

LA RED URBANA DE EXTREMADURA Y EL ALENTEJO

©[Artemio Baigorri](#)

Publicado en:

M.Rodríguez Cancho, *Atlas visual de Extremadura y Alentejo*, Editorial Extremadura, Salamanca, 1997

(en esta versión sólo se incluyen algunos de los gráficos y esquemas que aparecían en la versión publicada)

Desde la Geografía y la Sociología Urbanas se utiliza habitualmente el concepto de *sistema de ciudades* para referirse a la organización e interacción, en el espacio de un territorio determinado, del conjunto de ciudades que lo vertebran. Sin embargo, un *sistema* es un conjunto de cosas interrelacionadas entre sí, en el que cualquier cambio en una de ellas determina cambios en todas las demás. Desde esta perspectiva, difícilmente en nuestro caso podemos, en pureza, utilizar tal concepto. Nos hallamos frente a un conjunto de ciudades con desiguales áreas de influencia, que se superponen a menudo con las áreas de influencia de otras ciudades incluso de fuera de la región, y que en modo alguno están organizadas en un sistema.

No obstante, el territorio nos muestra algunas regularidades, y sobre todo algunas tendencias espaciales, que pueden ayudarnos a entender cómo se organizan estas regiones, y sobre todo cómo podrían organizarse en el futuro, en el marco de una profundización de las relaciones transfronterizas. Pero para ello debemos hablar más bien de redes, mallas y corredores, como conceptos mucho más apropiados que los de sistema o jerarquía.

En este sentido, a niveles intraregionales sí que se generan ciertas estructuras, o redes urbanas, que incluyen en algunos casos corredores más o menos consolidados. En el caso de Extremadura, el *corredor del Guadiana*, o los corredores Norte y Sur de la *Ruta de la Plata*, o el *corredor del Norte* (Navalmoral-Plasencia-Coria) son bastante claros, mientras que en el caso del Alentejo se presentan de forma mucho menos definida; pues el más importante corredor funciona de paso por la región, aunque estructura ciertamente el territorio entre Elvas y Vendas Novas, camino de Lisboa. Siendo muy difícil de percibir como realmente funcional tanto el corredor ideal Portalegre-Estremoz-Évora-Beja, como el corredor repetidamente planeado Sines-Beja-Moura. Tomando ambas regiones en conjunto, aparece cada vez más nítida la conformación de un corredor, generado tanto por necesidades de comunicación suprarregional (Madrid-Lisboa), como por factores endógenos, entre el área agropolitana de Don

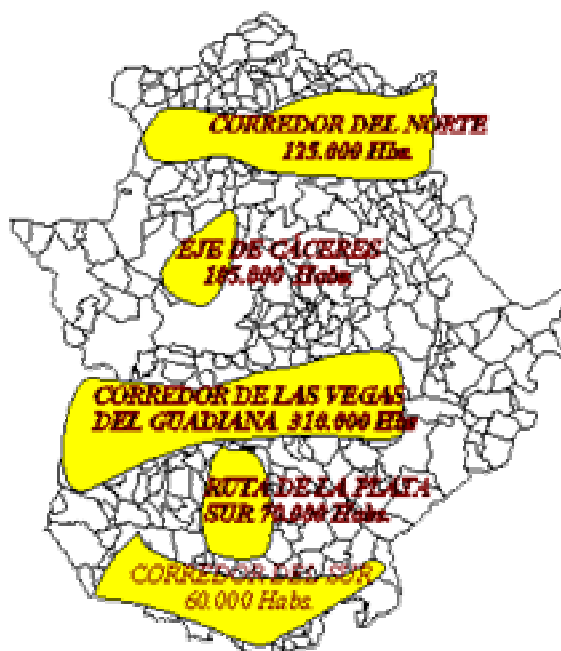
Benito-Villanueva y Lisboa; aunque el nivel de interacción urbana en el interior del corredor es muy desigual.

