

# REDES URBANAS TRANSFRONTERIZAS

**Artemio Baigorri Agoiz**

Universidad de Extremadura

Avda de Elvas, s/n, 06071 Badajoz, Tel. 924289300 ext. 9126, [baigorri@unex.es](mailto:baigorri@unex.es)

## 1. Introducción

Este trabajo analiza la expresión, o glocalización, que la *urbe global*<sup>1</sup> adopta en la frontera hispano-portuguesa; esto es, la red de ciudades que articulan la interconexión entre la población de las regiones que conforman dicha frontera en *la raya* (Extremadura, Alentejo y Región Centro) y la urbe global. Se presta especial atención a los efectos que en los últimos años han podido tener los procesos de dilución de la frontera, así como se atiende a los ámbitos europeo y peninsular en que se ubican dichos espacios. Aunque el análisis considera a los *concelhos* (NUTS III) que tienen la consideración de fronterizos (Beira Interior Norte y Beira Interior Sur en la región Centro; y Alto Alentejo, Alentejo Central y Baixo Alentejo en la región de Alentejo), dada la inexistencia de una red urbana propiamente transfronteriza incorpora la lectura territorial de los conjuntos regionales, sin los que las zonas transfronterizas pierden toda significación.

Debe hacerse una consideración previa, y es que el análisis de las redes urbanas presenta particulares problemas en esta zona, por cuanto las unidades territoriales, poblacionales y administrativas son totalmente distintas en ambos países, y son especialmente complejas en el caso portugués. Comparación que se hace aún más difícil dada la variabilidad en el tiempo de las delimitaciones territoriales y/o administrativas en Portugal, frente a la estabilidad española en las unidades fundamentales desde 1833. De hecho, aunque se hace referencia a dichos cambios, este análisis no toma en consideración la reciente ‘ampliación’ de las regiones de Centro y Alentejo, por cuanto su impacto estadístico es brutal. La población se ha incrementado en un 30% en la región Centro, y en un 45% en Alentejo. En cuanto a las densidades medias por *concelho* (variable sin duda más importante para un análisis de la urbanización), pensemos que a una región como Alentejo,

cuyas densidades oscilaban entre los 6 y los 66 habitantes por kms<sup>2</sup>, se le ha adicionado una comarca cuyas densidades, claramente metropolitanas, oscilan entre los 15 y los 153 habitantes por km<sup>2</sup>. Y a la región Centro, con densidades más altas que oscilaban entre los 8 y los 500 habitantes por km<sup>2</sup>, se le han adicionado dos comarcas aún más metropolitanas cuyas densidades oscilan entre los 44 y los 1.400 habitantes por km<sup>2</sup>. Recientes análisis, como los de (Ferrão y Vala, 2001) sobre las áreas metropolitanas de Lisboa y Oporto, y de (Rodrigo, Vala y Monteiro, 2002) sobre las áreas de influencia en la región de Lisboa Vale do Tejo, ponen claramente de manifiesto la pertenencia de dichos NUTS, a todos los efectos, a esa región. Es de suponer que las razones han sido de tipo operativo: por un lado, ante la previsión de los efectos que la extensión hacia el Este de la Unión Europea ha de tener en las ayudas comunitarias, parece sensato, desde una perspectiva nacional, el segregarse del NUT II de Lisboa todos aquellos territorios que, si se vinculan a NUTS de inferior renta, pudieran seguir recibiendo fondos de cohesión; de otra parte, la creciente necesidad de articular el espacio metropolitano de la Gran Lisboa y la Península de Setúbal como una unidad de actuación ha podido aconsejar una delimitación más ajustada del NUTS.

Por todo ello creemos que hay que esperar un tiempo antes de hacer dicha *incorporación* en análisis comparativos de carácter transfronterizo, al menos en lo que se refiere a las redes urbanas.

## **2. Lo rural, lo urbano, lo global y lo transfronterizo**

Desde las Ciencias Sociales, y en particular desde la Sociología, la Geografía o la Economía, se utiliza habitualmente el concepto de *sistema de ciudades* para referirse a la organización e interacción, en determinado ámbito territorial, del conjunto de los principales núcleos urbanos que lo vertebran. La teoría dice que el *sistema* está constituido por los núcleos de población y los canales a través de los cuales se relacionan (infraestructuras de transporte, comunicación e información); y se da por admitido que el estilo y nivel de desarrollo de una sociedad conforma su modelo territorial. Dentro de éste la estructura espacial de las ciudades, según la teoría clásica, constituye el factor

determinante del desarrollo económico regional, el cual a su vez se subordina al del estado-nación, que depende por su parte de las interrelaciones con los demás países y con los centros mundiales de innovación. El modelo teórico imperante considera que las ideas penetran en los países a través de las ciudades de mayor tamaño, que son a la vez cabezas del sistema nacional y base de la jerarquía continental o de los bloques político-económicos, y se difunden dentro de los mismos por los canales de su jerarquía urbana.

Se trata, sin embargo, de un concepto que, siendo de cierta utilidad para la descripción y la taxonomía, no llega a ser operativo como instrumento explicativo de procesos sociales más complejos, incluidos los económicos. Básicamente, porque el propio concepto de ciudad varía sustancialmente entre la Geografía (para la que es un fenómeno meramente cuantitativo, dependiendo casi exclusivamente del tamaño del núcleo), la Sociología (que la entiende como expresión de determinados niveles de complejidad, producto de la división del trabajo y la subsiguiente diferenciación social, sin olvidar la importancia del tamaño) o la Economía Política (que la define en función de su capacidad de acción como agente económico con intereses y estrategias explícitos). Una variabilidad conceptual que se intensifica cuando se pasa, en la escala del análisis, de los sistemas nacionales a los transnacionales; pues la categorización operativa de las ciudades varía sustancialmente entre los distintos países, o según el objeto del análisis.

Para la OCDE el carácter urbano se alcanza cuando se sobrepasan densidades de 120 hab/km<sup>2</sup>; mientras que el Banco Mundial define lo urbano, en relación con sus políticas de intervención, como aquellos núcleos que sobrepasan los 5.000 habitantes. Este es un límite bastante aceptado, aunque oscila entre los 2.500 de México y los 10.000 de Nigeria. Otros países, como Brasil y China, no especifican un número de habitantes determinado para definir *lo urbano*, sino que recurren a distintas características, desde los servicios metropolitanos ofertados a aspectos culturales como la mera condición jurídica o política.

Dentro de la Unión Europea la variabilidad es notable. Mientras en Bélgica se utilizan complejos criterios según el grado de *urbanización* (peso de la actividad agraria entre la población activa masculina, saldo migratorio, existencia o no de aglomeraciones urbanas, etc), en Italia el criterio básico son los 10.000 habitantes por municipio. En Alemania la diferenciación urbano/rural se establece para las regiones sobre la base de una densidad de 100 hab/Km<sup>2</sup>, pero existen diversas categorías de rural y urbano. En Francia se toma el municipio (*commune*) como en España, considerando rurales a los de menos de 2.000 habitantes, mientras que en el Reino Unido se utilizan hasta cuatro criterios distintos, según el objetivo y/u organismo que aborde la categorización.

Y entre los dos países cuyas regiones transfronterizas pretendemos analizar en este trabajo también existen sustanciales diferencias conceptuales.

Así, en España la unidad operativa es el municipio (rara vez se utiliza el concepto de núcleo de población, definido por el Nomenclator), y la barrera entre lo rural y lo urbano se establece, a nivel municipal, en los 10.000 habitantes, pero tradicionalmente el INE distinguía entre rurales (menos de 2.000 habitantes) y semi\_rurales (entre 2.000 y 10.000).

