

BADAJOS, MESÓPOLIS TRANSFRONTERIZA

Ponencia invitada en el I CONGRESO DA RAIA, ELVAS (PORTUGAL),
23 de Noviembre, 2001

Los elementos destacados hasta el momento nos sirven de base para considerar la nueva posición estratégica de la ciudad en el marco del Estado, de la Península Ibérica en su totalidad, y en el espacio comunitario. Es tan sólo una imagen, sobre la que vengo insistiendo desde hace casi una década, pero cuyas virtualidades no terminan de ser asumidas por la ciudad en el diseño de una estrategia de desarrollo propia.

Lo que durante siglos ha sido una ubicación periférica, y en fondo de saco (sin salida directa al océano) se transforma, por efecto de la Unión Europea y gracias a las nuevas infraestructuras en curso (en el supuesto, naturalmente, de que todas las previstas en el diagrama lleguen a materializarse: gaseoducto, autovía al Mediterráneo, autovía de la Plata, ferrocarril de alta velocidad o velocidad mejorada a Lisboa...), en una situación, si no privilegiada, sí francamente beneficiosa, tanto para el conjunto de la región como sobre todo para la propia ciudad de Badajoz y su área metropolitana. Se trata de una posición central en el triángulo formado por Madrid, Sevilla y Lisboa, un vasto hinterland en el que se desenvuelven las vidas y las actividades económicas de más de diez millones de habitantes.

En cierto modo, podríamos hablar en el próximo futuro de Badajoz como de la Zaragoza del Sur, por estar destinada a cumplir un papel muy semejante al que la capital aragonesa ha cumplido, en las últimas décadas, tanto respecto del corredor del Ebro (similar, aunque más antiguo y poderoso, al del Guadiana), como respecto al triángulo del desarrollismo español (Madrid-Bilbao-Barcelona). Ha sido sin duda esta ubicación geoestratégica de Zaragoza y su entorno la que ha provocado su impresionante crecimiento demográfico y económico de los últimos años. Pero

frente al efecto que Zaragoza ha tenido sobre su entorno geográfico, vaciándolo de contenido, por el contrario Extremadura y Alentejo cuentan con una poderosa red de pequeñas y medianas ciudades que actuarán de contrapeso de forma que nunca serán aquí planteables lemas como *Zaragoza contra Aragón* o *Barcelona contra Catalunya*.

Y, naturalmente, si nuestra hipótesis de trabajo es correcta, debería tener consecuencias, en la planificación estratégica de la ciudad y en el planeamiento urbanístico. Veamos algunas de las urgencias sobre las que, en esta línea y referidas en exclusiva a algunos aspectos estratégicos del área metropolitana de Badajoz, habría que meditar:

1º) La tradicional salida al mar por Huelva, que en realidad nunca ha llegado a consolidarse, deberá sustituirse por Lisboa, metrópolis hacia la que debe orientar fuertemente sus intereses Badajoz. Lo prolongaría de forma natural el eje de las Vegas del Guadiana, y daría fuerza a la futura formación de un eje económico transversal en la península (de Lisboa a Valencia/Alicante, pasando por Badajoz, Ciudad Real y Albacete) para el que sólo hacen falta 320 nuevos kms de autovía.

2º) Estos nuevos condicionantes territoriales exigen prestar especial atención al conjunto de las comunicaciones del triángulo Madrid-Lisboa-Sevilla. Y no hablamos únicamente de la terminación, urgentísima para el progreso de Badajoz y su proyección transfronteriza, del tramo portugués de la autovía Madrid-Lisboa. Sino también, y sobre todo, de la dotación de un ferrocarril de velocidad alta que sitúe los tiempos de transporte ferroviarios entre Badajoz y las dos capitales peninsulares en equivalencia con los tiempos por carretera (algo que parece que ya estamos en vías de conseguir, aunque me temo que los plazos se van a alargar hasta el infinito con las políticas presupuestarias neoliberales de nuestros gobiernos). Así como la conversión del aeropuerto de Badajoz en *aeropuerto regional ibérico*, pudiendo ofrecer sus servicios a un radio de 120 kms., y la dotación, a medio-largo plazo, de trazado de autovía para la conexión de Badajoz, por Zafra, con la futura autovía de la Plata.