Las diferencias entre ambas regiones son lógicas, y derivadas en buena parte de su desigual peso demográfico y económico. El Alentejo, con apenas medio millón de habitantes, tiene una densidad media de 20 hbs/km². Mientras que Extremadura, aún teniendo también una de las densidades más bajas de Europa, 26 hbs/km², sobrepasa el millón de habitantes. Por otra parte, en Extremadura se han desarrollado en las pasadas décadas poderosas infraestructuras de regadío que han posibilitado el desarrollo de algunos corredores y la consolidación y crecimiento de ciudades que han actuado como centros de servicios articuladores de las vegas regables; mientras que los grandes regadíos de Alqueva, que hubiesen podido cumplir idéntica función en Alentejo, llevan más de veinte años de retraso. En consecuencia, la principal ciudad alentejana, Évora, alcanzaba en su último censo 53.000 habitantes. Mientras que la principal ciudad extremeña, Badajoz, supera ya los 130.000 habitantes, y la región cuenta con otras dos ciudades (Cáceres y Mérida), además de la conurbación Don Benito-Villanueva de la Serena, que superan los 50.000 habitantes.

LA RED URBANA DE EXTREMADURA

Uno de los primeros intentos de definir un *sistema urbano* extremeño se recogía en el *Reconocimiento Territorial de Extremadura*, realizado en 1980 por INTECSA para el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Dicho estudio planteaba la existencia de nueve *lugares centrales* (Plasencia, Navalmoral, Cáceres, Trujillo, Badajoz, Mérida, Don Benito-Villanueva, Almendralejo y Zafra), y otros núcleos *principales* y *secundarios*, que polarizarían al resto del territorio. Sin embargo, la inexistencia de una adecuada red orgánica de comunicaciones, los profundos déficits infraestructurales y equipamentales de todo tipo, y sobre todo el atraso económico general de la región, han impedido en el fondo la consolidación de ninguno de los *sistemas* entrevistados a nivel teórico como óptimos. Ha sido siempre obvio que había unas ciudades más importantes que otras, las cuales además

EJES ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO



eran retroalimentadas por los sucesivos procesos descentralizadores de la administración, generalmente apoyados en las cabeceras de los partidos judiciales; pero el manejo de las variables normalmente utilizadas no decía mucho más.

Hay que prestar atención, para entender realmente la red urbana extremeña, a una infraestructura que ha resultado fundamental para el desarrollo de Extremadura: los regadíos. En el *Estudio Territorial Extremadura I*, realizado por la UEx y TESYT para la Junta de Extremadura, señalábamos cómo (transformados entre los años '50 y '70), al madurar han complejizado la economía regional y han generado una serie de flujos e interacciones territoriales nuevas, que se superponen (y en buena medida anulan) a las redes y corredores históricos. En dicho estudio utilizábamos el concepto de corredor como *"una unidad estrechamente interrelacionada, que cuenta con una o más concentraciones urbanas de importancia diversa que centralizan las actividades económicas de la zona, y capaz de retroalimentarse a sí mismo. A su vez el conjunto territorial del corredor constituye una centralidad que cohesiona con desigual fuerza un entorno territorial próximo, situado claramente fuera de la zona, y en relación de dependencia"* (Baigorri, 1991:67). En el esquema adjunto se recogen los cinco ejes que desde esta perspectiva estructuran el territorio extremeño. En estos corredores se agrupa más de dos tercios de la población regional, y dentro de los mismos se sitúan las principales ciudades de la región. Otros trabajos han comprobado la existencia de dichos ejes desde otras perspectivas, como la localización industrial (Cortés, 1996:555ss.), o al menos han incorporado la consideración del regadío como elemento vertebrador del sistema urbano (Sánchez Zabala, 1992).



Junto al regadío hay que considerar dos elementos nuevos: en primer lugar el proceso de regionalización, que ha convertido a una de las ciudades extremeñas, no la mayor ni la más importante económicamente, en la capital política y administrativa regional. Este hecho, aunque no ha alterado sustancialmente la estructura de los corredores conformados en los últimos años por el regadío, ha influido notablemente en la recuperación del eje (cada vez más cuarteado) Norte-Sur denominado Ruta de la Plata, a lo largo del cual se ubican algunas de las más importantes ciudades extremeñas

del pasado. En fin, la construcción de la Autovía de Extremadura debe verse también como un nuevo elemento que, a la vez que consolida y aumenta la importancia del *corredor del Guadiana*, va a ayudar a recuperar la importancia

de ciudades excéntricas como Navalmoral (ya beneficiada por los regadíos del Tiétar y los seudoregadíos de Valdecañas) o Trujillo

En el mapa se puede observar la distribución de las ciudades extremeñas, mayores de 10.000 habitantes, y cómo se superponen a los ejes o corredores citados. El conjunto de estas ciudades concentra a casi 470.000 habitantes, esto es el 44,2% de la población extremeña.