Mientras que en Portugal la categorización es el resultado de dos variables, tomando como unidad la *freguesia* (que es una unidad territorial que está por debajo del municipio, asimilable conceptualmente, en España, a las pedanías cuando éstas tienen además su propio sub-término municipal: aunque lo más asimilable serían las *parroquias* gallegas): la densidad (las unidades territoriales con más de 100 hab/Kms<sup>2</sup> se consideran urbanas) y la población (son urbanos los núcleos de más 2.000 habitantes). Naturalmente, cuanto más bajo es el límite que separa a los núcleos rurales y urbanos, menos son las personas clasificadas como rurales. El Instituto Nacional de Estadística publicó en 1996 una clasificación de las freguesías en urbanas, semi-urbanas y rurales, introduciendo elementos más complejos que los meramente poblacionales, como son las directrices del planeamiento urbanístico local, lo que todavía dificulta en mayor medida las comparaciones.

Como estamos viendo, las fronteras legislativas y políticas entre lo rural y lo urbano son aún más difíciles de interpretar, lo que nos lleva a convenir que la distinción que establecen los distintos países entre los conceptos de *rural* y *urbano* es dispar y arbitraria. En la medida en que la categorización sólo puede responder a categorías culturales (sociológicas y antropológicas), o a la estructura, forma y función del territorio (ecológicas y/o económicas), en las sociedades contemporáneas es preciso adoptar no pocas cautelas al interpretar, evaluar y comparar hechos acerca de *'las ciudades'*.

En realidad, desde que la sociedad industrial se definió como un proceso civilizatorio, uno de cuyos elementos fundamentales fue la urbanización, lo rural nunca se ha definido, quedando como residuo de lo-que-aún-no-es-urbano: *"allí donde triunfan el intercambio de mercancías, el dinero, la economía monetaria y el individualismo la comunidad se disuelve, es reemplazada por la exterioridad recíproca de los individuos y el 'libre' contrato de trabajo"* (Lefebvre, 1949). De ahí que, a partir de nuestra propia definición de *urbe global*, entendamos que, de facto, en la actualidad *"lo rural serían apenas algunos intersticios, fuera de la marcha de la civilización, que quedarían en el interior de lo que denominamos la urbe global (...). El jardín de la urbe global"* (Baigorri, 1995).

Consecuentemente con lo expuesto, y volviendo al concepto de *sistema de ciudades*, viene a resultar que éste es finalmente, más que un instrumento explicativo, una expresión normativa. Es fundamentalmente una voluntad estratégica de vertebración inter-territorial, por lo demás de carácter jerárquico, lo que expresan los sistemas de ciudades. En el caso europeo esto resulta particularmente obvio cuando analizamos en profundidad *modelos* pretendidamente científicos como la llamada *'banana azul'* (que simplemente expresa los intereses de ciudades como Londres, París, Milán y todas las que gravitan en torno a ellas), el *Arco Mediterráneo* (que expresa los intereses de Marsella, Barcelona y Valencia), o el unas veces llamado *Arco* y otras *Frente Atlántico* (que expresa los

intereses de Lisboa, Oporto y la conurbación Vigo/Coruña). Mientras que un *sistema* es un conjunto orgánico de cosas inter-relacionadas entre sí, en el que cualquier cambio en una de ellas determina cambios en todas las demás, en el caso de la mayor parte de esas *imágenes* europeas nos hallamos frente a un conjunto de ciudades con desiguales áreas de influencia, que se superponen a menudo con las áreas de influencia de otras ciudades incluso de fuera de la región, y que en modo alguno están organizadas en un sistema.

Así, más que de un *sistema de ciudades* extremeño, alentejano o de la región Centro, en este trabajo se habla de *las ciudades de* Extremadura, Alentejo y Centro, y cuando hace al caso, más exactamente de *las ciudades transfronterizas*. Ciertamente, como veremos, el territorio nos muestra algunas regularidades, y sobre todo algunas tendencias espaciales, que pueden ayudarnos a entender cómo se organizan estas regiones, y sobre todo cómo podrían organizarse en el futuro, en el marco de una, hoy por hoy solamente virtual, profundización de las relaciones transfronterizas. Pero para ello debemos hablar más bien de *redes*, mallas y sobre todo *corredores*, como conceptos mucho más apropiados que los de sistema o jerarquía.

Hay que tener en cuenta además que las diferencias, asimetrías e inconexiones transfronterizas entre las tres regiones son lógicas, y derivadas en buena parte de su desigual peso demográfico y económico. Alentejo, con apenas medio millón de habitantes, tenía hasta la incorporación de Lezíria do Tejo una densidad media inferior a los 19 habitantes/km<sup>2</sup>. Mientras que Extremadura, aún teniendo también una de las densidades más bajas de Europa (26) sobrepasa el millón de habitantes. En cuanto a la región Centro, con 1,7 millones de habitantes antes de la incorporación de las NUTS III de Oeste y Médio Tejo, incluye dos zonas claramente diferenciadas, que son dos auténticos mundos: el interior, transfronterizo, con densidades en ocasiones inferiores a los 20 habitantes/km<sup>2</sup>, y el litoral, con densidades que llegaban a sobrepasar los 215 antes incluso de la incorporación de las NUTS III de Oeste y Médio Tejo.

Por otra parte, en Extremadura se han desarrollado en las pasadas décadas poderosas infraestructuras de regadío que han posibilitado el desarrollo de algunos corredores y la consolidación y crecimiento de ciudades que han actuado como centros de servicios articuladores de las vegas regables; mientras que los grandes regadíos de Alqueva, que hubiesen podido cumplir idéntica función en Alentejo, llevan más de veinte años de retraso, y van a verse materializados en una época en la que la agricultura probablemente ya no pueda satisfacer la función de acumulación primitiva de capital. Consecuentemente, en 1991 (último censo del que disponemos de datos publicados con la población específica de las ciudades para el caso portugués) la principal ciudad alentejana, Évora, apenas sobrepasaba los 42.000 habitantes, mientras que la principal ciudad extremeña, Badajoz, superaba los 130.000 habitantes; y la región cuenta con otras dos ciudades (Cáceres y Mérida), además de la conurbación Don Benito-Villanueva de la Serena, que superan los 50.000 habitantes. Por su parte, la región Centro ha sido fuertemente impactada por el proceso de litoralización producido en Portugal en las últimas décadas. Como consecuencia de ello cuenta con un potente sub-corredor litoral, plenamente subordinado a la circulación económica entre las áreas metropolitanas de Lisboa y Oporto, en el que destacan ciudades medias como Coimbra, con casi 90.000 habitantes, articulada a su vez con otras ciudades cercanas de más de 30.000 habitantes como Aveiro y Figueira da Foz; pero la ciudad más importante del interior transfronterizo, Castelo Branco, apenas supera en su núcleo citadino los 27.000 habitantes.

Por otra parte, las características geográficas de Portugal agudizan un proceso de litoralización que también se ha dado en España en la segunda mitad del siglo XX, pero que en el caso portugués alcanza proporciones mucho más dramáticas (DHP, 2003). Además, la cercanía, tanto de la región Centro como del Alentejo, del Área Metropolitana de Lisboa (o Lisboa-Setúbal) constituye una fuerza gravitatoria mucho más notable (Rodríguez, Vala, Monteiro, 2002) de la que puedan ejercer las principales áreas metropolitanas españolas, y en particular la de Madrid, sobre Extremadura.

