

# La red urbana ibérica

© Artemio Baigorri

---

Publicado en L. de la Macorra y M. Brandão, eds., *La economía ibérica: una fértil apuesta de futuro*, Editora Regional de Extremadura, Mérida, 1999, pp. 261-289

---

*"El espacio es una forma que en sí mismo no produce efecto alguno. Sin duda en sus modificaciones se expresan las energías reales; pero no de otro modo que el lenguaje expresa los procesos del pensamiento, los cuales se desarrollan en las palabras pero no por las palabras. (...) Lo que tiene importancia social no es el espacio, sino el eslabonamiento y conexión de las partes del espacio, producidos por factores espirituales".*

(Georg Simmel, *Sociología*, 1908)

## 1. La urbe global y las redes urbanas

En diversos trabajos venimos desarrollando a nivel teórico, desde (Baigorri, 1995), el concepto de *urbe global*, al amparo del cual debemos analizar la red urbana ibérica. Definimos la urbe global como un continuum inacabable en el que se suceden espacios con formas y funciones diversas, con desiguales densidades habitacionales, cohesionados por diversos nodos o *centralidades*, pero que en su totalidad participan de una u otra forma y a todos los efectos de la civilización y la cultura urbanas (Baigorri, 1998). Ese concepto abstracto se materializa, en este momento histórico, en una red urbana constituida por unidades que pueden distinguirse empíricamente, aunque en no pocos casos, así en las conurbaciones y en las denominadas *regiones urbanas*, dichas unidades sean difícilmente delimitables.

Así viene ocurriendo desde que los conceptos de lo urbano se hicieron metatopográficos. El concepto gottmaniano de *metrópolis* nunca ha constituido una dificultad para la distinción entre las unidades político-administrativas que la forman; incluyendo la manifestación de intereses y estrategias individualizadas, y a menudo contrapuestas, de los distintos municipios -o perímetros administrativos, en general- que conforman las metrópolis. La definición por Gottman del concepto de *megalópolis* no impidió tampoco el discernimiento de ciudades concretas que, formando parte de dicho aglomerado urbano, se benefician o sufren las sinergias -positivas y negativas- del aglomerado, pero tienen a su vez perfiles claramente delimitados, políticas individuales, y estrategias consecuentes. Incluso el novísimo concepto de *metapólis* propuesto por Ascher (1995), entendido como algo "*más allá de las ciudades*", y referido el conjunto de Europa o de Norteamérica como regiones o continuos urbanos en el futuro (concepto que no va mucho más allá del de Gottman), se concreta en espacios urbanos perfectamente discernibles y delimitables.

Del mismo modo, en la urbe global podemos distinguir fácilmente cómo los distintos nudos, más o menos importantes demográficamente, más o menos influyentes desde el punto de vista económico, político o cultural, siguen correspondiéndose en buena medida con espacios históricos, para los que conservamos la rudimentaria definición de *ciudades*. Si bien se hace crecientemente difícil una correspondencia directa entre dichos espacios sociales y los lugares físicos en los que las ciudades surgieron y se han desarrollado.

Los teóricos de las ciudades-mundo, aún cuando atribuyen un peso excesivo y determinante a las tendencias a la centralización del poder y de la actividad económica, admiten que "*existen no obstante una multiplicidad de correlaciones espaciales para esta concentración, y en este sentido vemos emerger una nueva geografía del centro, que puede incluir una red metropolitana de nodos conectados a través de las telecomunicaciones avanzadas. No se trata de suburbios en el sentido en que los concebíamos veinte años atrás, sino de una nueva forma o espacio de la centralidad*" (Sassen, 1995:73). Hasta qué punto tales centros virtuales podemos asignarlos a un lugar geográficamente definido es una cuestión que está por resolver. Pero, en cualquier caso, no podemos negar que tales lugares son materializaciones de la urbe global en los que las gentes viven, disfrutan, se afanan y traba-

jan, existen y tienen nombres, por más que en muchos casos el propio nombre geográfico pueda constituir incluso un equívoco. Pero, sobre todo, en los mismos términos que hablamos de las ciudades-mundo consideradas, también podríamos hacerlo de otros muchos nodos de la red urbana global, de mucha menor escala tanto física como virtual.

En suma, más allá -en realidad, más acá- de la urbe global no podemos negar la existencia de ciudades concretas, cuyo espacio social puede diferir del geográfico, pero que constituyen en cualquier caso objeto de estudio también en sus individualidades, que responden a los intereses concretos de sus habitantes -o de sus grupos dominantes-. La importancia de la existencia de la urbe global radica, en este caso, en la inevitabilidad de tener en cuenta la posición -o posiciones- y funciones de la ciudad concreta en la urbe global.

El rápido desarrollo de las teorías de la globalización, y en el caso del análisis de la ciudad de las teorías de las *ciudades-mundo*, ha centrado los análisis casi en exclusividad en este tipo de megalópolis, como si el carácter 'ordenador' que tienen en la red fuese determinante del comportamiento del conjunto. Como ya hemos apuntado, esa posición presupone un principio estructuralista de carácter jerárquico que a nuestro modo de ver no puede aplicarse plenamente al funcionamiento de la red global, mucho más imprevisible e incluso anárquica de lo que puede desprenderse de dichas teorías. Por el contrario, es necesario el análisis también de los nodos de importancia diversa de la urbe global, así como el de esos intersticios en los que según hemos demostrado se mantiene la ruralidad, y por supuesto de ese tipo de sinapsis que es el territorio, para poder construir una imagen más o menos acabada del conjunto de interacciones que mantienen esa urbe global en términos casi virtuales, y poder entrever las tendencias evolutivas de la misma.

Tradicionalmente, y gracias al apoyo -demasiado a menudo único apoyo- de la Demografía, la diferenciación entre lo rural y lo urbano ha sido particularmente sencilla, dependiendo del punto en que -por supuesto, siempre de forma arbitraria- se decidiese fijar la densidad a la que se atribuía la condición de *población urbana* (Davis, 1967:14). La cuestión del tamaño ha sido, en realidad, el criterio básico para la distinción de lo que es ciudad de lo que no lo es, de lo que es urbano de lo que es rural.

Cuando estamos planteando la ruptura de la dicotomía rural/urbano, las cosas se ponen desde un punto de vista analítico sensiblemente más difíciles. Recordemos que, todavía en 1973, Lewis Mumford consideraba que *"la definición misma (de ciudad) está todavía en discusión"* (Mumford, 1973:384), y que a principios de la presente década se apuntaba el registro y codificación de más de cien definiciones operativas, y a menudo contradictorias, de lo urbano y la urbanización (Salcedo, 1990:247). Habitualmente se atiende, tanto para definir *lo urbano*, como para clasificar jerárquicamente los núcleos urbanos, fundamentalmente a cuatro tipo de componentes analíticos.

### ***El tamaño***

Se consideran límites inferiores de entre 10.000 y 100.000 habitantes, según los fines de la delimitación, para definir desde qué tamaño se considera a un núcleo como ciudad. Es el indicador más utilizado en España, pero es muy errático y fuertemente marcado por el relativismo territorial. A menudo hallamos en un mismo trabajo, con unas pocas páginas de separación, cómo la cifra en la que se fija el *corte* entre el asentamiento rural y la ciudad varía sustancialmente. Lo mismo ocurre en trabajos sociológicos (FOESSA, 1970:1188ss.), que en otros de carácter geográfico (Zoido, 1995:145ss.). Contemplando el tamaño de las ciudades a escala mundial, desde la perspectiva del relativismo sociológico este indicador es de todo punto inconsistente.

El concepto de urbe global nos ayuda a superar las limitaciones del tamaño, por cuanto en el mismo no establecemos exactamente una jerarquía -de tamaño o funcional-, sino que más bien nos interesa conocer la dirección de los flujos -de información, capital, trabajo o energía- y los distintos roles que desempeñan los nodos de la red. La cuestión del tamaño hay que circunscribirla por tanto, en cada caso analizado, al entorno homogéneo más inmediato, siempre que no olvidemos que, *"la misión peculiar de la ciudad consiste en aumentar la variedad, la velocidad, el grado y la continuidad de la relación humana"* (Mumford, 1973:388), lo que guarda una estrecha relación con el tamaño, según puso de manifiesto Durkheim, pero también con la forma y la función.

### ***La actividad predominante***

Se entiende que la ciudad diversifica y complejiza las actividades, y sobre todo *debe* diferenciarse de un entorno que se supone rural y agrario, de forma que se ha venido tomando el peso relativo de la actividad en el sector agrario. Pero este indicador plantea, como el tamaño, la cuestión de la arbitrariedad en el *corte* a partir del cual la diferencia cuantitativa se supone que genera una variación cualitativa. Y el desarrollo de la telemática ha puesto de manifiesto las limitaciones de este factor, ya que la diversificación de las actividades se produce también en los asentamientos que bajo ningún parámetro serían considerados *urbanos*<sup>(1)</sup>.

### ***El modelo productivo***

Se ha considerado que distingue a la ciudad la exportación de bienes y servicios hacia su entorno, del que importa alimentos. Sin embargo, hoy encontramos que supuestas zonas rurales importan la misma proporción de alimentos que las ciudades, dada su creciente especialización productiva. Aún si éste parámetro funcional lo entendiésemos en un sentido más amplio, atribuyendo a los asentamientos urbanos la cualidad de *centros de consumo de masas*, tampoco nos sería de utilidad en las sociedades avanzadas, donde a menudo los principales centros de consumo de masas -grandes centros comerciales- se ubican relativamente lejos de las ciudades, en áreas *rurales* equidistantes de varios centros urbanos y donde el suelo es más barato. Además, ciertas áreas *rurales* o *naturales* constituyen a su vez, en su propia ruralidad o supuesto estado de naturaleza, centros de consumo de masas altamente especializados.

### ***Los indicadores sintéticos***

Desarrollados desde hace décadas ante la incertidumbre de los factores citados, definen lo urbano "*como una cifra producida mediante la combinación, más o menos afortunada, de magnitudes de diversa naturaleza*" (Salcedo, 1990:247). Aunque se vienen construyendo con aparatos estadísticos crecientemente complejos, siguen chocando con la barrera del relativismo territorial, incluso a niveles nacionales.

En suma, se hace cada vez más difícil incluso el definir el contexto en el que debemos movernos. Pues las características de la urbanización son distintas según sea el contexto más inmediato de nuestro objeto empírico: sea la

región de Extremadura, o incluso sus regiones contiguas, como Andalucía o Alentejo; sea el conjunto de España, o de la Península Ibérica; sea el contexto de la Unión Europea; o sea el sistema mundo. De ahí que optemos por aceptar las definiciones institucionales de los institutos de Estadística, los cuales coinciden en España y Portugal en el corte de los 10.000 habitantes, para separar los asentamientos que *podrían ser considerados* como ciudades de los que oficialmente no lo son.

## 2. El tamaño de las ciudades ibéricas

Aunque en otras áreas del planeta debería ser distinta, podemos establecer como hipótesis de trabajo, para el conjunto peninsular, el siguiente agrupamiento atendiendo exclusivamente al tamaño:

**Ciudades de 10.000 á 100.000 habitantes**, que suelen ser pequeñas ciudades funcionalmente especializadas (agrocidades, capitales administrativas de ámbito provincial o regional, ciudades industriales, ciudades turísticas, etc...)

**Ciudades de 100.000 á 500.000 habitantes**, consideradas ciudades medias

**Ciudades de 500.000 á 1.000.000 de habitantes**, que en el ámbito europeo pueden considerarse grandes ciudades

**Ciudades de más de 1.000.000 de habitantes**, a las que puede considerarse, al menos a escala europea, como metrópolis

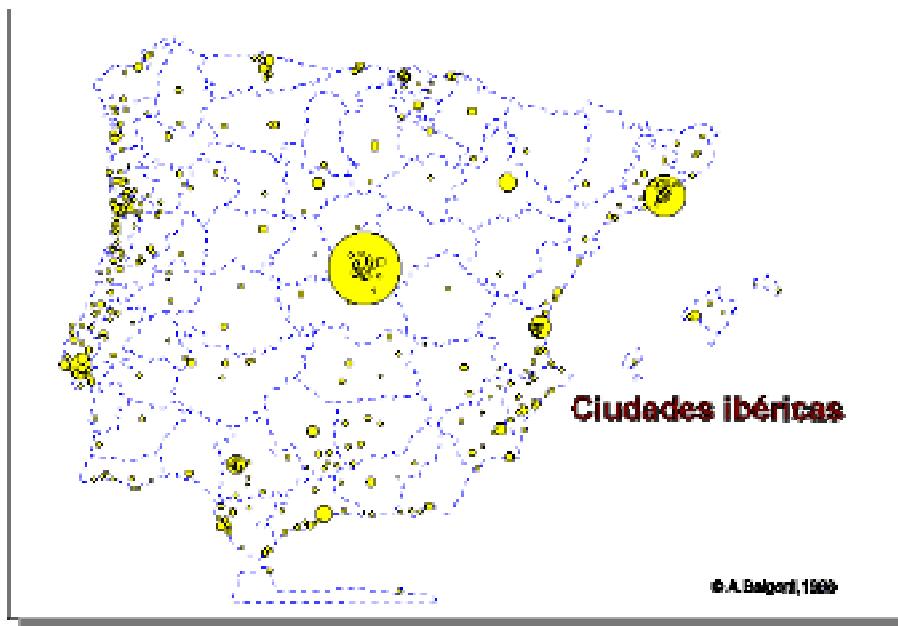
Sin embargo, a partir de este punto, la diversidad se dispara. En los tramos bajos se hace muy difícil distinguir, en la literatura especializada, si algunos de los asentamientos que sobrepasan los 10.000 habitantes son ciudades, *agro-ciudades*, o simplemente grandes asentamientos rurales. Mientras que en los tramos altos surge la confusión cuando empezamos a hablar de grandes ciudades, y aún más de metrópolis o incluso ciudades-mundo. En Portugal, la capital del país, Lisboa, con apenas un millón de habitantes, y poco más de dos millones incluyendo su área metropolitana, no cabe duda de que constituye una metrópolis local, aunque en el conjunto peninsular se

ubicaría entre la tercera y la quinta posición en la jerarquía de ciudades (según atendamos al municipio o el AM). Por su parte, en España, Madrid constituye no sólo una metrópoli de importancia en el sistema urbano europeo, con casi tres millones en la ciudad y más de cuatro si incluimos el AM, sino que forma parte del paquete de ciudades-mundo considerado por Friedmann -aunque no se considera así en la obra, más antigua, de Peter Hall-; sin embargo, juega sólo un papel periférico en el grupo de ciudades-mundo que actuarían, según dicho paradigma, como '*ordenadores*' del sistema urbano mundial.