3º) La consolidación de Badajoz como mesópolis postindustrial, orientada a la prestación de servicios del cuaternario (basados en la información) hace ineludible el diseño de una estrategia propia en un aspecto tan fundamental como es la Universidad. La cual, además de a las necesidades regionales, debe responder a las necesidades de esta mesópolis que articula a más de un cuarto de millón de habitantes, y que alcanzará antes de quince años más de medio millón de habitantes dentro de un círculo de 100 kms. Del mismo modo, Elvas y todo el área mesopolitana alentejana deberá empezar a pensar en el despilfarro de recursos que supone tener una buena Universidad pública al lado de casa, mientras se envían a los jóvenes a vivir en una ciudad mucho más cara y mucho más lejana, como Lisboa. Evidentemente, ni Badajoz, ni Elvas, ni la Universidad de Extremadura, lo están haciendo bien, o habría en ella más estudiantes portugueses.

4º) Badajoz, como mesópolis, debe prepararse para soportar, en los próximos años, no sólo un fuerte crecimiento demográfico, sino también un incremento de las migraciones procedentes de Portugal (en los últimos años se están instalando casi 200 portugueses anuales, con un crecimiento exponencial, y son otros varios cientos los que ya acuden a diario a trabajar a Badajoz, en trabajos de todos los tipos y niveles). Por lo cual la ciudad debe prepararse para la multiculturalidad: Badajoz -y no sólo su comercio- debe aprender a convivir de verdad con un pueblo que es vecino, primo incluso, pero que es culturalmente distinto.

6º) En el ámbito del planeamiento urbanístico, todo esto significa que lo que se está haciendo con los Planes de Ordenación tanto de Badajoz como de Elvas es un contrasentido histórico, y un absurdo urbanístico, pues ambos se diseñan con un evidente olvido mutuo. Ambos planes deberían supeditarse a un Plan Director Territorial Mesopolitano que afectaría a ambos lados de la frontera, y que debería tener en cuenta además a los municipios colindantes, como Olivenza, Talavera o Campomayor. A partir de la conformación espontaneista y caótica de la mesópolis es posible construir una imagen de orden -no otra cosa es un plan que la racionalización del crecimiento espontáneo-; pero por su escala no puede ser diseñado únicamente desde Badajoz, y afectando sólo a Badajoz, y lo mismo

podemos decir del de Elvas, sino que debe ser pactado con el conjunto mesopolitano.

7º) Lo cual nos adentra en los aspectos más fundamentales de la cuestión que estamos desarrollando. Pues la proyección institucional hacia el área mesopolitana transfronteriza debería conducir, más allá de la proyección cultural y comercial, hoy apropiadamente gestionadas, a la creación de instituciones administrativas transnacionales adecuadas a las particularidades de este territorio.

En este sentido, debería elaborarse un Plan Especial conjunto, germen del planeamiento metropolitano futuro, para el conjunto de edificios públicos españoles y portugueses de Caia y Alfandega. Antes de que comiencen a desmoronarse debería buscarse un uso apropiado, contando también para ello con fondos europeos. Es un hecho que el corredor entre las dos ciudades se consolida lentamente como espacio productivo de la industria y los servicios. Deberían ofertarse estos edificios, remodelados y con los instrumentos de promoción necesarios, a las empresas españolas del cuaternario (el sector que produce, procesa y distribuye información y conocimientos), centros de investigación, y otros usos de interés mutuo.