### 3. La red urbana de Extremadura

Uno de los primeros intentos de definir un *sistema urbano* extremeño se recogía en el *Reconocimiento Territorial de Extremadura*, realizado en 1980 por INTECSA para el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Dicho estudio planteaba la existencia de nueve *lugares centrales* (Plasencia, Navalmoral, Cáceres, Trujillo, Badajoz, Mérida, Don Benito-Villanueva, Almendralejo y Zafra), y otros núcleos *principales y secundarios*, que polarizarían al resto del territorio. Sin embargo, la inexistencia de una adecuada red orgánica de comunicaciones, los profundos déficits infraestructurales y equipamentales de todo tipo, y sobre todo el atraso económico general de la región, han impedido en el fondo la consolidación de ninguno de los *sistemas* entrevistados a nivel teórico como óptimos. Ha sido siempre obvio que había unas ciudades más importantes que otras, las cuales además eran retroalimentadas por los sucesivos procesos descentralizadores de la administración, generalmente apoyados en las antiguas cabeceras de partidos judiciales; pero el manejo de las variables normalmente utilizadas en ese tipo de análisis no decía mucho más. Un cuarto de siglo más tarde podemos observar el mismo tipo de limitaciones epistemológicas y metodológicas, como ocurre con la propuesta interpretativa emanada de la propia Administración regional que se recoge en (Gamero, 2001).

Ya en (Baigorri, 1991) señalábamos como más viable el concepto de *corredor*, como una unidad estrechamente interrelacionada, que cuenta con una o más concentraciones urbanas de importancia diversa que más que centralizar, articulan las actividades económicas de la zona, y capaz de retroalimentarse a sí mismo. Es el conjunto territorial del corredor el que se instituye en centralidad que cohesiona con desigual fuerza un entorno territorial próximo, situado fuera de la zona, y en clara relación de dependencia.

Por otra parte hay que prestar más atención, para entender realmente la red urbana extremeña, a una infraestructura que ha resultado fundamental para el desarrollo de Extremadura: los regadíos.

En el *Estudio Territorial Extremadura I* (1991), realizado por la UEx y TESYT para la Junta de Extremadura, señalábamos por primera vez cómo estos regadíos, transformados entre los años '50 y '70 pero que empezaron a madurar en el último cuarto del siglo XX, han complejizado la economía regional y generado una serie de flujos e interacciones territoriales nuevas, que se superponen (y en buena medida anulan) a las redes y corredores históricos.

Junto al regadío hay que considerar algunos otros elementos nuevos: en primer lugar el proceso de regionalización, que ha convertido a una de las ciudades extremeñas, no la mayor ni la más importante económicamente, en la capital política y administrativa regional. Este hecho, aunque no ha alterado sustancialmente la estructura de los corredores conformados en los últimos años por el regadío, ha influido notablemente en la recuperación del eje (cada vez más cuarteado) Norte-Sur, denominado Ruta de la Plata, a lo largo del cual se ubican algunas de las más importantes ciudades extremeñas del pasado. Por otra parte, la construcción de la Autovía de Extremadura en la última década del siglo XX supuso un nuevo elemento que, a la vez que consolida y aumenta la importancia del *corredor del Guadiana*, a ayudado notablemente a recuperar parte de su importancia a ciudades excéntricas como Navalmoral (ya beneficiada por los regadíos del Tiétar y los seudoregadíos de Valdecañas) o Trujillo.

Finalmente, hay que hacer referencia a la aparición de singularidades en la dinámica de desarrollo local, que han contribuido a conformar, potenciar o reformular algunos de los corredores fundamentales: es el caso de la maduración como agrociudades de primer orden, con un fuerte dinamismo, de dos ciudades otrora periféricas en los flujos, como Miajadas y Talayuela; pero sobre todo es el caso de la conversión de Jerez de los Caballeros, como consecuencia del esfuerzo inversor de algunos grupos empresariales locales, en un importante motor de desarrollo del Sur de la región, configurando definitivamente ese eje que apenas atisbábamos en 1991, cuando pocos observadores creíamos en el potencial de aquella ciudad.

Todos estos hechos y tendencias se reflejan en Figura 1, tabla en la que se puede observar, para el periodo 1900-2001, la evolución de las ciudades que han ocupado las principales posiciones, en cuanto a población, en la región. De las 18 principales ciudades en 1991, la mayoría (11) deben su posición, en buena medida, a su pertenencia a las cuencas regables.

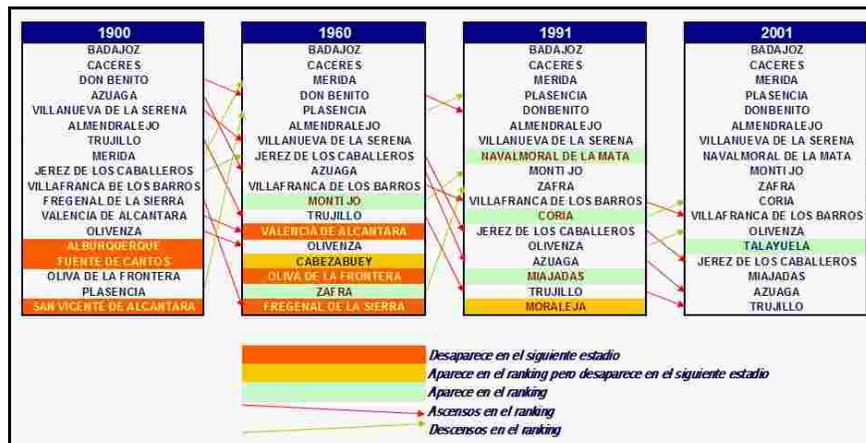


Figura 1.- Variación del ranking de ciudades en Extremadura 1900-2001

En el esquema que se recoge en la Figura 2, en el que se resaltan las zonas de regadío, se recogen los cinco ejes que desde esta perspectiva estructuran el territorio extremeño.

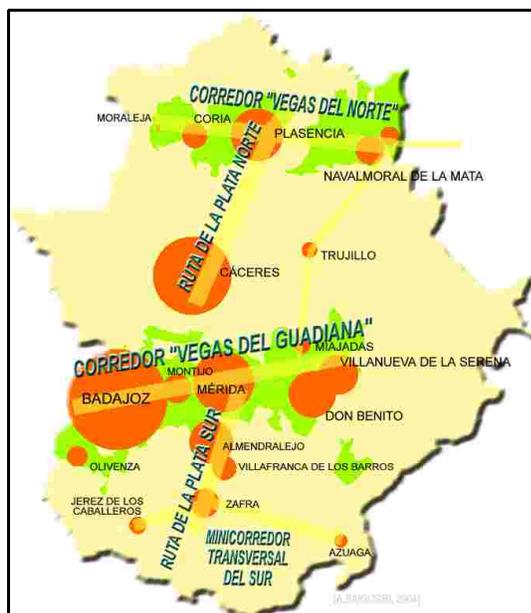


Figura 2.- Ciudades y corredores de desarrollo en Extremadura

En estos corredores se agrupa más de dos tercios de la población regional, y dentro de los mismos se sitúan las principales ciudades. Otros trabajos han comprobado la existencia de dichos ejes desde otras perspectivas, como la localización industrial (Cortés, 1996:555ss.), o al menos han incorporado la consideración del regadío como elemento vertebrador del sistema urbano (Sánchez Zabala, 1992). Se puede observar cómo la distribución de las 19 ciudades extremeñas mayores de 8.000 habitantes se superpone a los ejes o corredores

citados. El conjunto de estas ciudades concentra a casi 530.000 habitantes, esto es algo más del 50%

de la población extremeña, un peso que viene incrementándose; mientras estas 19 ciudades han visto incrementarse su población en un 3,48% en el último censo 2001, respecto de 1991, el resto de la región ha perdido peso demográfico en un porcentaje muy cercano (-3,36%).