Por otro lado, la medida de las ciudades no es posible deducirla de los datos censales, con los que debemos trabajar, ya que éstos se refieren a los términos municipales. En muchos casos, aunque existe una 'frontera' administrativa entre dos o más núcleos urbanos, éstos constituyen de hecho un aglomerado en términos funcionales, económicos y de interacción social.

Pero, en un sentido bien distinto, hallamos también municipios que incluyen diversos núcleos urbanos de relativa importancia, o una masa informe de poblamiento disperso, por lo que la población señalada por los censos y padrones, referida al conjunto municipal, no refleja la importancia real -menor a la inducida-, de la ciudad capital del término municipal. A veces una parte más o menos importante de la población que censal y administrativa se asigna a una ciudad depende funcionalmente y se vincula social y económicamente a otra distinta.

En cualquier caso, debemos insistir en el carácter relativo de la medida de las ciudades. Aunque, ciertamente, la relatividad afecta en mayor medida a los niveles más bajos y más altos de la jerarquía. Hablar de 'grandes ciudades' refiriéndonos a las que sobrepasan los 500.000 habitantes resulta ciertamente pretencioso en un planeta en el que en 1990 había 281 *ciudades-millón* -como se denomina a las que superan esa cifra mágica en la demografía urbana-, de las cuales 61 se sitúan en Europa, y 12 *megaciudades* -ciudades o conjuntos metropolitanos con más de diez millones de habitantes- (Habitat, 1996:11ss.). En el otro extremo, calificar de ciudades, por más que las entendamos como *pequeñas*, a todos aquellos núcleos o aglomeraciones con una población entre 10.000 y 100.000 habitantes, puede resultar un ejercicio fallido en muchos casos.



En cuanto a las ciudades medias (entre 100.000 y 500.000 habitantes), la variabilidad es asimismo tan enorme que hay quien duda de que deba utilizarse tal categoría, que a menudo se presta a confusión. Como mínimo, a la consideración del tamaño debe unirse la función, pues hallamos ciudades de más de 100.000 habitantes que en modo alguno contienen la complejidad social, cultural, económica, en suma funcional, de la ciudad media, por su carácter de ciudades-dormitorio, ciudades de monocultivo productivo, etc<sup>(2)</sup>.

### 3. La posición de las ciudades

Además, la propia posición espacial de la ciudad modifica estas características. Ciudades como Santiago de Compostela -o incluso El Ferrol-, en Galicia; Reus, en Cataluña; o Mérida en Extremadura, más allá de su diversidad funcional y de tamaño -entre 50.000 y 90.000 habitantes- coinciden en una posición importante en la red urbana, lo que hace que, pese a no alcanzar esa barrera arbitraria de los 100.000 habitantes, cumplan funciones, en algunos casos, incluso de tipo metropolitano. En otros casos, aglomeraciones de ciudades que no alcanzan de lejos los 100.000 habitantes constituyen en su conjunto una densa malla urbana que a todos los efectos debería analizarse de forma conjunta, aunque en casi todos los casos aparece dentro del conjunto una ciudad que supera los

100.000 habitantes. El concepto estándar de *regiones urbanas*, pensado para las grandes megalópolis, no sirve para esas aglomeraciones simplemente por una cuestión de escala<sup>(3)</sup>; y sobre todo porque, frente a ese concepto jerarquizante, que exige la preeminencia de una gran ciudad central, se presentan territorial y socioeconómicamente más bien en términos de red. La gran conurbación que se extiende entre Murcia y Benidorm, y que se adentra en el interior de las provincias de Murcia y Alicante, no aparece articulada en torno a una de sus ciudades en concreto; Alicante, Murcia y Elche, además de otras de menor tamaño, inter-actúan estrechamente en el marco de una densísima red de ciudades medias y *agrociudades*, con numerosos intersticios de poblamiento disperso de carácter rural, e incluso de esoacios naturales, hasta constituir ese aglomerado de más de 1,8 millones de habitantes que marca el extremo sur del denominado Arco Mediterráneo. Mumford utilizó, junto al de *región urbana*, el término *red urbana regional*, que él señalaba como una forma emergente distintiva de la cadena evolutiva eopolis/polis/metrópolis/megalópolis/conurbación (Mumford, 1973:384); es sin duda un término mucho más adecuado para definir las situaciones a que nos estamos refiriendo.

Deberíamos por tanto hablar, en este caso, de *redes metropolitanas regionales*, y es aquí donde comienza a ser de utilidad la introducción del concepto de *mesópolis*, para identificar a los principales centros urbanos interrelacionados pero no contiguos que articulan dichas redes, y que sin embargo no alcanzan a constituirse individualmente en metrópolis centralizadoras u ordenadoras del conjunto. Algo parecido podríamos decir del corredor que se extiende entre Vigo y El Ferrol, en Galicia, en el que resulta difícil fijar una ciudad claramente centralizadora de un conjunto que alcanza 1,6 millones de habitantes. Y, a una escala menor, podríamos señalar la conurbación lineal de carácter transfronterizo que se extendería desde San Sebastián a Bayona, y que suma casi 400.000 habitantes en el lado español y más de 180.000 en el lado francés. Así como, en último término, cabría señalar el corredor que se extiende entre Elvas (en Portugal) y Mérida, con casi 250.000 habitantes y en el que no puede decirse que ni siquiera la mayor de las ciudades existentes, Badajoz, constituya nítidamente una ciudad central en términos jerárquicos (Baigorri, 1999).

## 4. Funciones urbanas

Como ha quedado expuesto, la consideración de la diversidad funcional a que responden los distintos núcleos urbanos nos ayuda también a reducir la perplejidad en la que puede sumirnos la mera consideración del tamaño. Siendo además una cuestión a la que se ha dedicado, a lo largo del siglo XX, especial atención en la planificación territorial, en el campo de la Sociología en particular desde la Ecología Humana (Duncan, 1960), partiendo de la hipótesis de la dominación metropolitana, según la cual una gran ciudad tiende a controlar la distribución de personas, instalaciones y servicios, en una gran región circundante, centralizándolos, es decir, dando lugar a una gradación que está en función de la distancia al centro (Bogue, 1949).

No vamos a extendernos en una cuestión sobre la que la literatura ha sido abundantísima a lo largo de medio siglo, y que ha dado lugar a los modelos de sistemas urbanos cuyas limitaciones hemos expuesto en otros trabajos (Baigorri, 1991, 1997, 1999), frente al modelo interpretativo de red en que nos amparamos. Pero sí nos interesa resaltar la necesidad de tener en cuenta las funciones para analizar las estructuras y subestructuras de la red urbana global. Funciones que tradicionalmente han sido entendidas de forma muy diversa, pero que pueden sintetizarse en las siguientes: función religiosa, de recreo o salud, industrial, capitales políticas y/o militares, cultural, etc. Sobre la base del '*principio de la función clave*', desarrollado por la Ecología Humana, se acepta de forma general desde el análisis regional el principio de que el crecimiento de una ciudad depende de su capacidad para ofertar de forma eficaz productos y servicios a poblaciones del exterior. (Anderson, 1973:404).

Entre los modelos funcionalistas más reciente, hallamos particularmente interesante la siguiente clasificación, realizada pensando precisamente en las ciudades europeas.

### TIPOS FUNCIONALES DE CIUDADES

<b>Tipo de ciudad</b>	<b>Características</b>	<b>Ejemplos</b>
Ciudades Globales	Acumulación de sedes centrales financieras, políticas, económicas y culturales de importancia global-mundial	Londres, Madrid, Paris,
Ciudades de servicios	Basadas en industrias avanzadas, cen-	Bristol, Reading,

y ascenso	tecnología en centros nacionales de I+D, servicios orientados a la producción de importancia internacional	Munich, <i>Barcelona</i>
Ciudades industriales en declive	Basadas en industrias tradicionales (monoestructuradas), infraestructura física obsoleta, desempleo estructural	Metz, Oberhausen, Mons, Sheffield, <i>Bilbao, Oporto</i>
Ciudades Puerto	Industrias de construcción y reparación naval en declive, legado ambiental, las situadas al Sur se añaden funciones de entrada	Liverpool, Génova, Marsella, <i>Lisboa, Cádiz, El Ferrol</i>
Ciudades en ascenso sin industrialización moderna	Extensa economía informal y subclases marginalizadas, desarrollo y deterioro ambiental	Palermo, Tesalónica, Nápoles, <i>Murcia, Elche</i>
Ciudades de una empresa	Economía local muy dependiente de una sola empresa	Leverkusen, Eindhoven, <i>¿Zaragoza?</i>
Nuevas ciudades	Ciudades completas en sí mismas con población procedente del hinterland de las grandes aglomeraciones urbanas	Milton Keynes, <i>Tres Cantos</i>
Satélites monofuncionales	Nuevos esquemas urbanos dentro de grandes aglomeraciones focalizadas hacia una sola función (tecnópolis, aeropuerto, etc)	Sophia-Antípolis, Roissy
Pequeñas ciudades, centros rurales, cinturones rurbanos	Pequeñas ciudades y áreas semiurbanizadas en regiones rurales, a lo largo de corredores de transporte con vacíos en el potencial económico	<i>Tudela, Talavera de la Reina, Évora</i>
Ciudades de turismo y cultura	Economía local dependiente del turismo internacional y de eventos culturales de importancia europea	Salzburgo, Viena, <i>Palma de Mallorca</i>
Ciudades de frontera/ Ciudades de entrada	Hinterland dividido por fronteras nacionales; puertas de entrada para emigrantes económicos y refugiados políticos	Aachen, Basel, <i>Badajoz</i>

Fuente: Kunzmann y Weneger, 1991 (*se han añadido en cursiva algunos ejemplos ibéricos*)

## 5. De la ciudad intermediaria a la mesópolis

En el caso de la Península Ibérica, con mayor intensidad incluso que en otras zonas de Europa, el concepto de ciudad media es ampliamente utilizado. Sin embargo, como se muestra en una de las más recientes definiciones de las ciudades medias, a menudo alcanza tal nivel de empirismo que muestra su propia imposibilidad de uso. Uno de los últimos informes de la Comisión Europea sobre ordenación del territorio define a las ciudades medias como *ciudades relativamente grandes, con dimensión suficiente como para no estar en desventaja en relación a las ciudades de más de 500.000 habitantes en materia de servicios, equipamientos y sostenibilidad económica*. En sínte-

sis, el informe considera como ciudades medias a todas aquellas ciudades europeas de menos de 500.000 habitantes cuya población creció en la década de los '80 (Comisión Europea, 1995).

Como respuesta analítica a tales insuficiencias conceptuales, se ha venido introduciendo en los últimos años - fundamentalmente desde la literatura francesa- el término de 'ciudad intermediaria' (*ville intermédiaire*). Hay incluso razones de orden semántico que aconsejan cambiar de terminología; pues de hecho las ciudades medias, tal y como las entendemos, atendiendo a la anterior clasificación funcional apenas tendrían sentido en el grupo de las pequeñas ciudades y centros rurales, por más que tradicionalmente se haya utilizado el término en relación con ciudades que centralizan determinadas funciones, articuladas en torno a la función clave de la capitalidad administrativa, provincial o comarcal, y de las que demasiado se sobreentiende *"una cierta dulzura de vivir, un cierto dejar pasar, un adormecimiento que sólo conduce al descolgamiento y el subdesarrollo"*, frente al cual emerge el concepto de ciudades intermediarias (los anglosajones utilizan a menudo el término 'ciudades libres'), con las que *"se ponen en valor otras connotaciones que insisten en el dinamismo que permite provocar relaciones y en la capacidad de sostenerse sobre una autonomía constructiva, en relación con un territorio vivo."* (Gault, 1989:20).

El concepto de 'ciudad media' de la Comisión Europea nos apunta la dirección clave para el desarrollo del concepto de 'ciudad intermediaria': es de alguna manera el éxito en el desarrollo lo que caracterizaría a este tipo de ciudades, diferenciándose de las tradicionales 'ciudades medias' porque éstas permanecen ancladas en el pasado, en el *dolce far niente* provinciano. Tornqvist (1988) señala, tras analizar diversos países europeos, la existencia de siete factores fundamentales:

- a) Buena red de comunicaciones interior y exterior (nacional e internacional)
- b) Nivel de instrucción y de capacidad de investigación superior a la media
- c) Buen entorno residencial para segmentos cualificados de la población activa
- d) Diversidad significativa de oportunidades de empleo

- e) Núcleo urbano central eficiente
- f) Fuerte apoyo a las actividades de ámbito cultural
- g) Implicación activa de las instituciones públicas en la vida de la ciudad

Por otra parte, la 'ciudad intermediaria' valoriza lo que se ha denominado "*la lógica de la organización espacial en red*" (Camagni, 1993), por oposición a las lógicas competitivas predominantes en periodos anteriores<sup>(4)</sup>. Más aún, la percepción de la existencia, en Europa, de "*ciudades que ganan en países que pierden*" (Benko, Lipietz, 1992) hace hablar a algunos autores de "*ciudades que ganan en regiones que pierden*" (Ferrão et al., 1994), precisamente como un factor que habría acompañado a muchas de las políticas de potenciación de las ciudades medias, en las que no se habría tenido en cuenta el concepto de red y la implicación con su hinterland, al contrario de lo que ocurriría con las ciudades intermediarias. La 'ciudad intermediaria' ya no es así la 'ciudad media' que se constituye simplemente en centro situado en un nivel intermedio de la jerarquía urbana, con mera voluntad de acumulación de los recursos -demográficos, económicos y naturales- de su entorno. Es fundamentalmente un núcleo integrado en el circuito -o red- de relaciones que se establecen en el seno de los sistemas nacional e internacional; un *intermediario* por tanto (efectivo o todavía potencial) entre espacios situados en dimensiones distintas: las 'ciudades-mundo' de una parte, y los territorios hasta ahora marginales en la otra.