LA RED URBANA EN EL ALENTEJO

La Comisión de Coordinación de la Región del Alentejo (CCRA), en su programa operativo de desarrollo (POR), tiene ya avanzada una propuesta de red urbana que se recoge en el mapa adjunto, en la que se consideran cuatro niveles de importancia, o de centralidad (en Extremadura, la obsesión y el tiempo perdido con una comarcalización infausta ha impedido una definición equivalente, es decir asumida como instrumentación del desarrollo por la administración regional). Tan sólo Évora se ubicaría en el nivel 4, como capital regional, y Portalegre, Beja y Sines en el nivel 3. En el nivel 2 aparecen unos centros concentrados en Castro Verde, Montemor, Moura, Estremoz y Elvas, y otros centros difusos como Alcácer do Sal, Grândola y Odemira. Siguiendo luego hasta 35 asentamientos de nivel 1.

Por su parte, la profesora Cascais ha elaborado una jerarquía de ciudades para el Alentejo, atendiendo a una serie de variables como la dimensión, el ratio rural/urbano, la densidad y la concentración urbana, la atracción o las centralidades, que nos permite observar la importancia real que tienen las 14 ciudades consideradas en dicha clasificación, en la que por ejemplo Elvas o Ponte Sôr aparecen, entre otras, con una importancia real sensiblemente superior a las que les otorga la red urbana propuesta por la CCRA, mientras que por ejemplo Grândola aparece con una importancia real notablemente inferior a la que le asigna la CCRA. El orden de importancia de las ciudades del Alentejo, según la profesora Cascais, sería el siguiente: Évora, Beja, Portalegre, Elvas, Ponte Sôr, Estremoz, Sines, Moura, Montemor, Vendas Novas, Alcácer, Castro Verde, Borba y Grândola.

En cualquier caso, en Alentejo existe un reconocimiento de que *"no se verifica la existencia de una red equilibrada de centros urbanos de dimensión media, capaz de constituir una estructura que permita un correcto ordenamiento global de la región"* (CCRA, 1994: 10).

Alqueva, y su efecto en la red urbana

La construcción de la presa de Alqueva, y la transformación en regadío subsiguiente, en el sur de Alentejo, es un factor a tener en cuenta a largo plazo, por cuanto influirá en la promoción de nuevos corredores de comunicación económica, potenciando algunas pequeñas ciudades del Sur, y ello sin olvidar los efectos que pueden derivarse de la extensión del embalse casi hasta las inmediaciones de Badajoz (permitiendo, por ejemplo, la ampliación y mejora de los regadíos de Olivenza y su zona de influencia).

LAS CIUDADES DE EXTREMADURA Y EL ALENTEJO

El propio hecho de hablar de ciudades, para estas dos regiones, ha planteado en algunas épocas ciertas dudas. Si en el siglo XVI no cabía duda alguna del carácter urbano de las que hoy son las principales ciudades de este territorio (es en ese siglo cuando se funda la Universidad de Évora), a partir del siglo XIX no pocos viajeros han dudado sobre si hablar de ciudades o de grandes pueblos polvorientos.

Hoy, cuando culturalmente la inmensa mayoría de la población extremeña, y una parte importante de la alentejana, está urbanizada, en términos físicos es asimismo innegable que las principales ciudades lo son efectivamente (en mayor medida, por su mayor tamaño, en Extremadura). Bien que pertenecientes a categorías muy bajas, en cuanto al tamaño, pero cumpliendo idénticas funciones que otras grandes ciudades; incluso hallando procesos y mecanismos de carácter metropolitano, aunque en algunos casos preferimos hablar de *agrópolis* (como en la *conurbación rurbana* Don Benito-Villanueva-Miajadas).