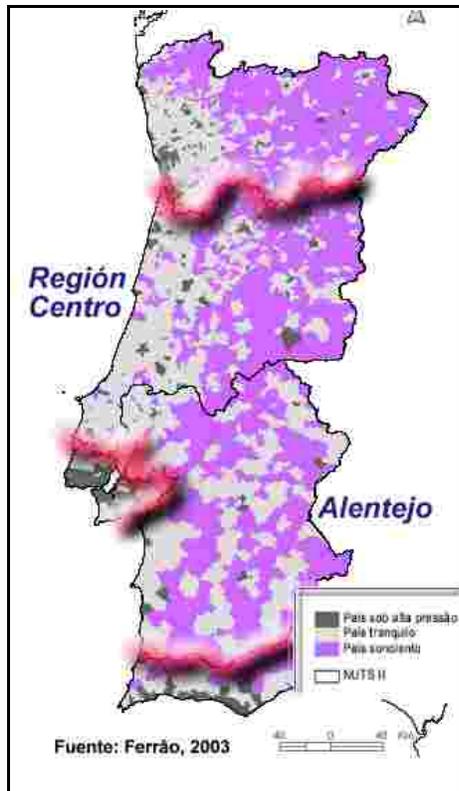
#### 4. La red urbana en Alentejo y la Región Centro

El geógrafo João Ferrão ha definido, al analizar los resultados recién publicados del Censo 2001, tres tipologías de *freguesias* que caracterizarían el Portugal de principios del siglo XXI; el cual puede ser visto en parte como un país somnoliento, en parte como un país tranquilo, o en parte como un país bajo presión, según sean los territorios observados.

Atendiendo al mapa de la Figura 3, tomado del trabajo de Ferrão, la mayor parte de los territorios objeto de nuestro análisis formarían parte del Portugal *somnoliento*; observamos una serie de zonas *tranquilas* que se corresponden con las freguesias del Litoral, y finalmente unos pocos pequeños

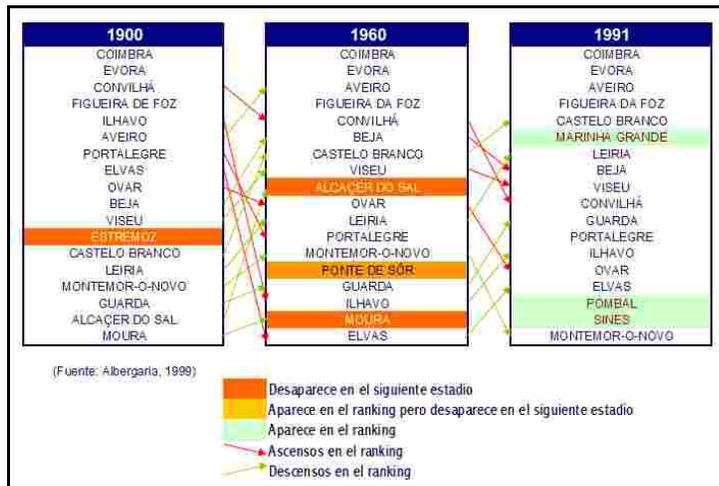
puntos *bajo presión*, la mayoría de los cuales se ubican también en el litoral. En realidad, y para el conjunto nacional, tan sólo las áreas metropolitanas de Oporto y Lisboa/Setúbal, más el Algarve y algunas ‘islas urbanas’ interiores, aparecen según el esquema de Ferrão como áreas dinámicas.

En la tabla recogida en la Figura 4 hemos realizado el mismo análisis realizado previamente para el caso extremeño, haciendo un seguimiento del ranking de ciudades, conjuntamente para ambas regiones, a lo largo del siglo; aunque por la desigualdad disponibilidad de datos, en este caso no podemos incluir los del Censo del 2001. Lo que la tabla nos muestra es que, efectivamente, las ciudades que descienden posiciones, o incluso desaparecen del ranking,



**Figura 3.-** Espacios somnolientos, tranquilos y bajo presión en Portugal

son del interior; mientras que las que crecen, o se incorporan, son fundamentalmente del litoral. La única excepción es Castelo Branco



**Figura 4.-** Variación en el ranking de ciudades en Alentejo y región Centro, 1900-1991

La Comisión de Coordinación de la Región del Alentejo (CCRA), en su programa operativo de desarrollo (POR), avanzó en la pasada década una propuesta de red urbana en la que se consideraban cuatro niveles de importancia, o de centralidad. Tan sólo Évora se ubicaría en el nivel 4, como capital regional, y Portalegre, Beja y Sines en

el nivel 3. En el nivel 2 aparecen unos centros concentrados en Castro Verde, Montemor, Moura, Estremoz y Elvas, y otros centros difusos como Alcácer do Sal, Grândola y Odemira. Siguiendo luego hasta 35 asentamientos de nivel 1.

En la misma época, la socióloga Mariana Cascais elaboró una jerarquía de ciudades para el Alentejo, atendiendo a una serie de variables como la dimensión, el ratio rural/urbano, la densidad y la concentración urbana, la atracción o las centralidades, que permitía observar la importancia real que tienen las 14 ciudades consideradas en dicha clasificación, en la que por ejemplo Elvas o Ponte Sôr aparecen, entre otras, con una importancia real sensiblemente superior a las que les otorgaba la red urbana propuesta por la CCRA, mientras que por ejemplo Grândola aparecía con una importancia real notablemente inferior a la asignada por la CCRA. El orden de importancia de las ciudades del Alentejo, según la profesora Cascais, sería el siguiente: Évora, Beja, Portalegre, Elvas, Ponte Sôr, Estremoz, Sines, Moura, Montemor, Vendas Novas, Alcácer, Castro Verde, Borba y Grândola (Cascais, 1993).

En cualquier caso, en Alentejo existía un reconocimiento de que *"no se verifica la existencia de una red equilibrada de centros urbanos de dimensión media, capaz de constituir una estructura que permita un correcto ordenamiento global de la región"* (CCRA, 1994: 10). Y una década más tarde las cosas no han cambiado mucho, pues el nuevo Programa Operativo 2000-2006 mantiene el diagnóstico: *"la red urbana regional presenta una serie de desequilibrios motivados por el reducido número de polos urbanos de dimensión mediana y grande, y por la desertificación continuada de las zonas rurales, en las que predominan lugares de pequeña dimensión"* (PORA, 2000: 8). Como documento estratégico que es (esto es, que expresa voluntades de futuro, más que realidades analíticas), el PORA asume que el Alentejo, siendo una región de conexión entre el litoral desarrollado de Portugal (Lisboa, Setúbal, Sines) y las grandes metrópolis españolas (se cita a Sevilla, Madrid...y Badajoz) y europeas, tiene que encontrar las condiciones para poner en valor su potencial logístico regional y territorial.

No obstante esa visión pesimista, que se deja arrastrar por las visiones macro que, como veremos más adelante, se imponen desde los centros del poder nacional en ambos países, se hace cada día más evidente la virtual conformación (virtual, no en el sentido telemático, sino en el sentido en que Lefebvre entendía el hecho urbano como un devenir realizable) de un corredor urbano interior que articula, en paralelo al gran corredor litoral del Arco Atlántico, las relaciones entre las pequeñas y medianas ciudades más cercanas a la frontera: Beja-Moura, Evora, Estremoz-Elvas, Portalegre, y que se prolonga de forma natural hacia el Norte por la Región Centro, a través de Castelo Branco, Fundão-Covilhá y Guarda.