En suma, podríamos definir a la 'ciudad intermediaria' en términos dinámicos, y en un sentido optimista y emprendedor, como una ciudad de entre 100.000 y 500.000 habitantes, aproximadamente, con capacidades para su afirmación, tanto a nivel nacional como internacional, en los sistemas urbanos en los que participa, y con capacidad para contribuir al desarrollo del entorno territorial inmediato del que extrae buena parte de su fortaleza.

Sin embargo, el concepto de ciudad intermediaria es en el fondo un concepto normativo, orientado al diseño de estrategias de desarrollo local que reequilibren el territorio, más que analítico; en esta dirección se retrotrae al mismo concepto de ciudad media tal y como fue pensado -con casi idéntica finalidad en el discurso-, en la planificación territorial/regional de los años '60. La cualidad que se

pretende, ese carácter de intermediación entre lo local y lo global, es la misma que se pretendió atribuir a las ciudades medias, sobre todo, en la planificación del desarrollo francesa y española, y ya en los años '80 en el caso de Portugal. También entonces el papel que se pretendía para las ciudades medias era el de evitar la excesiva concentración de la población en los grandes centros urbanos, optimizando los recursos dispersos en el territorio sobre la base del desarrollo polarizado en una serie de Centros de Crecimiento (Moseley, 1977). Nos referimos, muy particularmente, a la política de las 'metrópolis de equilibrio' fomentada en Francia en los años '60, y orientada a favorecer el desarrollo regional, basada en la creación de elementos estructurantes, empleo público e incremento de la centralidad. En el caso de España, aunque no existió una política equivalente de manera explícita, la política de Polos de Desarrollo cumplió idénticas funciones, pues los mismos llevaban implícita la potenciación de algunas de las ciudades medias. En el caso de Portugal hay ciertas referencias al tema en el III Plano de Fomento (1968/73), pero será ya en los años '80 cuando empiece a desarrollarse una política de explícito apoyo a las ciudades medias, con el Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional (PROSIURB). Por tanto, la 'ciudad intermediaria' haría en realidad referencia, más bien, a un momento evolutivo de las ciudades medias, que no todas ellas han podido alcanzar<sup>(5)</sup>.

El concepto de ciudades intermedias se alimenta del planeamiento estratégico de ciudades de finales de los años '80. La ciudad de Poitiers (Francia), en concreto, investiga en 1987 en torno al concepto de '*metrópolis intermediarias*', una noción que permitía salir de esa noción demasiado estrecha que relaciona las ciudades medias con el número de habitantes; y que a través de la idea de 'metrópolis' implica una cierta capacidad de influencia, por tanto de autonomía y autoorganización. La idea de la intermediación sugiere que no se trata de grandes metrópolis, ni pequeñas ciudades que se sitúan por debajo del umbral crítico de desarrollo (Gault, 1989: 36).

Es en este punto en el que podemos haber introducido la denominación '*mesópolis*', no por un mero nominalismo que persiga la distinción vanal, sino por cuanto entendemos que una sola palabra sintetiza en este caso esos contenidos asignados a las 'metrópolis intermediarias'.

De alguna manera, en las mesópolis hallaríamos aquellos centros urbanos con capacidad de iniciativa que son implícitamente aceptados como cabeceras o líderes de un subsistema urbano, pero que a la vez tienen conciencia de sus debilidades y dependencias respecto del sistema de grandes ciudades y metrópolis, así como de su papel dinamizador respecto de su hinterland, que será más o menos amplio en función, fundamentalmente, del sistema de poblamiento imperante. No son por tanto ciudades pequeñas o medianas ciudades que *viven de* su entorno, que son parasitarias del mismo -algo consustancial a muchas pequeñas capitales administrativas-, sino que articulan, y sobre todo *se articulan en* un hinterland productivo y dinámico dentro del cual coexiste una red de ciudades pequeñas y medianas.

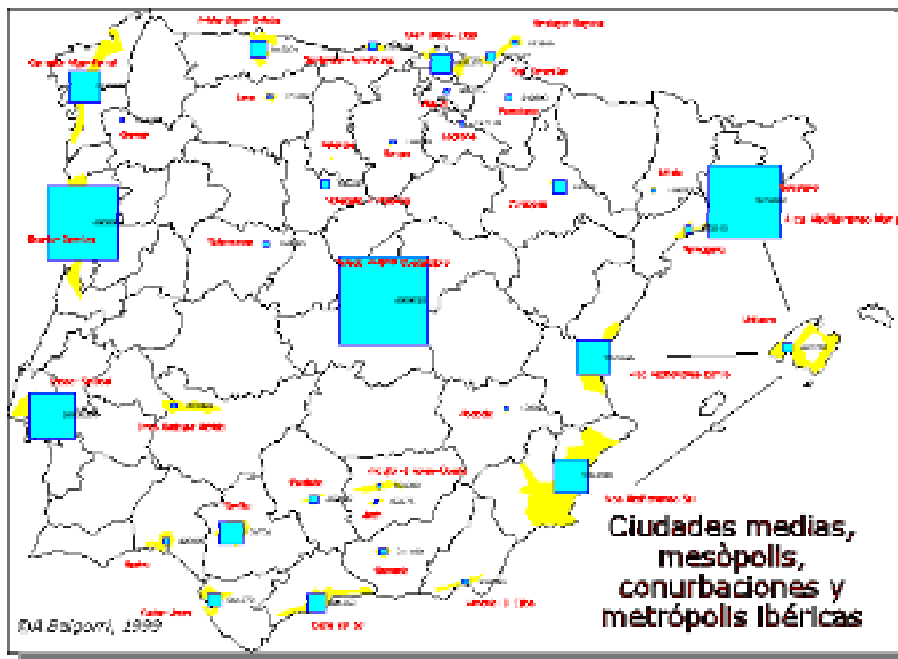
Incluso entre los principales defensores del paradigma de las ciudades-mundo, según hemos visto, se observa una línea de revisión crítica de la hipótesis de las ciudades-mundo como centros de creciente centralización, y sobre la imagen de jerarquía de ciudades. Por ejemplo Lyons y Salmon señalan *"alguna evidencia de que la creciente globalización de la economía mundial esté redefiniendo las relaciones dentro de la jerarquía urbana y, en este proceso, expandiendo el potencial de control global de algunas ciudades de los estratos más bajos de la jerarquía"* (Lyons&Salmon, 1995:99). En este mismo sentido, la evolución bastante positiva de numerosas ciudades medias -o intermediarias- nos apunta, según algunos autores, que *"no existe ningún fatalismo que lleve a una marginalización creciente de las aglomeraciones que no ocupan una posición cimera en términos demográficos, como los modelos de organización territorial del tipo centro-periferia dejaban preveer"* (Ferrão et al., 1994:1133)

Por todo ello, la mesópolis viene en muy corta medida determinada por el tamaño, si bien es probable la existencia de un tamaño mínimo -que arbitrariamente podemos situar en los 100.000 habitantes<sup>(6)</sup> para ser operativos- a partir del cual se genera la densidad crítica suficiente para la autogeneración y diversificación creciente de las actividades económicas.

## **6. Ciudades, mesópolis, grandes ciudades y metrópolis en la Península Ibérica**

Atendiendo estrictamente al tamaño y a la posición, el siguiente mapa recoge todas aquellas ciudades que, aisladas o formando parte de redes urbanas, corredores o áreas metropolitanas, superan los 100.000 habitantes en la Península Ibérica. Por el momento puede servirnos para medir groseramente su relativamente escaso número.

A nivel meramente de hipótesis, que como queda dicho habría de ser verificada para cada caso en la misma medida en que lo hemos hecho para el de Badajoz en (Baigorri, 1995, 1999), podemos establecer la siguiente clasificación de tipologías sobre la casuística recogida en el mapa, componiendo la estructura de redes urbanas que articulan la península ibérica:



a) *Regiones metropolitanas y grandes ciudades:*

**Madrid** -la única ciudad peninsular que es aceptada como ciudad global, o ciudad mundo, por algunos autores-, es entendida aquí, en tanto metrópolis, como un continuum urbano -no necesariamente de uso residencial- que se extiende entre Toledo y Guadalajara. Entendida en este sentido amplio -que las fronteras regionales impiden de nuevo tratar, como en su día lo impedían las municipales-, se trata de una metrópolis de 4,9 millones de habitantes.

**Barcelona**, con 1,6 millones de habitantes, articula sin embargo una metrópolis también en un sentido amplio incluye más de setenta municipios que totalizan 3,9 millones de habitantes.

**Lisboa**, a pesar de la relativamente poca población de la municipalidad de dicho nombre (menos de 700.000 habitantes), articula en su península y la de Setúbal una población de más de 2,4 millones de habitantes, que a pesar de no ser la principal conurbación portuguesa actúa como metrópolis local.

**Valencia**, con 750.000 habitantes, articula a otro medio centenar de municipios en un hinterland relativamente cercano, que suma 1,8 millones de habitantes.

**Sevilla**, con 650.000 habitantes, domina otros veinte municipios en su entorno más inmediato con los que totaliza 1,1 millones de habitantes. Sin embargo, no sabemos hasta qué punto no debería hablarse más bien de una metrópolis del Guadalquivir, que incluye la conurbación de Cádiz-Jérez (0,66 millones) y Huelva (0,22 millones). Sería interesante estudiar si nos encontramos frente a un caso ideal de red metropolitana en la que el peso de la metrópolis principal está justamente compensada por varias mesópolis. Hablaríamos de una región metropolitana de aproximadamente 1,9 millones de habitantes.

**Bilbao** es sin duda el caso más extraño en la península, por cuanto constituye tal vez la única área metropolitana por decisión propia. Con algo más de 360.000 habitantes en el municipio central, alcanza algo más de un millón de habitantes si le sumamos, además de los municipios del área metropolitana constituida, otro medio centenar de su hinterland. En este sentido, Bilbao constituiría probablemente justamente el tipo ideal de 'gran mesópolis' en España. Los particularismos que se alimentan en el País Vasco explican que, en lugar de tratarse como gran conurbación -como de hecho funciona de forma espontánea- el conjunto que se extiende a lo largo de la autopista entre la ría de Bilbao y Bayona -poco más de 100 kilómetros separan ambas ciudades-, se desarrollen estrategias que claramente entran en competición entre el denominado Gran Bilbao y la conurbación trans fronteriza -en proceso de desarrollo- que se extiende entre San Sebastián y Hendaya. La metrópolis vasca sumaría 1,6 millones de habitantes, y nos encontraríamos en un si esta hipótesis es verificable frente a un caso muy similar al señalado

en el caso de Sevilla. En este caso serían las mesópolis de San Sebastián y Bayona justamente las que estarían cumpliendo esa función intermediaria a que se ha hecho referencia. Por otra parte, como más adelante veremos, este corredor y el de Badajoz constituyen los dos únicos de carácter auténticamente trans fronterizo de la Península.

**Zaragoza**, con 600.000 habitantes, es probablemente la única gran ciudad que pueda entenderse como tal en la península, tanto por su perfil -sin área metropolitana, pero con un vasto hinterland- como por sus funciones y tamaño.

#### *b) Conurbaciones y áreas mesopolitanas*

La gran conurbación **Oporto-Coimbra** constituye sin duda el ejemplo más potente y paradigmático, en la península, de espacio urbano articulado por mesópolis. En sí el distrito del *Grande Porto* tiene entidad propia, articulado por las mesópolis de Porto (302.000 habitantes) y Vila Nova de Gaia (248.000 habitantes), junto a otras ciudades medias, media docena de las cuales superan los 100.000 habitantes. Sin embargo, creemos que debemos extender este corredor hasta el entorno de otra mesópolis, Coimbra; de forma que el conjunto, un corredor de unos 150 kms de largo y menos de 40 de profundidad, totaliza los 4 millones de habitantes, constituyéndose en la tercera concentración urbana de la península, después de las regiones metropolitanas de Madrid y Barcelona.

La que hemos denominado **Arco Mediterráneo Sur**<sup>(7)</sup> es, como región mesopolitana, sin embargo, aún más paradigmático de todo aquello que encerraba la idea de las ciudades intermediarias, atendiendo a su dinamismo, la autonomía de las ciudades, el funcionamiento de los flujos internos en términos de red, etcétera. No se trata ya de hablar del continuum urbano que se extiende entre Benidorm y Elche, articulado por Alicante, sino que entendemos debe incluirse dentro de esta vasta región mesopolitana el entorno metropolitano de Murcia y Cartagena. La mayor de las ciudades consideradas, Murcia, no alcanza los 330.000 habitantes; mientras que las otras tres entre los 170 y los 270.000 habitantes (Alicante). El conjunto del medio centenar de municipios, que incluyen numerosas ciudades de más de 20.000 habitantes y, sobre todo, un continuum de poblamiento y utilización y administración netamente urbanas incluso de los espacios

agrarios, totalizan algo más de 1,8 millones de habitantes.

Algo parecido podríamos decir de lo que bien podríamos denominar el **Corredor Urbano de Galicia**, que se extiende en una estrecha franja entre Vigo y Ferrol totalizando 1,6 millones de habitantes, en medio centenar de ciudades de tamaños diversos, jaspeadas por amplios intersticios rurales. No habiendo una ciudad que domine claramente sobre el conjunto, debemos entender como mesópolis no sólo a las dos ciudades que sobrepasan los 100.000 habitantes (Vigo y La Coruña), sino también por su posición y funciones a Santiago, a pesar de no alcanzar dicho tamaño.

A otra escala, presenta características muy parecidas la **Región Mesopolitana Astur**, articuladas por las mesópolis de Gijón y Oviedo, que además de competir articulan una red más extensa que totaliza 0,8 millones de habitantes.