Naturalmente, al hablar de *ciudades* nos estamos refiriendo a municipios, ya que las características espaciales y los procesos históricos de ambas regiones han favorecido la existencia de diversos núcleos urbanos en muchos municipios, así como la extensión (cada vez más en declive), del poblamiento disperso (en Extremadura rejuvenecido en parte, como consecuencia de las urbanizaciones ilegales, en los últimos años). Sin embargo, no cabe duda de que, si bien espacialmente dispersos, el conjunto de los núcleos de los municipios multinucleares actúan funcionalmente como si se tratase de un sólo núcleo, teniendo los núcleos menores (fundamentalmente poblados de colonización en Extremadura, freguesías en Alentejo) la misma significación funcional y urbanística que los barrios en las grandes urbes.

En el cuadro adjunto se recoge la población de los municipios de más de 20.000 habitantes de ambas regiones. En el mismo hemos incluido ya sumadas tanto las conurbaciones de Don benito y Villanueva como las de Santiago de Cacém y Sines.

En ambas regiones se producen una serie de coincidencias. La fundamental, coincidente con las tendencias continentales, es la progresiva concentración de la población en las principales ciudades, previo paso en ocasiones por las ciudades más pequeñas, lo que agudiza el despoblamiento de los núcleos más pequeños. En Extremadura la población concentrada en municipios de más de 20.000 habitantes alcanzaba a un 25,7% en el Censo de 1970; diez años después se elevaba a casi el 32%, y según el último Censo de 1991 alcanza casi el 36%, siendo previsible que en año 2001 supere el 40%. En Alentejo la concentración en estos municipios mayores alcanzaba casi idéntica proporción en 1991 (un 36,5%). Aunque, en el caso de Extremadura, este hecho parece no amenazar por ahora la supervivencia de los municipios menores, ni siquiera de los núcleos, en Alentejo sí se observa cierta tendencia a la desaparición de algunas de sus núcleos más pequeños.

PRINCIPALES CIUDADES

NOMBRE	REG.	POB. 1991
Badajoz	Ex	130247
Cáceres	Ex	84319
Évora	Al	53754
Mérida	Ex	51135
Don Benito/Villanueva de la Serena	Ex	51129
Santiago de Cacém/Sines	Al	43822
Plasencia	Ex	36826
Beja	Al	35827
Odemira	Al	26418
Portalegre	Al	26111
Elvas	Al	24471
Almendralejo	Ex	24120

Otra de las consecuencias coincidentes es el tipo de crecimiento, de carácter compulsivo y desordenado, de las principales ciudades, observándose en todas ellas tanto fenómenos de especulación del suelo, como de fragmentación y segregación social, al no poder hacer frente de forma planificada (en unos casos por falta, y en otros por exceso de planificación) a la afluencia masiva y continuada de población procedente de los núcleos menores. En Alentejo se ha hablado, al analizar las ciudades, de crecimiento sin objetivo. *"Las ciudades asisten a su propio crecimiento y no pueden hacer nada; cada nuevo elemento acontece como si nada hubiese, como si cada ciudad fuese a nacer en ese momento. Y está desarticulada la periferia de las ciudades, fruto de*

una 'clandestinidad antigua' que se ve sustituida por una 'planificación a empujones'" (Cascais, 1993). Y respecto a Extremadura hemos señalado la 'improvisación calculada' como modelo de crecimiento urbana, la construcción en aluvión, la congestión y la especulación como bandera, pues *"ha sido en el solar urbano, en la ciudad, donde se han concitado casi todas las expectativas empresariales"* (Rodríguez Cancho, Baigorri, 1994).