Es altamente probable que a ciertas grandes empresas de seguros, de distribución, de gestión telemática, les resultase muy rentable instalar centros intermedios de teletrabajo que podrían atender tanto a España como a Portugal, ya que al mismo podrían conectarse líneas telefónicas -sin tarifas internacionales, por consiguiente- tanto españolas como portuguesas. La conurbación Badajoz-Elvas constituye, a todo lo largo de la frontera, el punto ideal para instalar centros de teletrabajo capaces de atender a las dos naciones. Con una comunicación ya relativamente rápida por carretera a Madrid y Lisboa, con aeropuerto, universidad, buenos hospitales, calidad de vida y un entorno mesopolitano de 250.000 habitantes, nuestra localización cuenta con las bases necesarias para convertirse en el principal centro fronterizo que administre las relaciones económicas entre los dos Estados sobre la base de la frontera todavía existente en cuanto el idioma, las telecomunicaciones, la legislación y las costumbres.

Lo cual exige la dotación de ciertas infraestructuras y equipamientos de calidad en ese espacio, lo que abunda en la necesidad de ese Plan Especial a desarrollar por las dos municipalidades. E implica otras cuestiones que deberían tenerse en cuenta antes de seguir adelante con algunos planes. Por ejemplo

b) La constitución, por parte de las municipalidades y con el soporte legal de los Estados, de un *espacio transnacional* que permita a ambos municipios beneficiarse por igual - contribuyendo por igual- de la implantación de nuevas empresas¹, en términos de mancomunidad transfronteriza que fiscalmente sólo afectaría a los impuestos locales. Por lo demás, las empresas ubicadas escogerían la nacionalidad fiscal y administrativa que prefiriesen para sus instalaciones. En cualquier caso, un desafío para nuestros expertos en derecho internacional.

c) Creación de una reserva natural transfronteriza en el tramo del río Caia entre la antigua frontera y su desembocadura en el Guadiana. Estaría destinado a convertirse en un espacio de convivencia de portugueses y españoles, constituyendo una alternativa *de regadío*, húmeda y frondosa, a una Casa de Campo de San Isidro que en verano se hace prácticamente inutilizable. Con fondos europeos solicitados por ambos gobiernos municipales podría ad decentarse la zona dotarse de mobiliario de recreo, y construir a lo largo del tramo considerado varios puentes peatonales de madera.

d) El tratamiento urbanístico del corredor Badajoz-Elvas debería ser muy bien afinado, no sobre la base -como se ha planteado en más de una ocasión- de las ciudades lineales, sino sobre el modelo de las alquerías, es decir pequeñas urbanizaciones de baja densidad plenamente integradas en el medio, que sólo territorialmente formarían una línea continua. Las instalaciones industriales y de servicios deberían ser únicamente las compatibles con los usos residenciales, y distribuirse en este caso sí que buscando cierta linealidad. Estamos hablando, en

¹ Lo cual exige *presiones* institucionales para obligar a las compañías telefónicas a adaptar sus tarifas a la condición transfronteriza, algo que vienen haciendo desde hace años tanto las grandes como las pequeñas compañías telefónicas en fronteras mucho menos diluidas, como la de USA-México. Es más que inaudito vergonzoso que en un marco de desaparición de fronteras y constitución de la Unión Europea, una llamada de Badajoz a Elvas, a menos de diez kilómetros sus centros urbanos, tenga tarifa internacional.

suma, de una fase posterior de coordinación metropolitana, que debería ya integrarse en un Plan Director Metropolitano Transfronterizo (PDMT). El planeamiento urbanístico de Elvas ya lleva unos años de rodaje, y el de Badajoz, si es que alguna vez llegamos a saber realmente cuál es, está empezando. Lo ideal hubiese sido hacer el PDMT previamente, pero estamos todavía a tiempo de conseguir el solapamiento de los tres documentos. Dicho PDMT debería incluir tanto a Talavera como a CampoMaior, en este caso porque el Barragem de Caia constituye una infraestructura fundamental, no sólo para los regadíos portugueses, sino también para el ocio del conjunto metropolitano. Todo lo cual plantea la necesidad de diseñar una red infraestructural viaria que tenga en cuenta estos procesos sociales, económicos y territoriales. El siguiente esquema apunta hacia estas cuestiones.