El caso del corredor urbano de la **Costa del Sol**, como ocurre con la conurbación turística de la isla de **Mallorca**, presenta características especiales por su condición de regiones-factoría en las que la explotación del turismo casi como monocultivo plantea problemas de interpretación territorial de orden diverso. En ambos casos nos hallamos con dos grandes ciudades (los algo más de 500.000 habitantes de Málaga frente a los algo menos de 300.000 de Palma no significan mucho, habida cuenta de la mayor significación que en la capital balear tiene la población consumidora flotante). Dudaríamos en este caso de si hablamos de regiones metropolitanas o mesopolitanas, requiriendo un análisis de mayor profundidad del que podemos hacer en este momento.

Del mismo modo que resulta dudoso el tratamiento analítico que debiéramos dar a la pequeña conurbación en torno a **Tarragona** (con casi 300.000 habitantes), que funciona con cierta autonomía como red pero difícilmente se la puede desvincular de la región metropolitana de Barcelona, ya que de hecho se produce una continuidad urbana física entre ambas conurbaciones.

Finalmente -teniendo en cuenta que las regiones mesopolitanas de San Sebastián/Hendaya, de Cádiz/Jerez y Huelva las hemos asignado potencialmente a regiones metropolitanas que potencialmente las incluyen- tendría-

mos el caso de la región mesopolitana de las **Vegas del Guadiana**, articulada fundamentalmente por la mesópolis de Badajoz, pero en cuya red juega también un papel fundamental una pequeña ciudad como Mérida, como ocurría en el corredor Gallego a otra escala y con ligeramente distinta significación funcional en el caso de Santiago. Según extendamos la región al corredor Elvas-Mérida (algo más de 240.000 habitantes) o hagamos una delimitación más laxa, incluyendo un corredor de algo más de 120 kilómetros y unos 40 de profundidad (incluyendo Almendralejo y las ciudades gemelas de Don Benito y Villanueva, entre otras, superando así ampliamente los 300.000 habitantes), la significación del mismo varía.

Y en una situación parecida hallamos al pequeño corredor que se extiende entre **El Ejido y Almería**, que suma algo más de 250.000 habitantes. En cuanto al caso de **Andújar-Linares-Úbeda**, ya se ha señalado la dificultad de adscribirlo a una tipología concreta de red urbana.

### *c) Ciudades medias*

Aparecen luego 14 ciudades medias de más de 100.000 habitantes, de desigual tamaño pero funcionalmente en todos los casos asimilables al concepto tradicional de las ciudades medias: Valladolid (que si tenemos en cuenta la cercanía y vinculación casi metropolitana de Palencia sobrepasa los 420.000 habitantes), Santander (que, como en el caso de Valladolid, si incluimos Torrelavega y algunos pequeños núcleos de su entorno más inmediato supera los 320.000 habitantes), Córdoba (algo más de 350.000 habitantes incluyendo algunos municipios de carácter metropolitano), Granada (311.000), Pamplona (250.000), Vitoria (206.000), León (173.000), Salamanca (169.999), Burgos (160.000), Jaén (156.000), Lérida (140.000), Albacete (130.000) y Logroño (127.000).

En el caso de Portugal, las ciudades medias existentes no son tales (Ferrão, 1995), sino que a lo sumo forman parte de las conurbaciones existentes. Ninguna otra situada fuera de tales conurbaciones alcanza los 100.000 habitantes, aunque no cabe duda de la existencia de un tejido de pequeñas ciudades que articulan el interior, como Vila Real, Castelo Branco, Évora, Beja o Faro.

## 7. Ciudades que se mueven. Bananas, arcos, diagonales y triángulos en la Península Ibérica y Europa

No obstante, cuando pretendemos estructurar la red urbana peninsular en un modelo claro, y sobre todo explicativo, nos encontramos casi frente a un *divertimento*, más aún si integramos la comprensión de la red en el conjunto de la Unión Europea. Hasta la fecha no se ha demostrado que ninguno de los innumerables modelos que pretenden abstraer la expresión física en el territorio del desarrollo económico y social sean explicativos, y en consecuencia puedan llegar a ser *normativos*, salvo en la medida en que sean propuestos como imágenes, futuribles de la voluntad.

Por el contrario, en la mayoría de los casos -sea cual sea el aparato cuantitativo sobre el que descansen<sup>(8)</sup>- se trata de modelos únicamente descriptivos, que caen en el empirismo abstracto cuando pretenden proponer proyecciones tendenciales. A menudo, los propios autores especializados en este tipo de trabajo reconocen que *"la clasificación en niveles jerárquicos era muchas veces un artificio estadístico no siempre acorde con la realidad"* (Precedo, 1987:75).

Así, hace menos de dos décadas era comúnmente admitida en los ámbitos académicos la concentración del desarrollo económico y la dinámica urbana en España en un triángulo altamente integrado en el Nordeste español, con vértices en Asturias, Levante y Cataluña, siendo los flujos más abundantes entre los vértices de Asturias y Cataluña, estando el resto del país caracterizado por la presencia de núcleos urbanos escasamente vinculados en materia de flujos con otras ciudades (Ferrer y Precado, 1982). Sin embargo, la situación actual sólo remotamente guarda relación con ese cuadro descrito; no tanto -o no únicamente- por los cambios producto de la reestructuración industrial (Rodríguez Pose, 1995) con los que a menudo se pretende camuflar los errores de previsión, como por la propia dinámica de los territorios y ciudades, coadyuvada -eso sí- por las transformaciones tecnológicas y los cambios en los procesos de comunicación.

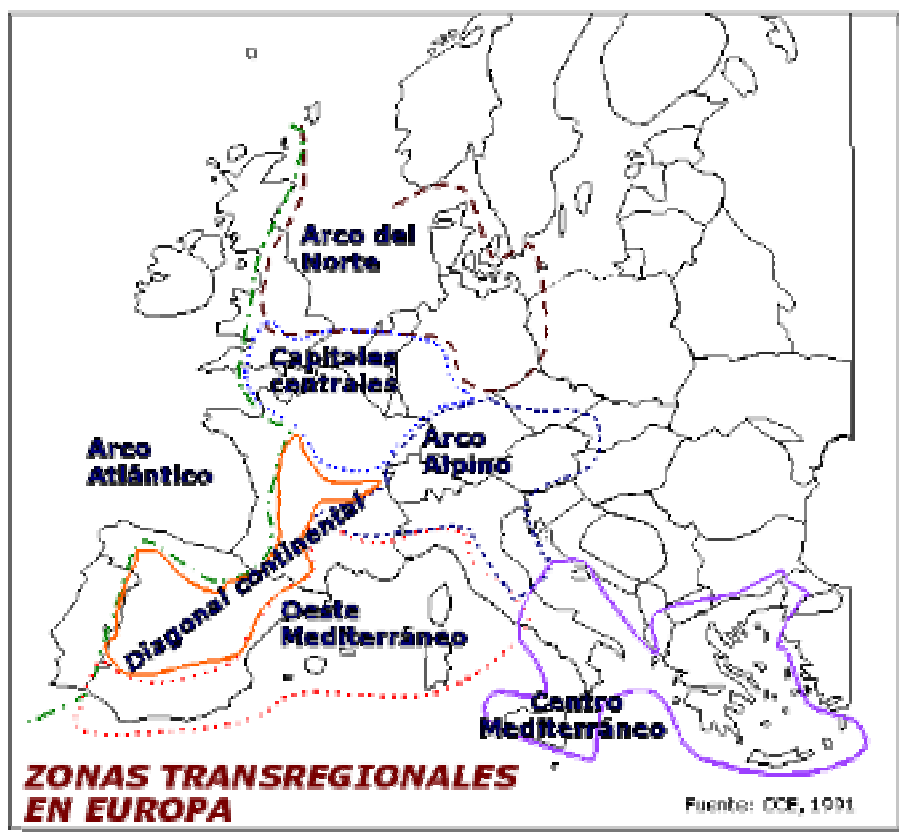
En realidad, si atendemos a perspectivas más globales, ni siquiera los diversos empiristas abstractos coinciden en las conclusiones a las que los análisis funcional, de flujos

o morfológicos nos conducen. Así, un vasto número de investigadores concluyen, cuando observan las reestructuraciones espaciales provocadas por el paso de la sociedad industrial a la post-industrial, por el advenimiento de la Sociedad de la Información, la Globalización y el resto de factores de cambio que han impactado en las últimas décadas -ya hemos apuntado al respecto en otro apartado-, que todo ello conduce a una mayor concentración de la producción, el capital, la información y en suma el bienestar en los grandes centros decisorios, hablemos de ellas como megalópolis financieras, ciudades globales, ciudades-mundo, etc. Es la línea sustentada fundamentalmente por Sassen y Castells.

Sin embargo, sobre los mismos datos otro no menos extenso grupo propone que el hecho más significativo es la aparición de nuevos espacios de crecimiento que se estarían convirtiendo en los principales beneficiarios de la recuperación económica. Las denominaciones son extremadamente variadas, por cuanto en realidad se refieren también a realidades no menos diversas: desde las Edge Cities norteamericanas (Garreau, 1992), en referencia a los centros suburbanos que han incrementado su protagonismo (Cervero, 1989), y en general a los ciudades nuevas del *sprawl* de las metrópolis (McGovern, 1994); sean las pequeñas y medianas ciudades que se beneficiarían de la deslocalización y desconcentración de las tecnologías de la información (Campos Venutti, 1985); sean los famosos 'distritos industriales' popularizados por italianos y madrileños (Piore y Sabel, 1990); los ejes de desarrollo flexible, las ciudades tecnológicas francesas (Rodríguez Pose, 1995), etc.

Lógicamente, frente a estas posiciones debe haber un tercer grupo, más ecléctico y quizás dentro del cual habría de incluirse nuestra posición. Esta tercera posición parte de las aportaciones de (Benko y Lipietz, 1992), que ponen de manifiesto que, efectivamente, las regiones que ganan con la reestructuración -si es que es tal- son regiones urbanas, preferentemente las mayores y tradicionales metrópolis; sin embargo, entiende que que ello no es óbice para que nuevos espacios puedan alcanzar protagonismo, en unos casos, y en otros 'salir' incluso de su posición estrictamente periférica; en suma, se habla de nuevo de "*el 'renacimiento' de ciudades intermedias en relación con el poder de las grandes metrópolis*" (Cappellin, 1992: 30)

Así, a pesar de nuestro escepticismo respecto de los tradicionales análisis espaciales, no es menos cierto que existen evidencias empíricas que pueden derivarse de la observación espacial. Modelos interpretativos que, en la medida en que sean acertado, pueden ayudar al establecimiento de estrategias de desarrollo tanto urbano como regional. Hipótesis que, más con la ayuda de la intuición científica (la *'imaginación sociológica'* de Wrigth Mills aplicada al espacio), que con la de los datos, nos permiten *pronosticar* una evolución posible siempre que se den determinadas circunstancias. En esta línea van los más recientes trabajos sobre la dinámica espacial del desarrollo, siendo la literatura sobre el denominado *Arco Mediterráneo* uno de los más interesantes ejemplos de estas nuevas posiciones -ver, para una revisión de textos sobre ese espacio, (Salvá, 1997)-. Lo cierto es que, exista o no el famoso *arco mediterráneo*, la reflexión sobre el mismo está ayudando a las ciudades y regiones que hipotéticamente lo compondrían a establecer políticas apropiadas de inserción en la economía global, coadyuvando así a los procesos naturales de sus propias estructuras económicas y sociales.



En este sentido, hay interesantes antecedentes en esta línea de aproximación, que lamentablemente no fueron suficientemente tenidos en cuenta por los planificadores, debido esencialmente a la escasa difusión de los análisis espaciales de origen sociológico. Así, el informe sociológico FOESSA de 1970 preveía que, *"en las próximas décadas, el mapa de la estructura urbana peninsular evolucionará del modo siguiente: 1. Urbanización creciente de la costa mediterránea, Madrid, Lisboa y costa cantábrica. 2. Desarrollo de los nudos interiores de enlace: Valladolid, Burgos, Zaragoza y quizás Albacete, Bailén y Badajoz. 3. Detención relativa del proceso urbanizador en Oporto-Galicia y en las ciudades medias de la campiña andaluza"* (FOESSA, 1970:1190)

Dejando a un lado el caso de la conurbación Oporto-Galicia, que obviamente ha seguido desarrollándose intensamente en estas tres décadas, no cabe duda de que el resto de las previsiones se han cumplido con bastante exactitud., y que el modelo espacial actual en la Península Ibérica, después de choques tan profundos como la llamada crisis fordista, la globalización, la incorporación a la UE, o la desaparición de las fronteras, se parece bastante al sugerido en aquel informe.

## **8. Las grandes tendencias espaciales en Europa y la península ibérica**

Veamos en primer lugar cuáles son los grandes modelos interpretativos de la dinámica espacial europea en estos momentos. Como veremos, algunos son redundantes, y otros contradictorios, pero todos ellos constituyen hipótesis a considerar. El problema de casi todos ellos es que pretenden una frustrada interpretación global, imposible en la medida en que terminan en las fronteras comunitarias y no pueden *leerse* en sus respectivas conexiones con las redes planetarias. De ahí que nos parezcan mucho más interesantes aquellos modelos que se limitan a espacios concretos, conviniendo con (Hall, 1993:893) en la dificultad de expresar un *sistema urbano europeo*, existiendo más bien un conjunto de sistemas nacionales diferenciados entre sí de forma clara por causa de diversos hechos históricos, aunque tampoco debemos olvidar que la desaparición de las fronteras ha provocado la interconexión de no pocos de estos *sistemas nacionales*, o redes

urbanas, conformando nuevos espacios para la interpretación, presentando la Península Ibérica varios casos de este tipo.

Sin duda, el modelo más conocido, basado en las posiciones que entienden que los cambios están conduciendo a una mayor centralización y jerarquización de los espacios, es el de la *banana azul*, que expresa la idea de la concentración de los flujos económicos y financieros en un pasillo, y que fue lanzado por la DATAR a finales de los años '80, según está expresado en (Brunet, 1989). Se trata esencialmente de un corredor metropolitano que se extendería, atravesando mares y montañas, prácticamente entre Londres y Milán.