Sin embargo, se perciben algunas diferencias sustanciales. Pues, al menos hasta la fecha, en la mayoría de las ciudades de Alentejo, siguiendo en parte el ejemplo de Évora, han sabido conservar vivo y habitado el casco antiguo. Yendo aún más allá, Évora se ha integrado en una red europea de ciudades medias y ha liderado la realización de planes estratégicos de desarrollo para este tipo de ciudades. Por el contrario, el proceso en las principales ciudades extremeñas es hacia el vaciado de los centros históricos, tras la ya irreversible ruptura de las murallas, y su consiguiente degradación (salvo en Mérida, donde la omnipresencia de la administración regional en el centro ha evitado su degradación, aunque plantea otro tipo de problemas urbanísticos). Y no es previsible que actuaciones aisladas, como el Plan Urban en Badajoz (financiado en parte con fondos comunitarios), modifiquen esta tendencia, ya que se centran en áreas demasiado pequeñas y delimitadas y no se integran en un proyecto global de ciudad, por lo que bien pudieran convertirse en meros reactivadores de la especulación. El dinero, sin imaginación, casi nunca resuelve otra cosa que la economía de los intermediarios.

¿HACIA UNA RED URBANA EXTREMEÑO-ALENTEJANA?

La consecuencia lógica de cualquier análisis transfronterizo, especialmente si debe ajustarse a parámetros de brevedad y síntesis, es proyectar las potencialidades de interrelación entre Extremadura y el Alentejo. En el tema que nos ocupa, debemos intentar también ojear el horizonte del futuro a medio plazo para ver si virtualmente es factible llegar a hablar en un futuro de un *sistema de ciudades extremeño-alentejano*. Teniendo en cuenta también el marco global de las redes y corredores urbanos portugués, español y europeo, así como las posibilidades de interacción de las ciudades a ambos lados de *la raya*.

Una visión de futuro

Podemos lanzar una hipótesis de futuro sobre la red urbana de ambas regiones, que se recoge en el siguiente esquema. Es, ciertamente, un modelo que creemos recoge las tendencias, tanto económicas como políticas (es decir, tanto la realidad como la voluntad de los actores) que se observan, pero que obviamente es a la vez una propuesta de acción, esto es una elección de lo que estimamos como más apropiado para una adecuada integración, en el nuevo marco comunitario, de Extremadura y el Alentejo, a través de su red de ciudades.

Las ciudades de Extremadura y Alentejo, en una nueva situación estratégica para el año 2000



Sin moverse del sitio, la posición de una ciudad puede sin embargo modificarse, como efecto de los cambios que se producen en su entorno. Creo que este fenómeno se está produciendo ahora respecto a las ciudades de Extremadura y Alentejo.