En el caso del Alentejo es apenas una leve tendencia todavía, coincidente con la asunción de direcciones estratégicas orientadas al desarrollo endógeno por parte de algunas ciudades, que se pone de manifiesto en minúsculas relaciones empresariales, leves flujos de empleo y débiles conexiones en el ámbito de la llamada Sociedad del Conocimiento (a través de la Universidad y los grupos de

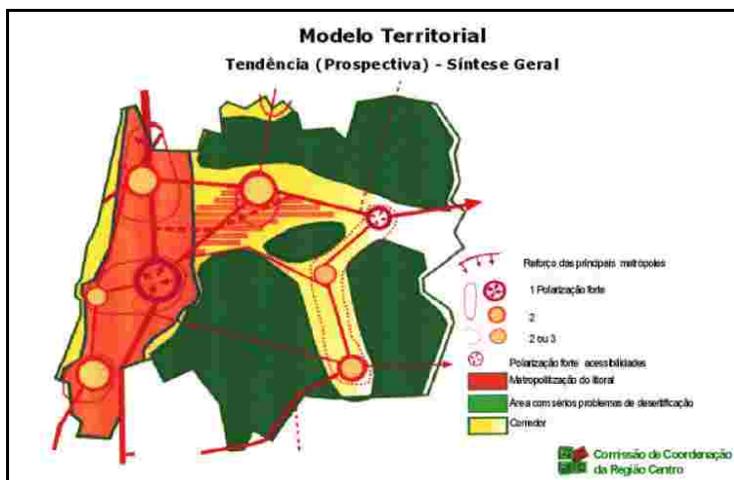
promoción del desarrollo, fundamentalmente). Pero es en suma una tendencia hacia la ruptura de la dirección predominante de los flujos, que tradicionalmente conectaban cada fragmento del territorio interior única y exclusivamente con Lisboa. En una sociedad en la que capacidad de movimiento y conexión se multiplica física y telemáticamente, las ciudades interiores del Alentejo y el Centro de Portugal han dejado de cumplir un mero papel de plataforma iniciática de los procesos migratorios desde las zonas rurales; constituyéndose más bien en prestadoras de servicios al complejo urbano-rural, como intermediarias en el proceso de glocalización al que hemos hecho referencia. De hecho, el análisis de Ferrão, claramente pesimista, pasa muy por encima de la miríada de pequeños procesos de actividad crecientemente complejizadora que se observa en el medio rural; a menudo teledirigidas, ciertamente, desde las grandes ciudades (turismo rural, viticultura de calidad, golf, caza, artesanía, etc.), pero que precisan de una red de ciudades intermediarias vivas y dinámicas.

El proceso se hace mucho más visible, por su mayor dinamismo, en la región Centro. El documento de análisis del programa operativo 2000-2006 (CCRC, 2000) explicita el hecho de que, aunque la región no posee grandes ciudades, la organización del territorio evidencia un conjunto de sistemas urbanos que estructuran el espacio regional. La articulación entre estos sistemas urbanos territoriales genera una serie de ejes de desarrollo que, apoyados en infraestructuras de transporte, posicionan algunas ciudades como “*puntos singulares*” por su centralidad, aunque también evidencian, a la vez, la existencia de espacios bajo riesgo de exclusión de las dinámicas de desarrollo regional.

Se identifican con claridad cinco sistemas urbano territoriales que estructuran el espacio regional: el eje Coimbra (con Lousã, Miranda do Corvo, Cantanhede, Mealhada) - Figueira da Foz; el sistema Aveiro - Ílhavo - Vagos - Albergaria-a-Velha - Águeda - Oliveira do Bairro; el eje Marinha Grande - Leiria - Batalha; la constelación urbana centrada en Viseu y que incluye Mangualde, Nelas, S. Pedro do Sul, Tondela; y el eje interior, a que hacíamos referencia más atrás, Guarda - Belmonte -

Covilhã - Fundão - Castelo Branco. Se trata, según los autores del informe, de “constelaciones de ciudades y villas” que pueden extraer nuevas oportunidades de su capacidad de interacción y de la relación con los espacios rurales que estructuran.

El análisis prospectivo apuesta por la profundización de varios, en estadios diversos de consolidación, que se corresponden con los sistemas urbanos señalados. De entre los realmente viables destaca en primer lugar la **franja litoral**, que constituye tanto a escala nacional como regional el más importante eje de desarrollo. En segundo lugar un **eje transversal** que conectaría el litoral con España, entre Aveiro, Viseu, Guarda y la frontera, viabilizado por la construcción de la IP 5, y que en el futuro puede llegar a competir con el eje litoral en función del desarrollo de las líneas de transporte. Y en tercer lugar el citado **corredor interior**, que corresponde a la interconexión de los nodos urbanos de Castelo Branco, Fundão, Covilhã y Guarda; y cuya virtualidad se hace depender tanto de una adecuada infra-estructuración (construcción de la IP2 y modernización de la línea de Beira Baixa) como de un esfuerzo de concertación, del mismo modo que veíamos para el Alentejo, entre municipios y entidades regionales (universidades, Institutos Politécnicos, asociaciones empresariales, etc).



**Figura 5.-** Esquema prospectivo de la región Centro

## 5. Las ciudades del espacio transfronterizo lusitano

Si observamos, en el mapa de la Figura 6, la red urbana existente en la Lusitania y su entorno en la Era Romana, vemos que la estructura territorial actual no se aleja demasiado de la

de aquella lejana época. Encontramos entonces, como ahora, una serie de ciudades que articulan tres

corredores fundamentales: la Ruta de la Plata (entonces sin duda el más importante), el eje del Guadiana (en la actualidad más poderoso que aquel, y que se extiende más allá de la cuenca del río hasta la actual Evora), y el Eje Litoral que hoy, como hemos visto, articula en Portugal el territorio de la Región Centro al par que articula al conjunto del país.



Figura 6.- La red urbana de la Lusitania

Desde entonces poco ha cambiado esa estructura. Incluso el propio hecho de hablar de *ciudades*, para estas dos regiones, ha planteado en algunas épocas ciertas dudas. Así resulta obvia la importancia de ciudades como Emerita Augusta en la era Romana, y en el siglo XVI no cabía duda alguna del carácter urbano de las que hoy son las principales ciudades de este territorio (es entonces cuando se funda, por ejemplo, la Universidad de Évora). Pero a partir del siglo XIX,

cuando la consolidación de los estados nacionales condena a los espacios transfronterizos hispanoportugueses al aislamiento y la marginalidad, no pocos viajeros y geógrafos han dudado sobre si hablar de ciudades o de grandes pueblos polvorientos.