Otros autores hablan de la *megalópolis europea* para referirse a este espacio, pero lo cierto es que, a pesar de que en la zona hallamos la mayor densidad urbana, no está claro para todos los autores que exista una continuidad clara, ni siquiera en los términos en que hace tres décadas se enunció el concepto de megalópolis para describir el Noroeste de los Estados Unidos (Gottman, 1973). Por lo que otros prefieren distinguir entre las *capitales centrales* de Europa, que constituirían la auténtica megalópolis europea, y el *arco alpino*. Es en estos términos como se plantea la red urbana la propia Comunidad, al diseñar los programas de cooperación interregional, y de hecho la Dirección General de Políticas Regionales de la Comisión estableció su modelo de interpretación espacial de la dinámica regional europea.

Otros autores modifican sensiblemente ese modelo para intentar reflejar mejor la variabilidad espacial. Pues, ciertamente, incluir al Alentejo litoral en una misma unidad de análisis y acción con el País Vasco, Bretaña o Gales es cuando menos arbitrario; como lo es asimilar Córcega y Cerdeña a Cataluña, el área metropolitana de Marsella o el hoy dinámico Languedoc. En unos casos (Cappellin, 1992) se opta por un reagrupamiento de los polígonos, y en otros (Daviet, 1994; Salvá, 1997) se opta por centrarse en determinados espacios-problema, como el Arco Mediterráneo, distinguiendo muy bien los fragmentos que constituyen dicho espacio.

Este modelo, en su simplicidad, parece mucho más realista por cuanto sin abandonar los posibles puntos de encuentro entre los distintos subsistemas, o redes, nos de-

limita espacios mucho más concretos y, a la vez, posibilita empezar a distinguir *vacíos*<sup>(9)</sup>.

Sobre ese modelo encontramos cinco grandes áreas o redes urbanas peninsulares, casi todas ellas transnacionales, a considerar como hipótesis: el llamado *arco mediterráneo*, claramente transnacional, según lo definió la DATAR, entre Alicante y Génova; la *fachada del Golfo* de Vizcaya, entre La Rochelle y Gijón; la *conurbación de Finisterrae*, entre Oporto y A Coruña; la *fachada del Estrecho*, que recogería el Algarve y Andalucía (la conurbación murciana de la costa formaría en realidad parte del Arco Mediterráneo); y la no menos conocida *Diagonal Continental*, que en este modelo se extiende entre Lisboa y Madrid.

En cualquier caso, nos interesa resaltar cómo los más recientes documentos oficiales comunitarios sobre ordenación del territorio, como el Esquema de Desarrollo del Espacio Europeo (SDEC) del territorio corroboran las tendencias que apuntábamos en la primera parte de este trabajo, hacia una comprensión no jerarquizada -o *poli-céntrica*, en la terminología del SDEC- de las redes urbanas (De Michelis, 1999: 6); no obstante lo cual se admite que por el hecho mismo de la concentración de infraestructuras en corredores se produce una realimentación de los polos económicos ya existentes, dificultándose el desarrollo de nuevos corredores debido al déficit de accesibilidad que sufren algunas zonas, y muy especialmente el Suroeste de la península ibérica (Comisión Europa, 1999: 73-76).

Deteniéndonos en el ámbito peninsular, el esquema del Plan Director de Infraestructuras elaborado en España a principios de los años '90 recogía dos ejes esenciales, de un lado el hoy denominado *Arco Mediterráneo*, en este caso entre Murcia y la frontera francesa, y en segundo lugar el *Corredor del Ebro*, que conecta dicho Arco con la Región Urbana Vasca. Asimismo, se señalan una serie de ejes en proceso de consolidación: el más importante, aunque relativamente forzado en su diseño -sobre todo en la extremidad superior- sería el Eje Levante-Madrid-Asturias, que se cruza con un supuesto Eje Valladolid-Burgos-Región Urbana Vasca (denominado en el proyecto *Eje de los Portugueses*), y supuestamente conectaría también -a través de Despeñaperros- con el *Corredor de Andalucía Occidental*. En fin, aparece como destacable el

fragmento gallego del hoy denominado *Arco Atlántico*, denominado aquí *Eje gallego-Portugués*.

Pero lo que nos interesa señalar en este modelo, establecido precisamente para fijar la construcción de nuevas infraestructuras metropolitanas, urbanas e interurbanas en la década de los '90<sup>(10)</sup>, es su radical olvido, a pesar de responder a análisis y objetivos ya plenamente enmarcados en la Unión Europea, de la parte de la Península en la que se ubica Portugal.

En el PDI *la raya*, como ocurría en los precedentes Planes de Desarrollo, parece ser para los planificadores no una separación administrativa sino una línea de costa. Y lo mismo puede decirse de los documentos de estrategia territorial portugueses, aunque en este caso sí se suelen considerar al menos los espacios españoles más contiguos, especialmente cuando se trata (Badajoz o Suroeste de Galicia) de lugares que contribuyen a la articulación del propio espacio económico y social portugués.

## **9. La posición y el cambio virtual de posición. Nodos transfronterizos**

En este marco, que conduce a los planificadores territoriales incluso a olvidar la existencia de otro país al otro lado de la frontera, es plenamente aceptable nuestro concepto de las *ciudades que se mueven*.

Hemos visto cómo uno de los elementos de la globalización, no el más estudiado, es el surgimiento de una dimensión de la ciudad que supera los perfiles de lo físico. Hemos hablado así de *urbe global*, utilizando la denominación de global no en referencia a tamaños individuales -como hace la 'escuela' de Friedmann desde una perspectiva territorialista, o la de Sassen desde una perspectiva productiva-, ni siquiera exactamente desde la perspectiva formalista de Doxiadis, sino para designar un *proceso* por el que los aspectos físicos y morales de la ciudad se extienden a todos los rincones del universo, *civi-lizándolo*.

Hay pues una urbe global que se superpone a la territorialidad de las ciudades físicas, modificando su conformación territorial. Todavía podemos distinguir fácilmente cómo los nudos de la urbe global, más o menos importantes demográficamente, más o menos influyentes econó-

mica, política o culturalmente, siguen correspondiéndose en parte con centros históricos, para los que conservamos la rudimentaria definición de *ciudades*, aunque ahora las llamemos megalópolis o incluso ciudades-mundo. Pero se hace cada vez más difícil una correspondencia directa entre esos espacios sociales y los lugares físicos en los que las ciudades surgieron y se han desarrollado. Debemos hablar por tanto también de centralidades virtuales, que en parte pueden corresponderse con perímetros administrativos diferenciados, pero también con un conjunto de posiciones sociales interconectadas espacialmente y ubicados en lugares físicos a veces muy alejados entre sí.

Por otra parte, la influencia de los nuevos centros virtuales, así como la modificación de la tecnología de las comunicaciones, está a su vez determinando *desplazamientos virtuales* de determinadas localizaciones físicas, que por lo demás no parecen responder al criterio de centralización jerárquica implícito en el paradigma de las ciudades-mundo.

En este sentido hemos planteado el '*cambio de posición*' que un lugar físico (en nuestro caso hemos estudiado la ciudad de Badajoz, a la que hemos definido como *mesópolis transfronteriza*), adopta por efecto de un conjunto de cambios tanto físicos -maduración de planes de regadío, mejora de las comunicaciones terrestres...- como virtuales -desaparición de las fronteras de la UE, internacionalización de la Economía, conexión a la red mundial de telecomunicaciones...-. 'Moviéndose', en tanto que *lugar*, de una posición, como capital -a su vez excéntrica- de una provincia de 600.000 habitantes, periférica y situada en un fondo de saco -el *telón de corcho*-, a una posición central en un espacio poblado por más de doce millones de habitantes, articulado por tres metrópolis: Madrid, Lisboa y Sevilla

Es decir, 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 en general respecto a las ciudades de Extremadura y Alentejo, y más concretamente respecto de la mesópolis de Badajoz. Veamos cómo, al nivel de modelos abstractos, se concreta esta interpretación espacial.

Es un fenómeno de notable importancia en la dinámica territorial peninsular, que se produce asimismo en la mesópolis transfronteriza de San Sebastián/Bayona. Pero

nos centraremos en el caso de Badajoz, en primer lugar porque sobre el mismo hemos desarrollado una reciente investigación en profundidad (Baigorri, 1995, 1999), y en segundo lugar porque es el único que afecta a nuestro objeto de estudio: España y Portugal.

## **10. El nodo transfronterizo de Badajoz y la articulación de una red urbana ibérica, en el marco de la construcción europea**

Desde los años '70, al par que se desarrollan los estudios regionales en España, unos pocos análisis mostraron (Martin Lobo, 1971, 1971b) la contradicción entre las estructuras vigentes -determinadas en su configuración histórica por la existencia de una frontera política- y el desarrollo de las fuerzas productivas, que efectivamente comenzaban a tender hacia una interacción de tipo metropolitano. De hecho, el corredor Badajoz-Elvas actuaba ya como un conjunto transfronterizo, especializado justamente en el comercio de frontera, tanto legal como ilegal.

Badajoz constituía, tradicionalmente, un centro comercial para la aristocracia terrateniente alentejana, y para buena parte de las clases medias de las ciudades portuguesas del entorno.

Aunque no disponemos de estimaciones fidedignas al respecto, el trasiego de portugueses en Badajoz venía haciéndose cada vez más intenso. Entre 1961 y 1971, el movimiento de viajeros en la frontera hispano-portuguesa de Caya/Caia se había multiplicado casi por cinco, pasando de algo menos de 90.000 a casi 410.000, y en 1993, cuando dejan de publicarse este tipo de estadísticas (que no han sido sustituidos por imprescindibles encuestas de origen/destino realizadas en la ex-frontera), la cifra había alcanzado 1,5 millones de personas, aunque entre los numerosos informes generados por los diversos organismos provinciales y supraprovinciales dedicados a la planificación económica rara vez -por no decir nunca- hacen mención de la importancia que estaba ya adquiriendo en la época la presencia de portugueses en el comercio de Badajoz.

Por el contrario, algunas de las grandes empresas comerciales de la época sí habían percibido este fenómeno: a

principio de la década de los '70 tanto Simago como Gale-rías Preciados abrieron sendos centros comerciales en la ciudad, en el caso de GP explícitamente orientado no sólo a la población local sino también a los visitantes portu-gueses. Y pocos años más tarde El Corte Inglés instalaría una pequeña avanzadilla. En estos términos se describen desde el otro lado de *la raya* los atractivos atracción que la ciudad ofrecía en la época a los portugueses: *"El movi-miento que se inició por las compras apoyadas en una peseta barata, y que el riesgo apenas calculado de pasar la frontera con mercancía ilegal hacía más atractivo, entró rápidamente en los hábitos de las clases más altas de la población portuguesa más o menos próxima. Y el presti-gio que se asociaba al uso de ropa española (...) haría que estos hábitos se extendiesen a una clase media que en el Alentejo hace treinta años casi no tenía expresión. Las excursiones a Badajoz sucedían invariablemente ante de navidad, antes de la Primavera y del Verano y en el inicio del curso escolar para equipar a los niños"* (Cascais, 1996).

Lo que nos interesa destacar es el despegue que se pro-duce en las relaciones sociales y económicas hispano-portuguesas, y el papel que en dicho proceso juega el no-do de Badajoz, a partir de la liberación política y econó-mica de ambos países, y que se dispara a partir del ingre-so de ambos países en la Comunidad Económica Europa; cuando por otra parte se produce, como ha puesto de manifiesto Mariana Cascais, una cierta 'democratización' en la utilización de la Badajoz como ciudad de referencia por parte de buena parte de la población del Alentejo. No sólo por disponer de más, mejores y más baratos produc-tos en su comercio, sino asimismo por disponer de servi-cios de calidad (médicos, profesionales...) que pueden ser utilizados en el mismo tiempo que se aplica a despla-zamiento equivalente en una gran ciudad. Desde buena par-te del Alentejo se puede ir y regresar, para realizar una compra o acceder a un servicio profesional en Badajoz, dentro de la mañana o de la tarde. En el caso de las com-pras, como se ha señalado, el comercio transportará al municipio del comprador portugués, al día siguiente, el electrodoméstico o equipo adquirido.

Aunque los análisis empíricos son escasos, y no existen todavía sistemas de estadísticas que atiendan a estos fac-tores, empezamos a disponer de datos, siquiera parciales y poco actualizados, sobre la conversión de Badajoz en un elemento de la red urbana portuguesa. su incorporación

al mercado de trabajo de la ciudad (lógicamente, al mercado regular). En 1994 había casi 500 personas procedentes de Portugal registrados en el INEM de Badajoz como demandantes de empleo, y se registraron un total de 60 contratos con trabajadores portugueses. En 1995 la cifra de demandantes se redujo (314), pero se elevó el número de contratos (112).

Hay que tener en cuenta, por otro lado, que en modo alguno se trata únicamente de contratos para realizar el tipo de trabajos característicos de los inmigrantes, esto es los que no quieren realizar los naturales del país<sup>(11)</sup>. Al contrario, nos encontramos ya frente a un *mercado de trabajo transfronterizo* en pleno auge, y que afecta a muy diversos sectores productivos y categorías profesionales, aunque lógicamente predominan la construcción y la agricultura. Así, entre los contratos realizados en 1995 hallamos varios profesionales y técnicos, directivos de empresa, administrativos, vendedores, etc.<sup>(12)</sup>.

Asimismo, se ha hablado en otros apartados de la importancia de la Universidad en el marco de la formación de la mesópolis de Badajoz. En este sentido, la caída de la frontera ha facilitado un goteo (muy lento) de estudiantes portugueses; en el curso 96-97 había un total de 25 alumnos siguiendo carreras en la Universidad de Extremadura, de los que 18 estaban en el Campus de Badajoz (más de la mitad en la Facultad de Medicina). A los cuales hay que añadir un total de 30 alumnos inscritos en los diferentes programas de Doctorado, de los cuales 26 lo hacen en el Campus de Badajoz. Son cifras, sin duda alguna, muy pequeñas, pero que nos parecen importantes siquiera como síntoma, sobre todo por cuanto al parecer algunos alumnos presentan como razón fundamental el hecho de que la Universidad de Extremadura está más cerca y más fácilmente comunicada con sus domicilios que otras universidades portuguesas (Luengo, 1996).