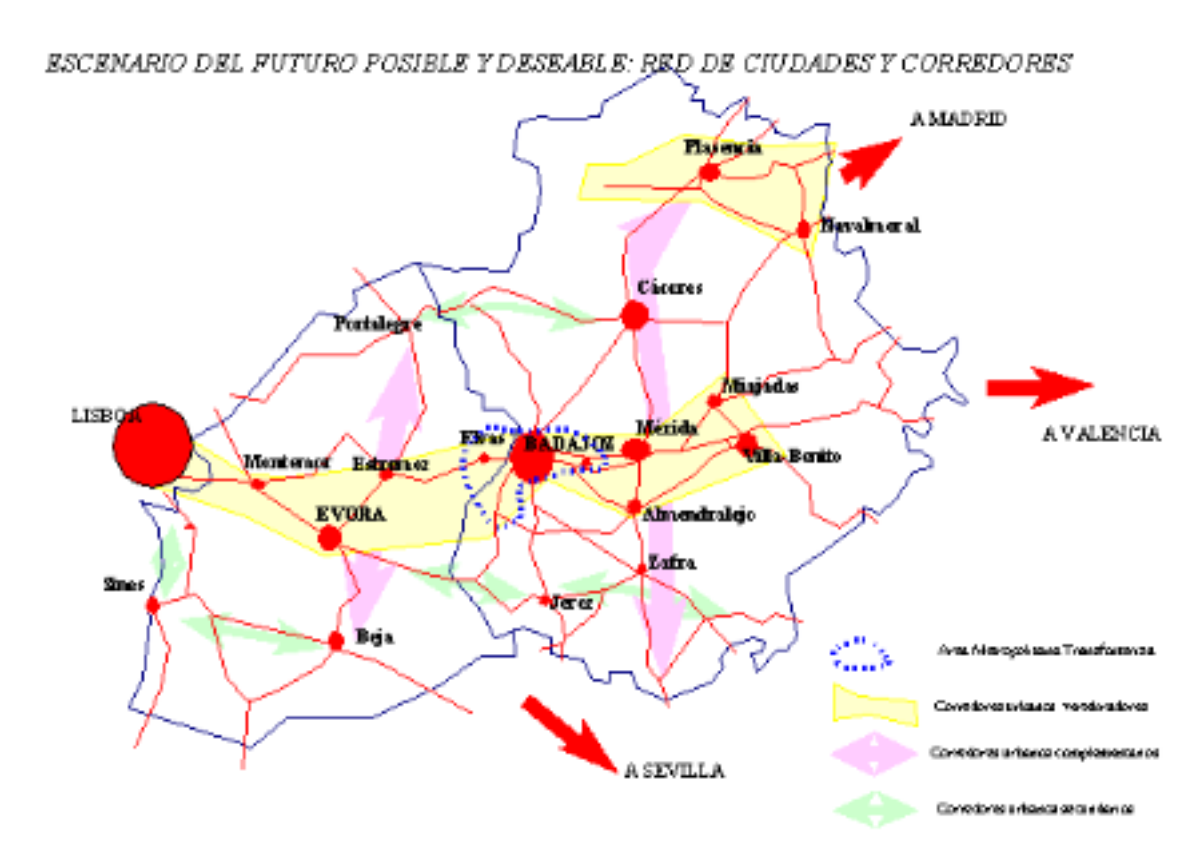
En el documento *Network Strategy for Medium-Sized Cities*, elaborado por el conjunto de ciudades que junto a Évora forman una red europea de ciudades medias, se plantea como hipótesis una prolongación virtual del corredor metropolitano europeo, hacia el Suroeste, conectando las principales ciudades del Norte y el Centro de Europa con las capitales peninsulares (Silva, 1994a: 59). La propuesta tiene cierta lógica, más política que económica, pero es en cualquier caso una tendencia ilusionante para nuestras regiones.

Por su parte, en otros documentos hemos señalado para las principales ciudades extremeñas "la posición relativamente buena en el triángulo Madrid-Lisboa-Sevilla" (Baigorri, 1990: 10). Y no hay que olvidar tampoco que la mejora en las comunicaciones en el eje Lisboa-Valencia puede tener asimismo cierta incidencia. En suma, la nueva posición, que ya reportó ciertos beneficios promocionales con ocasión de la Exposición Universal de Sevilla, puede contribuir aún en mayor medida al conocimiento y la promoción de las principales ciudades de la zona con ocasión de la próxima Exposición Universal de Lisboa.

Tenemos en cuenta, en este futurible, la ubicación de estos espacios regionales en un marco territorial importante, dentro del conjunto peninsular y europeo. Pues la integración de Portugal en la UE ha supuesto una modificación fundamental en la posición estratégica de las dos regiones, al quedar ubicadas en un

espacio aproximadamente central entre las dos capitales estatales peninsulares.

Naturalmente, para que sacar partido de estas virtualidades las ciudades que se observan como estructurantes de la futura red urbana de Extremadura y el Alentejo deben tomar conciencia de su importancia real, de su papel como motores del desarrollo regional, arrojando el desafío de definir modelos de ciudad capaces de insertarse en la nueva sociedad global. Ello implica, entre otras cosas, el diseño de un planeamiento urbanístico que, siguiendo el modelo de Évora, vaya más allá de la mera regulación de la edificación.



Extremadura y Alentejo están en camino de resolver la dicotomía rural/urbana, al empezar a possibilitarse la permanencia de la población en sus lugares de origen. Pero ahora deben responder al desafío de la urbanización. Tanto en el sentido de completar la urbanización cultural de toda la población, rural y urbana, como sobre todo en el sentido de consolidar una red urbana que permita economías de escala para el desarrollo social, económico y cultural. Sólo la existencia de ciudades importantes posibilita la existencia de espacios virtuales en los que hallamos el fomento de la libertad de creación e innovación cultural, social y económica. Y ello sin cometer los errores cometidos en las grandes ciudades. Como en tantas otras cosas, también en el proceso de urbanización el hecho de ir con retraso puede suponer, a la larga, un beneficio.