Hoy, cuando culturalmente la inmensa mayoría de la población extremeña y de las regiones fronterizas portuguesas, está *urbanizada*, en términos físicos es asimismo innegable que las principales ciudades lo son efectivamente (en mayor medida, por su mayor tamaño, en Extremadura). Bien que pertenecientes a categorías muy bajas, en cuanto al tamaño, pero cumpliendo idénticas funciones que otras grandes ciudades, incluso hallando procesos y mecanismos de carácter pseudo-metropolitano para los que hemos desarrollado el concepto de *mesópolis* (Baigorri, 2001); aunque en algunos casos parece más sensato hablar de *agrópolis* (como en los casos de Almendralejo, la

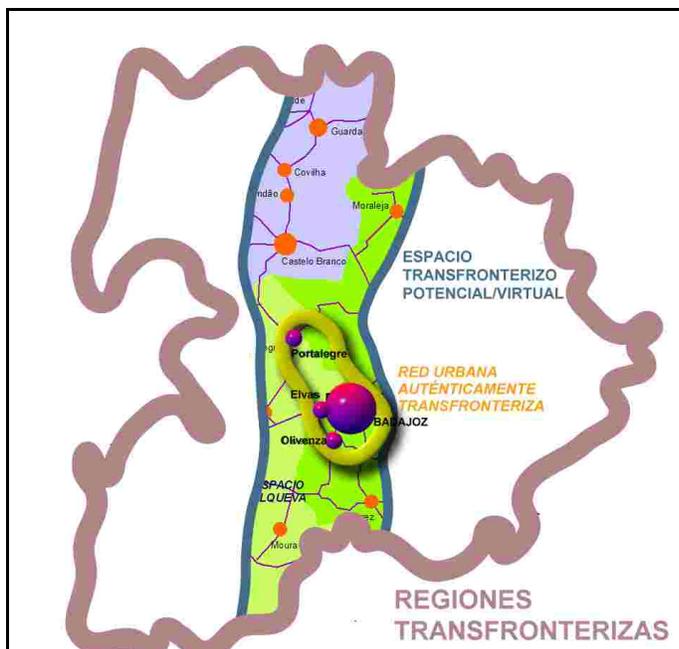
*conurbación rurbana* Don Benito-Villanueva-Miajadas, o Portalegre, entre otros).

Naturalmente, hablamos de *ciudades* cuando en realidad nos estamos refiriendo a municipios (*concelhos* en Portugal). Pues las características espaciales y los procesos históricos de estas regiones han favorecido la existencia, por una parte, de diversos núcleos urbanos en muchos municipios; y por otra parte la existencia de un poblamiento disperso que aunque a lo largo del siglo XX ha venido perdiendo peso por igual a ambos lados de la frontera, en la última década ha visto como su importancia se recuperaba como consecuencia de la extensión de la segunda residencia (marcada tanto España como en Portugal por el fenómeno de las urbanizaciones ilegales, al que a todas luces se muestran incapaces de enfrentarse la mayoría de los Ayuntamientos) y el turismo (caza, golf, turismo rural, etc). Sin embargo, no cabe duda de que el conjunto de los núcleos de los municipios multinucleares actúan funcionalmente como si se tratase de un sólo núcleo virtual, teniendo los núcleos menores (poblados de colonización y aldeas en Extremadura, freguesías en Alentejo) la misma significación funcional y urbanística que tienen los barrios en las grandes urbes.

En este sentido, a niveles intraregionales ya hemos visto cómo se generan ciertas estructuras, o

redes urbanas, que incluyen en algunos casos corredores más o menos consolidados.

Tomando las tres regiones como un conjunto, y en un sentido transfronterizo estricto, podríamos decir que tan sólo existen dos ciudades articuladoras de la frontera: Badajoz y Elvas. El resto de las ciudades tanto del *corredor interior* portugués (Beja, Évora, Portalegre, Castelo



**Figura 7** Ciudades transfronterizas en sentido estricto

Branco, Guarda) como en el caso extremeño de la Ruta de la Plata (Jerez, Zafra, Almendralejo, Mérida, Cáceres, Plasencia) quedan funcionalmente fuera de la frontera, lo que no significa que no jueguen un cierto papel en los procesos de interacción transfronteriza (especialmente evidente en el caso de Portalegre).

A ese nivel de conjunto las redes urbanas transfronterizas se pueden observar más como carencias que expresan un potencial de desarrollo territorial (virtualidades) que como una realidad propiamente dicha. En 1996 escribíamos que tan sólo aparece cada vez más nítida la conformación de un corredor, generado tanto por necesidades de comunicación supraregional e incluso supranacional, como por factores endógenos, entre el área agropolitana de Don Benito-Villanueva y Lisboa; aunque el nivel de interacción urbana en el interior del corredor es muy desigual; pero que *“el resto de los canales de articulación transfronteriza del supuesto sistema son más virtuales que reales”* (Baigorri, 1996), y las cosas no han cambiado apenas en casi una década, como se reconoce en todos los informes sobre la materia que hemos podido consultar.

A ambos lados de la frontera se producen una serie de coincidencias. La fundamental, en línea con las tendencias continentales, es la progresiva concentración de la población en las principales ciudades, previo paso en ocasiones por las ciudades más pequeñas, lo que agudiza el despoblamiento de los núcleos más pequeños. En Extremadura la población concentrada en municipios de más de 20.000 habitantes sumaba un 25,7% del Censo de 1970; diez años después se elevaba a casi el 32%, para pasar a casi el 36% en el de 1991, y superar el 39% en el más reciente del año 2001. En Alentejo la concentración en estos municipios mayores alcanzaba en 1991 la misma proporción que en España (un 36,5%). Aunque, en el caso de Extremadura, este hecho parece no amenazar por ahora la supervivencia de los municipios menores, ni siquiera de los núcleos, en Alentejo sí se observa cierta tendencia a la desaparición de algunas de sus núcleos más pequeños. El caso de la región Centro es sensiblemente distinto: aunque en el Censo de 1991 las ciudades de más de 20.000 habitantes tan

sólo suponían un 16% de la población, el proceso de metropolización y suburbanización del conjunto de la Costa falsea esa aparente baja concentración; de hecho, en las comarcas del interior, más cercanas a la frontera, los niveles de concentración de la población en ciudades de más de 20.000 habitantes son más elevados, alcanzando el 21% en 1991.

Otra de las consecuencias coincidentes es el tipo de crecimiento, de carácter compulsivo y desordenado, de las principales ciudades, observándose en todas ellas tanto fenómenos de especulación del suelo, como de fragmentación y segregación social, al no poder hacer frente de forma planificada (en unos casos por falta, y en otros por exceso de planificación) a la afluencia masiva y continuada de población procedente de los núcleos menores. En Alentejo se ha hablado, al analizar las ciudades, de crecimiento sin objetivo. *"Las ciudades asisten a su propio crecimiento y no pueden hacer nada; cada nuevo elemento acontece como si nada hubiese, como si cada ciudad fuese a nacer en ese momento. Y está desarticulada la periferia de las ciudades, fruto de una 'clandestinidad antigua' que se ve sustituida por una 'planificación a empellones'"* (Cascais, 1993), siendo lo dicho plenamente aplicable a la región Centro.

Y respecto a Extremadura, se ha institucionalizado lo que hace una década denominábamos 'improvisación calculada' como modelo de crecimiento urbano: la construcción en aluvión, la congestión y la especulación como bandera, pues *"ha sido en el solar urbano, en la ciudad, donde se han concitado casi todas las expectativas empresariales"* (Baigorri, Rodríguez Cancho, 1994). En las principales ciudades (Mérida, Cáceres, Plasencia, y por encima de todas ellas Badajoz) ese modelo se ha venido intensificando en los últimos años. Por otra parte, en las zonas litorales tanto del Alentejo como de la región Centro el boom del turismo de playa experimentado en los últimos años ha provocado la ocupación caótica y en muchas ocasiones ilegal de suelo rústico, incluso de áreas ambientales de alta calidad. No pocos de los incendios forestales que en los últimos años asolan Portugal guardan una relación directa con la urbanización del campo; y a la vez constituyen un grave

riesgo para los desarrollos poblacionales dispersos, a menudo insertos en pinares que constituyen auténticas bombas de relojería.