Este proceso ya imparable de normalización de las relaciones transfronterizas en el ámbito *mesopolitano* ha venido apoyado en una buena medida por la incorporación de ambos países a la Unión Europea, sobre todo debido a la aplicación de directrices y programas comunitarios que han alentado la cooperación transfronteriza. Esta cooperación estaba también instituida en el Estatuto de Autonomía de Extremadura, que incluye entre sus objetivos el de *"impulsar el estrechamiento de los vínculos humanos, culturales y económicos con la nación vecina de Portu-*

gal"; de forma que la política de la Junta de Extremadura viene orientando parte de su esfuerzo en esta dirección.

Entre las primeras iniciativas comunitarias que establecieron bases para el actual proceso de cooperación/integración transfronteriza, hay que señalar el *Programa Operativo de Desarrollo de las Regiones Transfronterizas de España y Portugal 1989-1993* elaborado por los gobiernos nacionales de ambos países en el marco de los primeros borradores de Planes de Desarrollo Regional de regiones de objetivo 1, que luego se integraría en la iniciativa INTERREG de la Comisión Europea (1990-1993). Posteriormente, los representantes políticos de las regiones de Extremadura, Alentejo y Centro establecerían diversos protocolos de colaboración que permitió la realización de proyectos conjuntos en el ámbito de programas interregionales europeos como LEDA, RECITE, LACE, PIE, etc.

Todos estos procesos se oficializan con la firma de Protocolos de Cooperación entre Extremadura y Alentejo (1992), así como con la región Centro (1994), lo cual supone ya un cierto compromiso de actuación conjunta. Una de las instituciones fundamentales surgidas de estos protocolos ha sido el Gabinete de Iniciativas Transfronterizas (GIT), con sedes en Mérida, Évora y Coimbra, al abrigo del programa INTERREG. Es sin duda el GIT el principal responsable de que, en los últimos años, la cooperación transfronteriza se haya intensificado y de que, de resultados de esta intensificación, Badajoz haya profundizado en su papel de mesópolis transfronteriza<sup>(13)</sup>.

Otras instituciones públicas han contribuido explícita o implícitamente a ese proceso. Como la Diputación Provincial de Badajoz, que contribuyó con casi 800 millones el Programa Transfronterizo de 1989-90, y se incorporó asimismo a la financiación del programa INTERREG a partir de 1990, del mismo modo que se ha implicado en el programa INTERREG II que finaliza en 1999. Además de diversos programas culturales y de promoción empresarial, la Diputación financia la única revista bilingüe español/portugués existente en ambos países, y que ha alcanzado un notable prestigio en los respectivos círculos culturales nacionales: *Espacio/Espaço Escrito*. El propio Ayuntamiento de Badajoz, aún siendo el agente más interesado en la promoción de la ciudad, es el que en menor medida contribuye a la potenciación de su función transfronteriza, pero también ha desarrollado una serie de ac-

tuaciones. El anterior gobierno de la ciudad instauró una Delegación de Relaciones con Portugal (hoy transformada en Comisión Extraordinaria de Relaciones con Portugal), que puso en marcha aulas de portugués, la edición de una revista bilingüe (*O Pelourinho*) de ámbito comarcal transfronterizo, así como la organización de numerosos eventos culturales de cooperación. Pero el instrumento más notable puesto en marcha en esa época fue la implantación de una Feria de Muestras Hispano-Portuguesa en la ciudad que ha venido adquiriendo creciente importancia con los años.

## **11. ¿Cooperación o penetración?. El dilema de las ciudades fronterizas**

Esta creciente colaboración transfronteriza, y sobre todo la progresiva conversión de Badajoz en la mesópolis que articula una vasta zona que supera las fronteras nacionales, viene siendo percibida también desde el país vecino. Especialmente a partir de los trabajos sobre la urbanización regional y las ciudades medias que se vienen realizando en la Universidad de Évora, en el Alentejo: *"Badajoz siempre incrementó su vocación expansionista y se afirma cada vez más como mesópolis transfronteriza (...). La metropolización se refleja en una forma geográfica que expresa las estrategias espaciales de los actores (empresas, instituciones, individuos), tendiendo al dominio de las sucesivas escalas de actividades y funciones. (...) Badajoz, en cuanto que mesópolis, puede caracterizarse como una metrópolis tendencial. Con un reducido papel de metrópolis, articula de forma eficiente las escalas local y regional; integra un conjunto de localidades que constituyen un mesosistema, en el que el número de agentes activos es cada vez mayor (...) Las infraestructuras a cualquier nivel, particularmente las de transportes, con la garantía de mejores accesibilidades; las oportunidades reales o virtuales de trabajo, promueven la concentración urbana e incrementan una movilidad creciente de las poblaciones periféricas en dirección a Badajoz, cuya área de influencia se acrecienta continuamente"* (Cascais, 1996).

En este sentido, los intentos de ordenación territorial realizados sobre el Alentejo vienen a poner de manifiesto en ocasiones, aunque nunca explícitamente, que Badajoz es la ciudad que le falta a la región para ser articulada espa-

cialmente, papel que difícilmente puede llegar a cumplir Évora por su reducido tamaño (50.000 habitantes).

Así, el Programa Operativo del Alentejo reconoce 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). Y mucho más lejos llegaba la Comisión de Planeamiento de la Región Sur de Portugal (que incluía también el Algarbe) en 1972, en el marco de los trabajos preparatorios del IV Plan de Fomento. En el análisis y diagnóstico que se realiza en dichos trabajos, se propone un esquema en el que ya se atribuye a Badajoz, implícitamente, un papel de metrópolis transfronteriza (CPRS, 1972), con más agudeza visual -o mejor conocimiento del terreno- que la mostrada por los planificadores españoles del Desarrollo. En suma, como ha apuntado Saudade Baltazar, *"La ciudad de Badajoz, siendo la mayor de la región y por la posición estratégica que ocupa en el eje Lisboa-Estremoz-Elvas-Badajoz-Mérida-Madrid, detenta una posición privilegiada frente a los otros centros poblacionales de diminuta dimensión, al constituirse como verdadero polo de atracción para los habitantes de los pequeños aglomerados tanto españoles como portugueses. En el lado portugués esta área de influencia se extiende mucho más allá de los concejos limítrofes (Elvas y Campo Maior), terminando incluso por 'cautivar' al alentejano en general. Obviamente esta influencia disminuye a medida que la distancia física aumenta respecto de Badajoz"* (Baltazar, 1996)

Sin embargo, el papel hegemónico que viene atribuyéndose fácticamente a Badajoz preocupa en general al otro lado de la frontera, donde es a menudo percibido como una *'invasión'* que, de entrada, terminaría definitivamente con las esperanzas de que Évora, capital del Alentejo, se convirtiese en una ciudad media de entidad suficiente como para ser considerada ciudad intermediaria. La presión, desde Occidente, de Lisboa y su fuerte crecimiento metropolitano, y desde Oriente desde Badajoz, parece según algunos análisis que estaría contribuyendo a una cierta ruptura del Alentejo como región económica unitaria, como espacio-región en suma. De hecho, muchos de estos análisis deben interpretarse desde la clave de la competencia entre ciudades, como se pone de manifiesto más o menos explícitamente en algunos trabajos: *"Si Évora no invierte su posición estratégica, podría ser 'engullida' por el Área Metropolitana de Lisboa y por Badajoz, lo*

*que significa que no obtendría ninguna ventaja de su localización geográfica. (...lo que provocará...) una desenfrenada invasión de productos y mano de obra europeos, y en particular la tentativa de invasión por parte de 'nuestros hermanos'" (Nazário, 1997:359). Y, en términos menos apasionados, la profesora Cascais advierte de la formación de un tipo de relaciones asimétricas: "Podemos ver crecer los elementos que vuelven el sistema asimétrico, y las relaciones aparentemente más complejas son cada vez más de dependencia respecto a la capital del sistema" (Cascais, 1996).*

Estas actitudes, generalizadas entre las clases medias y los profesionales y técnicos de la región alentejana, podría explicar, entre otros hechos, el implícito desinterés de la ciudad gemela asimétrica, Elvas, respecto a cualquier tipo de planeamiento infraestructural o territorial unitario, que pudiera suponer la aceptación del papel subordinado de esta ciudad respecto de Badajoz. Un papel que puede ser plenamente aceptado -e incluso a veces promovido- en Olivenza, dentro del área metropolitana española, en la medida en que se entiende que ello puede potenciar a la propia ciudad<sup>(14)</sup>-, pero que es mucho más difícil de aceptar en una ciudad que no sólo pertenece a otro país, sino que además durante casi cinco siglos ha sido uno de los bastiones defensivos más importantes frente al expansionismo español.

Este conjunto de fenómenos constituye, sin duda, uno de los principales desafíos para que el espacio transfronterizo pueda optimizar todo su potencial de desarrollo en el futuro. No olvidemos que el '*miedo a la invasión española*' ha sido y es ampliamente explotado con intenciones políticas en Portugal. No olvidemos que notorias personalidades portuguesas, como el ex-primer ministro Cavaco Silva, han argumentado en su campaña contra los proyectos de regionalización política de Portugal que la regionalización conduciría al Alentejo a convertirse más en una prolongación de Extremadura y Andalucía que en una región portuguesa<sup>(15)</sup>.

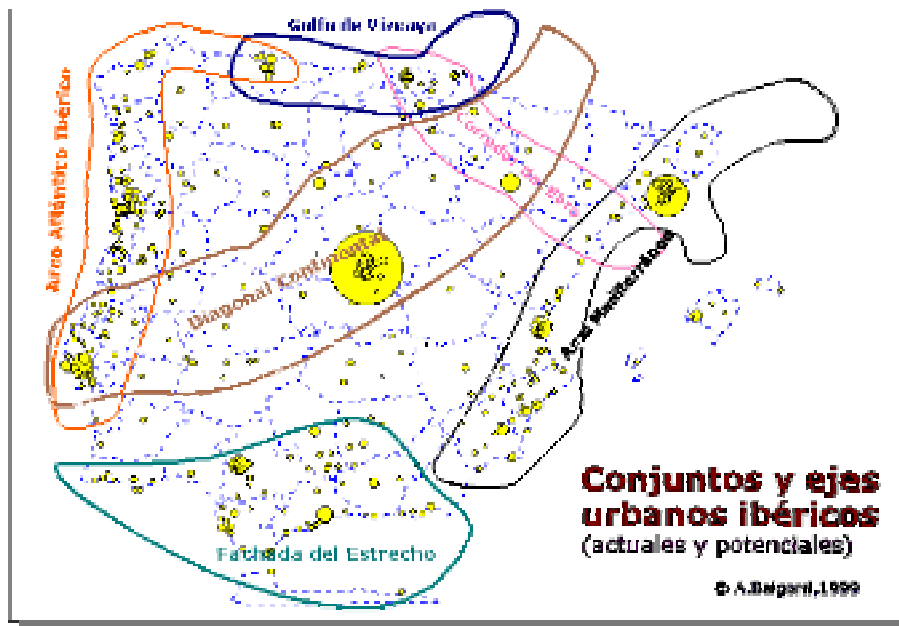
## **12. La articulación ibérica del espacio peninsular a la luz de la desaparición de las fronteras**

El caso de Badajoz merece especial atención, por cuanto constituye, por su importancia, la avanzadilla en el proceso de formación de nodos transfronterizos de conexión, que nos permitan poder hablar realmente en el futuro de corredores y regiones urbanas peninsulares, y no únicamente españolas o portuguesas como hacemos en la actualidad. Y es particularmente importante, desde el punto de vista económico, porque la aparición y desarrollo de estos nodos supone un cambio sustancial de posición virtual de espacios económicos tradicionalmente periféricos.

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, que ha llegado a generar algunas iniciativas en el marco del Consejo de las Regiones, tendentes a la potenciación de la ya citada *Diagonal Continental*.

Por otra parte, además de los cambios de posición virtual de los espacios que se produce por efecto de la unión de fronteras, en cuyo marco hay que incluir el eje potencial de la *Diagonal Continental*, es un hecho ya establecido en el análisis regional que la creación de nuevas infraestructuras de comunicaciones y transportes contribuye poderosamente al establecimiento de nuevas interacciones. En este sentido, y si bien no es producto de la planificación - pues como hemos señalado siempre se ha olvidado la existencia de Portugal en la planificación del desarrollo en España-, debemos tener en cuenta que la mejora en las comunicaciones en el eje Lisboa-Valencia puede tener asimismo cierta incidencia en la posición relativa de la mesópolis de Badajoz. El proceso -mucho más lento que en lo que se refiere al sistema radial de comunicaciones, que sigue siendo el básico en España- en la mejora de las comunicaciones transversales a la Península viene contribuyendo desde hace tiempo a un fuerte incremento de las relaciones económicas de todo el Oeste peninsular, tanto español como portugués, con el *Arco Mediterráneo*. Los últimos planes españoles de carreteras han previsto la mejora del sistema de carreteras Badajoz-Ciudad Real-Albacete-Valencia/Alicante, e incluso el actual Gobierno planteó en un momento dado la posibilidad de construc-

ción de una autopista de peaje en dicho eje (actualmente harían falta 320 nuevos kms de autovía o autopista para conectar por vía rápida Badajoz con el Mediterráneo). De forma que es posible hablar también de un eje potencial Lisboa-Badajoz-Ciudad Real-Albacete-Alicante/ Valencia que, casi en el centro de la Península, conecte económicamente el *Arco Atlántico* y el *Arco Mediterráneo*.



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).

Basamos esta hipótesis en la analogía espacial de la nueva posición virtual de Badajoz con la sustentada por Zaragoza a partir del desarrollo de las redes de comunicación en los años '60, situándose en un punto equidistante entre Madrid, Barcelona y Bilbao, esto es en el centro de los más intensos corredores de flujos económicos de la Península.

