atlas Économique de la Belgique*. Bruxelles, Université Libre de Bruxelles.
- THOMAS, P. (1990) «Belgium's North-South Divide and the Walloon Regional Problem». *Geography*, 1, pp. 36-50.

RESUMEN: El estudio de un pequeño pero significativo país que ha aprovechado su renta de situación, destacando como territorio con vocación de tránsito, y su capital se ha convertido en plataforma central de Estados europeos (CE) y aún del hemisferio occidental (OTAN); a la vez que conviven en él comunidades culturales diferentes que plantean conflictos lingüísticos peculiares, y donde asimismo fruto de los diferentes ritmos de desarrollo industrial se han reforzado en los últimos años los desequilibrios regionales entre Flandes y Valonia, precisamente las regiones lingüísticas enfrentadas, lo que consolida a su vez el papel de Bruselas como ciudad mediadora y central también a la escala nacional belga.

PALABRAS CLAVE: Territorio nacional, desigualdades lingüísticas y económicas, desequilibrios regionales, crisis industrial, red urbana.

RÉSUMÉ: L'étude d'un petit pays mais non moins significatif pour autant, qui a profité de sa position, en soulignant sa vocation de territoire de transit et sa capitale est devenue la plate-forme centrale des états européens (CE) et même de tout l'hémisphère occidental (O-TAN); où cohabitent plusieurs communautés culturelles différentes qui coulent des conflits linguistiques particuliers et où se sont renforcés les déséquilibres régionaux entre la Flandres et la Vallonie pendant les dernières années, à cause des différents rythmes de croissance industrielle qui sont précisément les régions linguistiques confrontées, ce qui symbolise à la fois le rôle de Bruxelles comme étant aussi la ville médiatrice et centrale à l'échelle nationale belge.

MOTS CLÉ: Territoire national, inégalités linguistiques et économiques, déséquilibres régionaux, crises industrielles, réseau urbain.

SUMMARY: The study of a small, but significant country which has taken advantage of its situation, in particular as a transit country, the capital of which has become the central platform of European countries (EEC) as well as of the western hemisphere (NATO). Different cultural communities live together within the country, giving rise to particular linguistic conflicts. At the same time, as a result of the different rhythms of industrial development, the regional imbalance between Flanders and the Walloon area, which are precisely the regions that are linguistically opposed, has become more marked. This in its turn consolidates the role of Brussels as a central, mediatory city also on the national level of Belgium.

KEY WORDS: National territory, linguistic and economic inequality, regional imbalance, industrial crisis, urban network.