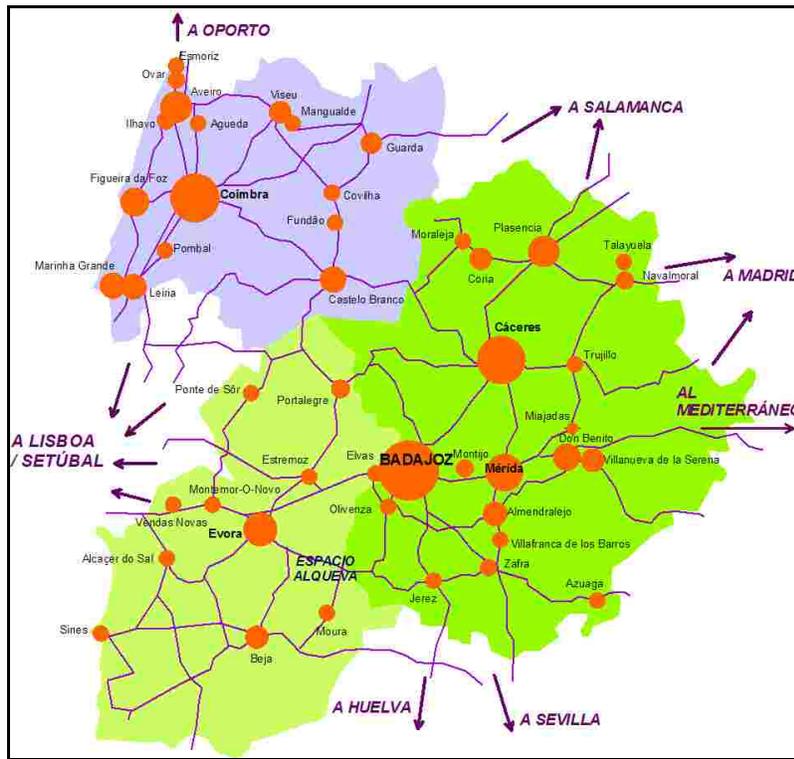


Figura 8.- Red de ciudades de más de 10.000 habitantes

## 6. La red transfronteriza en el marco peninsular y europeo de la urbe global

La debilidad de la red urbana transfronteriza se pone en mayor medida de manifiesto cuando analizamos este espacio enmarcándolo en la red urbana peninsular y en el espacio europeo de la urbe global.

El hecho cierto es que *las Ex/stremadura's* han venido constituyendo un auténtico vacío respecto a los intereses centrales de sus países respectivos. Tan sólo la incorporación de ambos países a la Unión Europea y la subsiguiente dilución de la frontera han puesto de manifiesto la necesidad de *transitar* por estos territorios para conectar los lugares centrales de la Europa comunitaria. Así, especialmente el Alentejo y Extremadura, pero también la región Centro, tan sólo constituyen *'espacios de paso'* entre el Arco Atlántico, la metrópolis lisboeta, Madrid, el Arco Mediterráneo y el resto de Europa. En España hace una década que no se hacen análisis estratégicos; pero los últimos, correspondientes al anterior Gobierno socialista, iban en esa dirección, buscando economías de escala mediante la concentración de las inversiones infraestructurales y las dotaciones en los principales centros productivos. Uno de los escasos documentos de diagnóstico encargados por el anterior gobierno del Partido Popular sobre el sistema metropolitano español (Roca, 2001), a la hora

de ocuparse de los aspectos transnacionales, ni siquiera señala la existencia relaciones transnacionales a través del espacio transfronterizo luso, como si dicho espacio estuviese vacío o fuese borroso. Hasta tal punto esto es así que, a la vista de la programación de la infraestructura de transporte fundamental para el siglo XXI (el tren de alta velocidad) realizada por los gobiernos de José María Aznar, se observa una voluntad implícita de desviar el eje tradicional de la Ruta de la Plata, paralelo a la frontera y que apenas comienza a recuperarse, hacia el centro de la Península: conectando Asturias con Andalucía a través de Madrid. Algunos análisis externos coinciden en nuestra observación sobre la orientación centripeta que se la ha querido dar de nuevo a Madrid, y el abandono explícito de la Fachada Occidental Peninsular, *“exceptuando algunas conexiones que permitan la recuperación de zonas periféricas fronterizas y/o facilitan la penetración en el mercado portugués”* (Countinho, 2000:233).

Por su parte, la mayor parte de los documentos portugueses, oficiales u oficiosos, que pretenden marcar perspectivas estratégicas, van claramente en el mismo sentido, como se puede observar revisando una de las más recientes propuestas de ordenación estratégica, realizada pensando en las opciones de los espacios logístico de Sines/Setúbal/Lisboa (Alves, 2003). Desde la metrópolis portuguesa se observan en la Península cinco grandes espacios de interés: un eje litoral galaico-portugués; el conjunto de Andalucía; el Arco Mediterráneo, la Comisa Cantábrica y la isla metropolitana de Madrid. Y es con los dos espacios más cercanos (además de la articulación interior del eje litoral atlántico) con los que estratégicamente habría que buscar todo tipo de conexiones. Así, buscando la conexión del Área Metropolitana de Lisboa-Setúbal con la región metropolitana de Madrid y Andalucía, el espacio transfronterizo se hace de nuevo prácticamente invisible, borroso, como mero espacio de paso. De hecho, las dos grandes infraestructuras de comunicaciones apoyadas por los sucesivos gobiernos para la comunicación con Europa son vías rápidas y de elevado coste para el usuario (autopista de peaje, y tren de alta velocidad con una única parada en Évora a lo largo

de todo su recorrido portugués), de las que la región por la que discurren (Alentejo) apenas obtendrá beneficio a largo plazo.

La Figura 9 recoge, sobre un mapa que refleja la red de ciudades, conurbaciones y regiones urbanas de la Península definido en (Baigorri, 1999 y 2001), esa visión de los cinco grandes espacios peninsulares de interés estratégico que domina la visión de los analistas y planificadores tanto españoles como portugueses.

Pero, desde nuestra perspectiva, buena parte de estos análisis deja de lado la dialéctica de los hechos nuevos, asumiendo estáticamente que los tradicionales centros de actividad económica van a seguir siendo los mismos indefinidamente. Sin embargo, en (Spínola, 1998) se pone claramente de manifiesto que *“el Sur tiene claramente mayor dinamismo urbano que el Norte peninsular”*, como efecto de la intensa urbanización realizada en la década anterior en las regiones de lo que el autor llama *“el Sur débil”*.



**Figura 9** Red de ciudades y conurbaciones peninsulares, y áreas estratégicas para los centros de decisión peninsulares

A nuestro juicio serían tres las causas que explicarían esta recuperación urbana de lo que Spínola denomina *“el Sur débil”*. La primera y fundamental ha sido la crisis urbano-industrial del último tercio del siglo XX, que bloqueó las vías de salida de las migraciones desde estos territorios, y les

obligó a desarrollar formas de desarrollo endógeno; el surgimiento de nuevos nodos productivos como Jerez de los Caballeros, en Extremadura, es inseparable de ese hecho; pues empresarios como

Alfonso Gallardo probablemente hubiesen terminado como emigrantes en Bilbao o Barcelona si el ciclo de crisis que se inició con la del petróleo de 1973 se hubiese producido apenas diez años más tarde. La segunda hay que buscarla en los *efectos secundarios* que los fondos europeos han tenido en el tejido productivo de las regiones del Sur, justamente a través, nuevamente, de iniciativas de desarrollo endógeno; ello, unido a la primera causa, ha permitido la recuperación de ciudades condenadas hace apenas unas décadas a la despoblación, como Trujillo. Y la tercera causa ha sido no ya la recuperación del turismo como sector punta en la última década del siglo XX, sino un efecto inducido del turismo: la colonización de la costa peninsular, entre el Alentejo litoral y el frente País Valenciano-Mallorca, por parte de cientos de miles de habitantes procedentes de los países nórdicos y del centro de Europa; primero jubilados y luego, a medida que las redes de transporte y la Sociedad Telemática se han venido desarrollando, también población ocupada a tiempo partido. El impacto de esta población en las economías de las regiones del Sur de la península está por estudiar; y cara al futuro también ha de ser importante en las regiones objeto de nuestro análisis: empieza a ser visible la presencia de ese tipo de residentes especialmente en el Alentejo litoral, ante el fuerte encarecimiento del Algarve.