La mini-metrópolis transfronteriza de Badajoz

Si hay un elemento, en ese fitunble, que ya puede observarse, es la función centralizadora que, fundamentalmente a través del comercio y el ocio, y de servicios especializados como la Universidad, está cumpliendo Badajoz. Una ciudad que se encuentra en un proceso compulsivo de crecimiento, y que tiende a extenderse en todas las direcciones sin orden ni control, no habiendo resuelto los sucesivos planes de ordenación urbana (PGOU) la definición de un modelo de ciudad. Las vegas del Guadiana, que hasta los años '90 se habían salvado del crecimiento urbano, empiezan también a estar amenazadas, tanto en las zonas de regadíos de iniciativa privada de la margen izquierda como en las estribaciones del Canal de Montijo, en el arranque del Rincón de Caia.

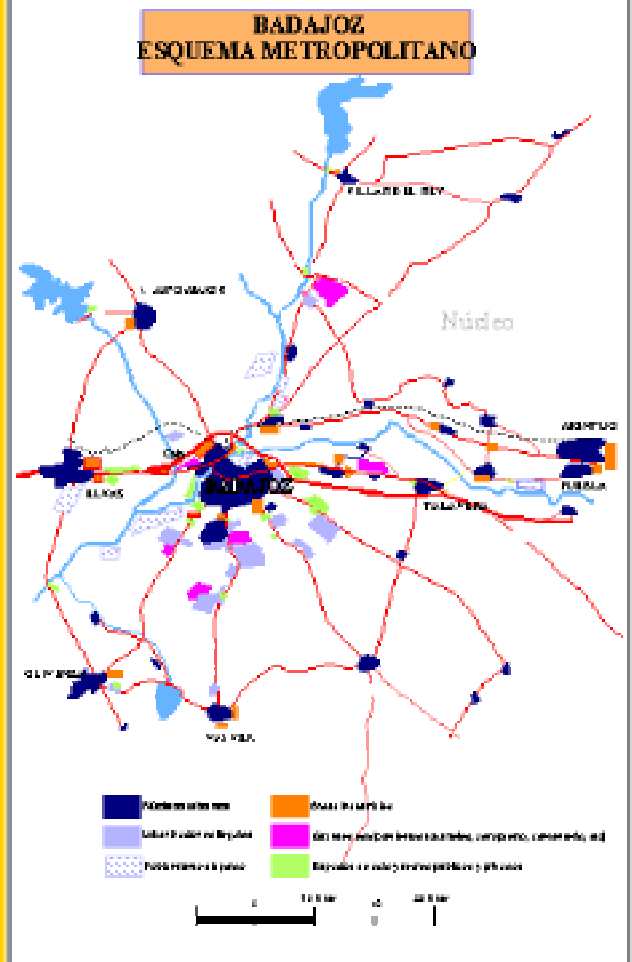
En un reciente estudio sobre el desarrollo del municipio, realizado entre 1994 y 1995, hemos mostrado la virtualidad de un área metropolitana, de carácter tanto netamente urbano como agropolitano, que se extendería al Norte y al Sur dentro del propio término municipal de Badajoz -uno de los más grandes de España-, pero sobre todo de Este a Oeste abarcaría prácticamente desde Montijo a Elvas y Campomaior (Baigom, 1995).

La consolidación de este área metropolitana transfronteriza exige, naturalmente, una voluntad de planificación que supera las capacidades locales y que en consecuencia debe ser asumida también por las administraciones regionales respectivas, y apoyada financieramente por la administración comunitaria dado el interés que este tipo de experiencia de cooperación transfronteriza puede llegar a alcanzar. Por supuesto, ello exige la redefinición del modelo urbano de Badajoz, así como de Elvas, que deben tender a confluir en la antigua frontera de Caia, si no con los usos residenciales, sí con los terciarios y sobre todo con los cuaternarios (Universidad, Institutos Tecnológicos, Centros de Congresos y Exposiciones, etc).