No cabe duda de que ha sido esa posición la que ha permitido a Zaragoza convertirse en una de las principales ciudades -y sobre todo centros económicos- españoles, así como ha permitido más recientemente el propio desarrollo del Corredor del Ebro, articulado precisamente por Zaragoza.

Asimismo, nos encontramos con que el espacio extremeño-alentejano, articulado en buena medida por Badajoz, gracias al reciente desarrollo de las infraestructuras de comunicaciones -autovías, redes de telecomunicaciones, oleducto y gaseoducto, a medio plazo con mejoras en el ferrocarril-, se sitúa en un punto casi central de ese triángulo Madrid-Sevilla-Lisboa, esto es un espacio con una población de entre 10 y 12 millones de habitantes (según la delimitación que tomemos). Podemos pensar incluso en una nueva articulación del espacio interior de la Península, nunca considerada, gracias al desarrollo de las vías de comunicación y a la ruptura de la frontera de Portugal: un rectángulo cuyas esquinas serían Oporto, Lisboa, Alicante-Murcia y Valencia, en el que Madrid ocupa una posición central, pero en el que aparecen nudos articuladores de importancia como Albacete en el Este y Badajoz en el Oeste. Pero hablamos de virtualidades, que requerirían nuevas investigaciones complementarias.

No obstante, y pensando en el más realista modelo del *Triángulo del Sudoeste*, debemos apuntar que encontramos previsible un comportamiento de la mesópolis sensiblemente distinto, respecto a su territorio de influencia, que el de Zaragoza, que ha centralizado y acumulado todo el crecimiento aragonés de las últimas cuatro décadas. En este caso partimos de una situación sensiblemente distinta, puesto que ya existen una serie de ejes de desarrollo potencial en la región, a lo largo de los cuales se dispersa en el territorio regional el crecimiento. Al contrario de que lo que ocurría en Aragón cuando se inició, en los años '60, el despegue de Zaragoza beneficiándose de su posición estratégica entre Madrid, Barcelona y Bilbao (y Valencia, según otras interpretaciones espaciales), el conjunto de Extremadura-Alentejo dispone de ciudades medias vivas que van a absorber parte del crecimiento, evitándose así el gigantismo de la principal ciudad a costa del resto, como ocurrió en Zaragoza (Gaviria, Grilló, 1975). Hoy no tendría en absoluto sentido pensar en términos de *Badajoz contra Extremadura* o *Badajoz contra el Alentejo*, tal y como durante décadas se ha planteado el concepto de *Zaragoza contra Aragón*, o incluso *Barcelona contra Cataluña*.



En esta misma línea, nuevos análisis deben realizarse en los nodos galaico y andaluz de conexión territorial; por cuanto la desaparición de la frontera posibilita un funcionamiento más funcional de un *Arco Atlántico* en el que la conurbación de Oporto cumplirá un papel esencial, así como tanto los desarrollos turísticos, como posiblemente la agricultura de primor, del Sur de la península, adquieren una nueva dimensión al convertir en un continuum real las zonas de Costa del Algarve y de Andalucía Occidental. Hasta que entendamos realmente cómo funcionan y se articulan los nodos transfronterizos, y cómo se proyectan sobre el espacio transfronterizo circundante, difícilmente podremos hablar de un sistema urbano ibérico, y seguramente no podremos comprender con exactitud cómo éste se articula en el marco del espacio europeo.

## BIBLIOGRAFÍA

ANDERSON, Theodor (1973), 'Estructura urbana comparada', en Shills, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, T. 2, pp. 400-406

ASCHER, F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris

BAIGORRI, Artemio (1983), 'La urbanización del mundo campesino', **Documentación Social**, 51, pp. 143-148

BAIGORRI, Artemio (1990), 'Speculum especulator. ¿Sociedad urbana o capitalismo urbano?', **ExtremaDuda**, 0, pp. 17-25

BAIGORRI, Artemio (1991b), ' Agricultura, ecología y ordenación del territorio', en VV.AA., **I Jornadas sobre Agricultura Ecompatible**, Dirección General de Investigación, Extensión y Capacitación Agrarias, Badajoz, pp. 83-90

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

BAIGORRI, Artemio, dir., (1995), *Estudio socioeconómico de Badajoz*, Ayuntamiento de Badajoz/ Fondo Social Europeo. Mimeo

BAIGORRI, Artemio (1995b), 'Del urbanismo multidisciplinario a la urbanística transdisciplinaria. Una perspectiva sociológica', **Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales**, 104, pp. 315-328

BAIGORRI, Artemio (1995c), 'De lo rural a lo urbano', Comunicación en el V Congreso Español de Sociología, Federación Española de Sociología, Granada

BAIGORRI, Artemio (1995d), 'La ciudad como organización física de la coexistencia', en A.Hernández, R.López de Lucio, dirs., *Curso sobre Rehabilitación Urbano-Ecológica de la ciudad europea*, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Madrid (edición fotocopiada)

BAIGORRI, Artemio (1996), 'De lo rural a lo urbano. Ensayo sobre el regadío como factor de urbanización', Trabajo de Investigación, Departamento de Sociología II, UNED

BAIGORRI, Artemio (1996b), 'Nuevas perspectivas en torno a lo rural y lo urbano', conferencia en el Curso de verano sobre Desarrollo Rural, Universidad de Évora

BAIGORRI, Artemio (1996d), 'Badajoz, mesópolis transfronteriza', I Jornadas Badajoz Mesópolis transfronteriza, Badajoz

BAIGORRI, Artemio (1997), 'El sistema de ciudades', en VV.AA., *Atlas de Extremadura y Alentejo*, Editorial Extremadura, Cáceres

BAIGORRI, Artemio (1997b), 'Regadío, territorio y desarrollo socioeconómico de Extremadura', **Situación**, *Extremadura*, pp. 141-165

BAIGORRI, Artemio (1997c), 'De la *terra ignota* al jardín terrenal. Transformaciones en los usos y funciones del suelo no urbanizable en la sociedad de la información', IX Conferencia Internacional de Conservación de Centros Históricos y del Patrimonio Edificado, Consejo Académico Iberoamericano/ Escuela de Arquitectura de Valladolid, Valladolid

BAIGORRI, Artemio (1997d), 'De la naturaleza social de la Naturaleza', I Jornadas Estatales de Sociología Medioambiental, Federación Española de Sociología/Universidad Pública de Navarra, Pamplona

BAIGORRI, Artemio (1997e), 'Badajoz, mesópolis transfronteriza', **O Pelourinho**, 6, pp. 16-18

BAIGORRI, Artemio (1999), *Mesópolis transfronterizas*, Tesis Doctoral, UNED, Madrid

BALTAZAR, Saudade (1996), 'Visões de Badajoz', I Jornadas Badajoz mesópolis transfronteriza, Badajoz

BENKO, G.B., LIPIETZ, A. (1992), *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, PUF, Paris

BOGUE, Donald J. (1949), 'The structure of the Metropolitan Community: A study of Dominance and Subdominance', citado en (Anderson, 1973: 405). Edición española consultada, 'La estructura de la comunidad metropolitana', en Theodorson, G.A. (1974), *Estudios de Ecología Humana*, Labor, Barcelona, Tomo 2: pp. 337-360

BRUNET, Roger, dir. (1989), *DATAR: Les villes européennes*, La Documentation Française, Paris

CAMAGNI, R. (1993), 'Organisation économique et réseaux de villes', en Sallez, *Les villes, lieux d'Europe*, pp. 107-128

CAMPOS VENUTTI, R (1985), 'Metrópolis policéntricas y desafío tecnológico', en VVAA, *Metrópolis, territorio y crisis*, Asamblea de Madrid/Alfoz, Madrid, pp. 21-36

CAPELLIN, Ricardo (1992), 'Los nuevos centros de gravedad del desarrollo regional en la Europa de los 90', **Estudios Regionales**, 33, pp.15-62

CAPPELIN, Ricardo (1993), "Interregional Cooperation and Internationalization of Regional Economics in Alps-Adria", en Horváth, G., ed., *Development Strategies in the Alps-Adriatic Region*, Pécs, Hungary

CASCAIS, Mariana (1993), 'A urbanização dos Homens e a Urbanização dos Espaços - O caso Particular do Alentejo', Tesis Doctoral, Universidad de Évora

CASCAIS, Mariana (1996), 'Um eixo português na mesopolis pacense', I Jornadas Badajoz Mesópolis Transfronteriza, Badajoz

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

CERVERO, Robert (1989), *America's suburban centers*, Unwin Hyman, Boston

CHESTRE,P. (1995), 'A new phase of Urban Development in Western Europe? The evidence for the 1980s, **Urban Studies**, 32, 7, pp. 1045-1063

CHESTRE, P.C, HAY, D.G,Eds.(1989), *Urban Problems in Western Europe*, Unwin Hayman, Londres

COMISION EUROPEA, CCE (1991), *Europe 2000. Les perspectives de développement du territoire communautaire*, Dirección General de Políticas Regionales

COMISIÓN EUROPEA (1995), *Europa 2.000. Cooperación para la ordenación del territorio europeo*, Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas, Luxemburgo

COMISIÓN EUROPEA (1999), *SDEC - Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*

*Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Oficina de las publicaciones oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo

CPRS (1972), *Análisi e diagnóstico da situação regional. Escolha dos objetivos e opções de desenvolvimento*, Comissão do Planeamento da Região do Sul, IV Plan de Fomento

DATAR (1996), *Mutations économiques et urbanisation*, Commissariat Général du Plan, Paris

DATAR (1990), *Une nouvelle étape pour l'aménagement du territoire*, La Documentation Française, Paris

DAVIET, Silvie (1994), 'L'arc latin, histoire et problématique d'un concept', **Méditerranée**, 1/2, pp.3-8

DAVIS, Kingsley (1979), 'La urbanización de la población humana' en Scientific American, *La ciudad*, Alianza, Madrid (3ª edición), pp. 11-36

DE MICHELIS (1999), 'Le SDEC Une strategie pour un developpement équilibré et soutenable de l'Union Européenne', Comisión Europea, Luxemburgo

DÍEZ NICOLÁS, Juan, (1972b), *Especialización funcional y dominación en la España urbana*, Guadarrama, Madrid

DUMONT, Gérard-François (1995), 'La competencia entre ciudades', **Situación 3. Urbanismo**, pp. 55-68

DUNCAN, Otis D. (1960), *Metropolis and Region*, John Hopkins Press, Baltimore

FERRER, M y PRECEDO, A. (1982), 'Report on the National settlement systems in Spain', **Acta Geographica Lavaniensia**, pp. 1-156 (citado en RODRIGUEZ POSE, 1995)

- FERRÃO, J., BRITO, E., OLIVEIRA, A. (1994), 'Repensar as cidades de média dimensão', **Análise Social**, vol. XXIX (129), pp. 1123-1147
- FIGUEIREDO, A.M., ed. (1994), *Dinâmicas da Rede Urbana, Área Em Perda*, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa
- FOESSA (1970), *Informe sociológico sobre la situación social de España 1970*, Euramérica, Madrid
- FRIEDMANN, John (1981), *Territorio y función*, IEAL, Madrid
- FRIEDMANN, John (1986), 'The world city hypothesis', **Development and Change**, 17(1), pp. 69-84
- FRIEDMAN, John (1995), 'Where we stand: a decade of world city research', en Knox, Taylor, eds., *World cities in a World System*, op.cit., pp.21-45
- FRIEDMANN, John (1998), *Cities Unbound: the intercity network in the Asia-Pacific Region*, Discussion paper Series, No.23, MOST/UNESCO <http://www.unesco.org/most/friedman.htm>
- GARCÍA BARBANCHO, Alfonso (1968), *Las ciudades medias*, Universidad de Granada, Granada
- GARREAU, Joel (1992), *Edge city: Life on the New Frontier*, Anchor, Nueva York
- GASPAR, Jorge (1981), *A área de influência de Évora. Sistema funções e lugares centrais*, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa (2ª edición)
- GASPAR, J. y JENSEN-BUTLER, C. (1992), 'Social economic and cultural transformation in the Portuguese urban system', **International Journal of Urban and Regional Research**, 16 (3), pp. 442-461
- GAULT, Michelt (1989), *Villes intermédiaires pour l'Europe?*, Syros, Poitiers
- GAVIRIA, M, GRILLÓ, E. (1975), *Zaragoza contra Aragón*, Los Libros de la Frontera, Barcelona
- GEDDES, Patrick (1968), *Cities in Evolution*, Howard Fertig, Nueva York
- GOTTMAN, Jean (1973), 'La urbanización y la campiña norteamericana: el concepto de la megalópolis', en Cohen, S. ed., *Geografía y medio ambiente de América*, Editores Asociados, México, pp. 54-65
- GOOTMAN, Jean (1974), 'La utilización del espacio europeo', en Fundación Europea de la Cultura, *Europa en el año 2000*, Revista de Occidente, Madrid, pp. 201-226