Bajo esta hipótesis, nos encontraríamos a medio plazo con una conurbación de más de 250.000 habitantes, en un punto bastante centrado respecto al conjunto extremeño-alentejano, y situado no en el centro geográfico pero sí en el centro económico y territorial del triángulo formado por tres de las principales metrópolis de la Península: Madrid, Lisboa y Sevilla. Esto es en el centro de un triángulo con más diez millones de habitantes.

Cualquier esfuerzo que se haga en el desarrollo del área metropolitana de Badajoz redundará, por tanto, en beneficio de la totalidad de ambas regiones, que contarán con un centro en el que las economías de escala permitirán la ubicación de ciertos servicios y establecimientos productivos que hoy deben demandarse en otras ciudades de fuera de ambas regiones. Lo que en absoluto implica, obviamente, el abandono del resto de las ciudades, pues justamente sólo la existencia de una red, de una malla densa y fuerte de pequeñas ciudades, puede permitir la articulación del desarrollo de estas regiones. Una red que, a su vez, posibilitará que la ruralidad sea no sólo una forma física de ocupación residencial del espacio, sino también y sobre todo un recurso productivo, pero desde luego de ninguna forma un modo de vida inevitable para sus ciudadanos.

Algunos proyectos de planificación regional han entrevistado hace años este proceso, en mayor medida en Portugal que en Extremadura. Entre los trabajos preparatorios del IV Plan de Fomento, la Comisión de Planeamiento de la Región del Sur de Portugal (que incluía también el Algarve), en el documento *Análisis y diagnóstico de la situación regional. Elección de los objetivos y las opciones de desarrollo*, proponía en 1972 un esquema (ver gráfico adjunto) en el que se atribuía ya a Badajoz, implícitamente, un carácter de metrópoli transfronteriza. En el caso extremeño, y salvo el ya citado *proyecto de desarrollo local de Badajoz*, no hemos hallado documentos en que este nuevo hecho territorial se plantee explícitamente. En este documento se



BIBLIOGRAFIA

Baigorri, Artemio (1990) 'Por un desarrollo lighth. De los Santos Inocentes a la Extremadura postindustrial', EXTREMADUDA, 1, pp. 3-12

Baigorri, Artemio (1991), 'Los factores determinantes de la estructura territorial de Extremadura', en Baigorri, A., Rodriguez Cancho, M., dirs. (1991), *Estudio de Ordenación Territorial Extremadura I*, Junta de Extremadura, Mérida (Tomo I)

Baigorri, Artemio, dir. (1995), *Estudio socioeconómico de Badajoz*, Ayuntamiento de Badajoz

Baigorri, A., Rodriguez Cancho, M. (1994), 'La práctica urbana', Hoy (15/V, p. 24), Badajoz

Barrientos, Gonzalo (1990), *Geografía de Extremadura*, Universitas, Badajoz

Cascais, Mariana (1993), *A urbanização dos homens e a urbanização dos espaços. O caso particular do Alentejo*, Tesis Doctoral, Universidad de Évora

Cortés, Georgina (1996), 'Localización industrial en Extremadura', en S. Zapata (ed.), *La industria en Extremadura*, Universidad de Extremadura, Madrid, pp. 501-570

Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, CCRA, (1994), *Programa Operacional do Alentejo*, Évora

Comissão de Planeamento da Região do Sul (1972), *Análise e diagnóstico da situação regional. Escolha dos objectivos e opções de desenvolvimento*

Estadão, Paulo, Leitão, Aristides (1985), 'Alqueva e o ordenamento do Alentejo. Un proceso em aberto', en VV.AA., *Prosseguir Alqueva*, Caminho, Lisboa

Gaspar, Jorge (1981), *A área de influência de Évora. Sistema funções e lugares centrais*, Centro de Estudios Geográficos, Lisboa (2ª edición)

INTECSA (1980), *Reconocimiento Territorial de Extremadura*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid

Lopes de Melo, Francisco (1967) 'Determinação da zona de influência de Évora', A CIDADE DE ÉVORA, Nº 48-50, 1965-67, pp. 5-48

Sánchez Zabala, Ricardo (1992), *Comarcalización funcional y ordenación del territorio en Extremadura*,

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Cáceres

Silva, Jorge, coord. (1994), *Network strategy for medium-sized cities*, CEMR-CE-DG XVI, Lisboa