- HABITAT (1996), *An Urbanizing World. Global Report on Human Settlements 1996*, Oxford University Press, Oxford
- HALL, Peter (1966), *World Cities*, Weidenfeld and Nicolson, Londres
- HALL, Peter (1993), 'Forces shaping urban Europe', **Urban Studies**, vol. 30, pp. 883-898
- HALL, Peter (1997), 'Megacities, world cities and global cities', <http://www.megacities.nl/lectfeb/lecf97.html>
- HALL, Peter (1997b), 'The future of the Metropolis and its form', *Regional Studies*, vol. 33, 3, pp. 211-220
- KUNZMANN, Klaus R., WEGENER, Michael (1991), *The Pattern of Urbanization in Western Europe 1960-1990*, Report for the Directorate General XVI of the Comission of the European Communities, Institut für Ramplanug, Dortmund
- LUENGO, Ricardo (1996), 'Alunos portugueses em la Uex', *O Pelourinho*, 5, pp. 29-31
- LYONS, Donald, SALMON, Scott (1995), 'World cities, multinational corporations, and urban hierarchy', en Knox, Taylor, eds., *World cities in a World System*, op.cit., pp.98-114
- MARTIN LOBO, Manuel (1971b), 'El polo de desarrollo Badajoz-Elvas es posible y necesario', *HOY*, 15 de mayo, Especial San Isidro
- MARTIN LOBO, Manuel (1971), 'El desarrollo regional en España cara al III Plan', *Revista de Fomento Social*, 103, pp. 241-254
- McGOVERN, P.S. (1994), 'Planning the unsustainable Metropolis' <http://www.ssc.msu.edu/~patmcgov/jper.htm>
- MOSELEY, Malcolm (1977), *Centros de crecimiento en la planificación espacial*, IEAL, Madrid
- MUMFORD, Lewis (1973), 'Formas y funciones', en Shills, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, T.2, pp. 385-391
- NAZARIO, Raquel (1997), 'Descobrir a cidade média. Contributo para a percepção do caso particular da cidade de Évora', Trabajo de Licenciatura, Universidad de Évora
- PEDREÑO, A. (1992), 'El arco mediterráneo español', *Papeles de Economía Española. Arco Mediterráneo.*, pp. 3-8
- PERULLI, Paolo (1995), *Atlas metropolitano*, Alianza Editorial, Madrid
- PETRAS, E. (1980), 'The Role of National Boundaries in a Cross-National Labor Market', *International Journal of Urban and Regional Reserarsc*, 4: 157-195

- PIORE, M.J. y SABEL, C.F. (1990), *La segunda ruptura industrial*, Alianza, Madrid
- PRECEDO, Andrés (1996), 'Las modificaciones del sistema urbano español en la transición postindustrial', *Estudios Territoriales*, 20, pp. 531-544
- PRECEDO, Andrés (1987), 'La estructura terciaria del sistema de ciudades en España', *Estudios Territoriales*, 24, pp. 53-76
- PRECEDO, Andrés (1988b), *La red urbana española*, Síntesis, Madrid
- RODRIGUEZ POSE, Andrés (1995), 'Transformaciones en los sistemas urbanos europeos y españoles durante la etapa postindustrial', *Situación-Urbanismo* 3, pp. 129-148
- SALCEDO, Juan, 1990, "La España urbana", en Giner, Salvador, *España, sociedad y política*, Espasa-Calpe, Madrid, pp. 243-257
- SALLEZ, A., ed. (1993), *Les villes, lieux d'Europe*, DATAR/Éditions de l'Aube, Paris
- SALOMON, Ilan (1996), 'Telecommunications, cities and technological opportunism', *The Annals of Regional Science*, 30:75-90
- SALVÁ, Pere (1997), 'El Arco Mediterráneo español: un estado de cuestión y sus perspectivas como espacio de futuro', en XXIII Reunión de Estudios Regionales, Universidad Politécnica, Valencia
- SASSEN, Saskia (1997), 'The Global Economy. Its necessary instruments and cultures', *Telepolis*, Hannover, <http://www.heise.de/tp/english/special/eco/6189/1.html>
- SASSEN, Saskia (1995), 'On concentration and centrality in the global city', en Knox & Taylor, *World cities in a World system*, pp. 63-75
- SASSEN, Saskia (1994), *Cities in a World Economy*, Pin Forge Press, Thousand Oaks
- SILVA, Jorge y MARCHAND, Filipe (1994), *Network strategy for Medium-Size Cities*, OA/Câmara Municipal de Évora, Lisboa
- SIMMEL, Georges (1986), *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*, Alianza, Madrid (ed. original 1908)
- TORNQVIST, G. (1988), 'System of cities in changing technological environment', *Comunicación en el 20th European Congress of the Regional Science Association*, Estocolmo
- UNZURRUNZAGA, Xabier (1995), *Diagnóstico urbanístico del Eje San Sebastián-Irún. Conurbación Donostia/Bayona*, Diputación Foral de Guipúzcoa/ Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastián

VALENZUELA, Manuel (1989), 'Las ciudades', en VVAA, Territorio y sociedad en España, Vol. 2, pp.121-171, Taurus, Madrid

VAN DEN BERG, Leo y VAN KLINK, H.Arjen (1995), "Planificación estratégica y marketing urbano", Situación, 3: 39-53

VELASCO, Roberto (1984), 'Regiones-frontera y cooperación transfronteriza: el caso europeo', en VI Reunión de Estudios Regionales, AECR/Gobierno Vasco, Bilbao, pp.37-48

VRIES, Jan de (1987), La urbanización de Europa 1500-1800, Crítica, Barcelona

VV.AA. (1965), Área Metropolitanas de España en 1960, Dirección General de Urbanismo, Madrid

WACKERNAGEL, M., REES, W. (1995), Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth, New Society Publishers, Filadelfia (resumen en [http:// www.mbnet.mb.ca/ linkages/ consume/ brfoot.html](http://www.mbnet.mb.ca/linkages/consume/brfoot.html))

WATERS, Malcolm (1996), Globalization, Routledge, Londres

WATSON, S., GIBSON, K., eds. (1994), Postmodern cities and spaces, Blackwell, Oxford

WILKIE, James E. y SMITH, Clint E. (1997), Integrating Cities and Regions: North America Faces Globalization, Mexico and the World, Especial Issue 5, <http://www.netside.net/mexworld/Issue5/index.htm>

WOOD, Robert (1973), 'Administración metropolitana', en Shills, Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales, Aguilar, T. 2, pp. 394-400

ZÁRATE, Antonio (1989), El mosaico urbano, Cincel, Madrid

ZOIDO, Florencio (1995), 'Sistema de asentamientos, ciudades medias y aglomeraciones urbanas de Andalucía', Situación-Urbanismo, pp. 149-162

## NOTAS

1. Sin olvidar la existencia de fenómenos, como las urbanizaciones turísticas de playa, donde hallamos muchos asentamientos que, estando alejados por su reducido tamaño de su consideración como urbanos, no cuentan con población activa agraria. Al contrario, sus habitantes son activos o jubilados del secundario, terciario o cuaternario.

2. Sabemos desde Durkheim, que la propia densidad genera diversificación y especialización, en suma caracteriza la ciudad. Por eso muchas *ciudades dormitorio* han evolucionado, complejizándose hasta alcanzar auténticas funciones de ciudad media. Pero ello a menudo exige de una intervención exterior, y el caso de las ciudades dormitorio del Sur del AM de Madrid es paradigmático. Su mero crecimiento ha generado demandas que han llevado a una complejización de sus funciones, pero ha existido también una voluntad de las administraciones superiores, mediante inversiones multiplicadoras, como Universidades y otros equipamientos avanzados. El que dicha voluntad superior no haya existido hacia las ciudades dormitorio del Este del AM (Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón), unido a un tamaño insuficiente, explica que no se hayan convertido en auténticas ciudades medias. El mismo tipo de análisis podría aplicarse en Barcelona, Lisboa y Oporto.

3. Usualmente el concepto de 'región urbana', como *"la esfera de influencia económica de una ciudad con un núcleo definido en términos de concentración de empleo y un 'commuting hinterland' compuesto por todas aquellas áreas en las que más gente acude a trabajar a dicha ciudad en cuestión más que a otras ciudades"* (Cheshire, Hay, 1989:15), se aplica a grandes metrópolis como una medida de la población intermedia entre el distrito administrativo estricto y la 'región metropolitana'. Así, en Londres el distrito administrativo estricto - Birmingham- tiene 961.000 habitantes, que se amplían a 7,4 millones si consideramos la *región urbana*, y a 12,5 si nos referimos a la *región metropolitana* (Habitat, 1996:60)

4. De hecho, diversas redes de ciudades se han establecido en Europa en la década de los '90, generalmente al amparo del programa RECITE. El balance de una de estas redes, formada por Évora (Portugal), Lamia y algunos suburbios de Tesalónica (Grecia), Speyer (Alemania), Charleroi (Bélgica), Zwolle (Holanda) y Tarragona (España), concluye que *'las ciudades medias europeas también juegan su papel, formando una fuerza estructurante en la Unión Europea'*(Silva, 1994:12).

5. Lo cual no implicaba ciertamente, en modo alguno, una política de potenciación de las ciudades medias. Frente a la propuesta descentralizadora que aparecía en (García Barbancho, 1968), y que se extendió en los años siguientes a nivel regional siguiendo el modelo *'París y el desierto francés'*, por ejemplo en (Gaviria, Grilló, 1975), los análisis sociológicos mostraban friamente que *"en cualquier caso, esta propuesta tan radical se enfrenta con la dura realidad de que ni por asomo se está produciendo espontáneamente la tendencia hacia las 'ciudades medias' y ni siquiera confiamos en que las autoridades puedan (o quieran) provocarla"* (FOESSA, 1970:1218). También en el caso portugués la realidad muestra la contradicción entre un discurso teórico descentralizador y una práctica que ha seguido favoreciendo la concentración demográfica, de infraestructuras y de riqueza en las conurbaciones de Lisboa y Oporto (Figueiredo, 1994, Nazario, 1997).

6. Ese corte es sólo aceptable provisionalmente. Pequeñas o incluso medianas ciudades es probable que estén actuando funcionalmente como mesópolis, en ciertos territorios. Pensamos en Plasencia, que con menos de 37.000 articula sin embargo un vasto corredor, entre Naval Moral de la Mata/Talayuela y Coria, de unos 200.000 habitantes

y una compleja actividad económica. En Tudela, con apenas 26.000 habitantes pero que articula un vasto hinterland económico lo suficientemente alejado de las grandes ciudades del entorno (y en el caso de Zaragoza con una 'frontera' administrativa de por medio) como para poder disfrutar de cierta autonomía. En Faro, con menos de 40.000 habitantes pero que articula, por la gran lejanía de Lisboa, todo el corredor turístico del Algarve. O en Coimbra, que gracias a la presencia de la Universidad y de otras instituciones, así como de sus funciones comerciales, articula también un extenso hinterland. En cualquier caso, se trata de avanzar operativamente, dejando para una futura investigación la definición de variables que permitan 'medir', y situar en sus respectivas redes, las mesópolis ibéricas.

7. Seguramente de forma inapropiada, influídos por la literatura más reciente sobre la materia, que siguiendo los criterios franceses -cuyo Mediterráneo forma ciertamente un arco- incluye toda la costa levantina y andaluza dentro del llamado Arco Mediterráneo (Salvá, 1997).

8. Normalmente diversas formas de análisis multifactorial con el que, gracias a las posibilidades de cálculo que hoy nos brinda la tecnología, se cruzan y entrecruzan decenas -a veces centenares- de variables físicas (evolución y características de la población, migraciones, estructura y dinámica de la producción, infraestructuras, equipamientos científicos, recursos naturales... hasta donde queramos llegar), a la espera de ver qué '*nos dice*' la estadística. De ahí se han derivado decenas de clasificaciones y jerarquías de ciudades, a menudo obsoletas casi inmediatamente después de finalizados los cálculos, que por razones obvias deben basarse en datos de tipo censal ya de por sí anticuados desde el momento en que están disponibles a los investigadores. Por lo demás, la estadística no nos dice nada si no es como respuesta a una pregunta, es decir a una hipótesis.

9. En el marco de las políticas de desarrollo, desde la óptica sociológica son más interesantes los *vacíos* producidos por la entretejida red global, que los nudos megapolitanos, pues en ellos es donde la dicotomía rural/urbano sigue teniendo hoy algún sentido

10. Aunque establecido por el anterior Gobierno de España, el actual Gobierno ha mantenido en lo esencial los criterios del PDI, introduciendo únicamente algunos cambios en cuanto a la jerarquía de prioridades de algunas de las obras, así como incorporando algunos proyectos de autopistas de peaje no previstos por el PDI

11. Creemos que la mayor parte del trabajo portugués en Badajoz es sumergido. Bien directamente (como ocurre con la mayoría de las empleadas domésticas, muchos trabajadores de la construcción, jornaleros, etc), bien indirectamente al formar parte de empresas portuguesas que, sobre todo en el sector de la construcción, se desplazan a realizar trabajos en Badajoz.

12. Los datos sobre empleo proceden del estudio Trabajadoras sin fronteras. Las empleadas de hogar portuguesas en la ciudad de Badajoz, desarrollado entre 1996 y 1997 por un equipo de las Universidades de Extremadura y Evora (formado por A.Baigorri, S.Baltazar, M.Cascais, R.Fernández y L.Gómez) y financiado por la Dirección General de Enseñanzas Universitarias e Investigación de la Junta de Ex-

tremadura. Dicho estudio ha percibido la existencia de una cantidad importante de mujeres conmuters que trabajan en Badajoz pero residen en municipios portugueses de su área metropolitana.

13. Un indicador, elaborado por el propio GIT de Extremadura, de la importancia que la cooperación transfronteriza ha alcanzado, es el número de noticias publicadas en los medios de comunicación extremeños en relación con actividades de cooperación. En 1983 eran 7 en todo el año, cifra que pasó a 353 en 1995, y se ha disparado a 1.315 en 1997.

14. Olivenza se ha convertido no sólo en uno de los atractivos turísticos esenciales para la propia ciudad de Badajoz, sino que viene funcionando desde hace años como centro subsidiario de congresos, no sólo de ámbito regional sino también internacional, beneficiándose de su posición espacial en el anillo mesopolitano. La reciente creación de una Escuela Regional de Teatro en esta localidad -decisión que a posteriori puede interpretarse como una estrategia para situarla 'en Badajoz' evitando a la vez conflictos con las otras dos capitales regionales- consolida esta función. Es por otra parte esta posición mesopolitana de Olivenza (que fue entrevista en términos algo megalómanos, casi como ciudad dormitorio de Badajoz, por el Plan General elaborado a principios de los '70) la que ha facilitado sin duda la construcción de un nuevo puente internacional en Ajuda.

15. Declaraciones en el diario Expresso, 30/XI/1996, citado en (Cascais, 1996). Personalmente pudimos escuchar al propio Cavaco Silva, en el curso de una comida de trabajo en un encuentro sobre regiones ibéricas transfronterizas, dicho temor.