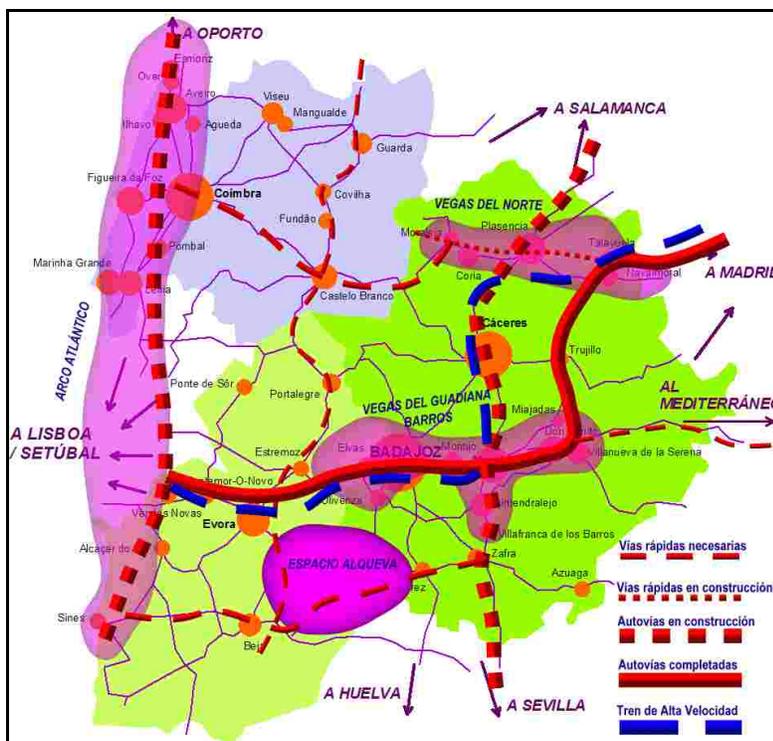
Por otra parte, los propios cambios institucionales derivados de la integración europea han modificado virtualmente la posición de los territorios objeto de estudio, que han pasado de ser espacios periféricos respecto de sus propios países, a constituirse en espacios de interconexión, con lo que los factores de promoción del desarrollo endógeno que acabamos de citar se complejizan cuando los ubicamos en el espacio europeo.

## **7. Prospectiva territorial**

La consecuencia lógica de cualquier análisis transfronterizo, especialmente si debe ajustarse a parámetros de brevedad y síntesis, es proyectar las potencialidades de interrelación entre las regiones transfronterizas que componían buena parte de la antigua Lusitania: Extremadura, Alentejo y Región

Centro. En el tema que nos ocupa, debemos intentar también ojear el horizonte del futuro a medio plazo para ver si virtualmente es factible llegar a hablar en un futuro de un *sistema de ciudades lusitano*. Teniendo en cuenta también el marco global de las redes y corredores urbanos portugués, español y europeo, así como las posibilidades de interacción de las ciudades a ambos lados de *la raya*.

La Figura 10 refleja, a la luz del peso de la red urbana y de los actuales espacios de crecimiento, los espacios de futuro que articularán el territorio de la antigua Lusitania en el futuro (litoral atlántico, vegas del Guadiana, vegas del Norte y como ámbito virtual el espacio de desarrollo de Alqueva), y las redes de transporte que sea en funcionamiento, sea en construcción, o todavía apenas planificadas, interconectarán dichos espacios.



**Figura 10** Espacios de futuro y redes de transporte

Podemos lanzar una hipótesis de futuro sobre la red urbana de ambas regiones, que se recoge en el esquema de la Figura 11. Es, ciertamente, un modelo que creemos recoge las tendencias, tanto económicas como políticas (es decir, tanto la realidad como la voluntad de los actores) que se observan, pero que obviamente es a la vez una propuesta de acción, esto es una elección de lo que estimamos

como más apropiado para una adecuada integración, en el nuevo marco comunitario, a través de su red de ciudades.

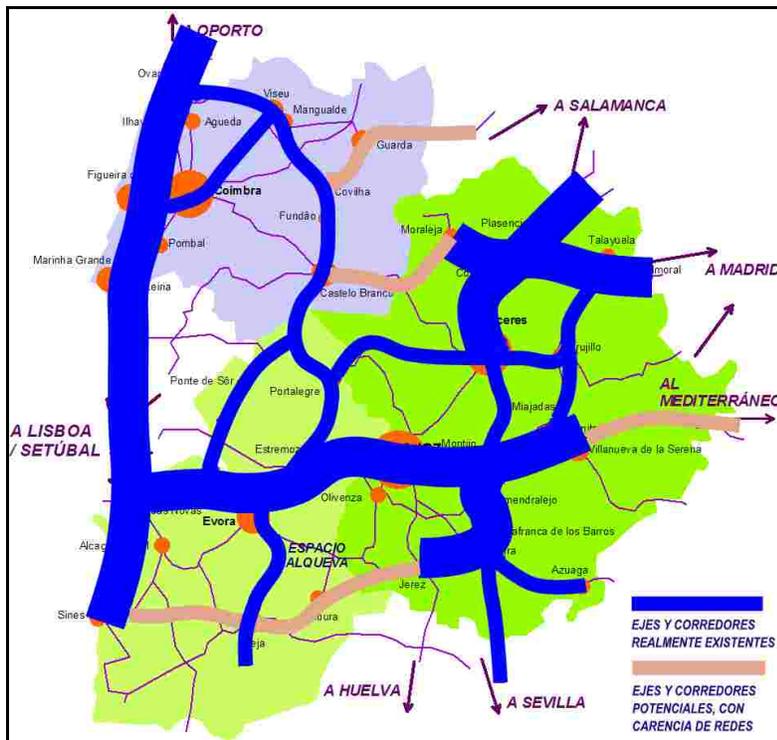


Figura 11 Prospectiva de ejes y corredores de desarrollo

Tenemos en cuenta, en este futuro, la ubicación de estos espacios regionales en un marco territorial importante, dentro del conjunto peninsular y europeo. Pues la integración de Portugal en la UE ha supuesto una modificación fundamental en la posición estratégica de las dos regiones, al quedar ubicadas en un espacio aproximadamente central entre las dos capitales estatales peninsulares. Hemos

apuntado repetidamente, desde hace casi dos décadas, el cambio de posición que ha colocado a estos territorios en el centro de un *triángulo del Sur* (entre Madrid, Sevilla y Lisboa) claramente equivalente a la posición que Zaragoza ha ocupado a lo largo del siglo XX, viéndose claramente beneficiada de dicha posición entre Madrid, Barcelona y Bilbao.

Pero el análisis de la dinámica territorial peninsular en la última década del siglo XX nos llevó a considerar asimismo la importancia que en el siglo XXI habría de tener el rectángulo ideal formado por las ciudades de Oporto, Valencia, Alicante y Lisboa, y dentro del cual Albacete en el Este, y Badajoz en el Oeste, han de cumplir un papel de *conectores* fundamental. La futura construcción de la autovía Extremadura-País Valenciano ha de ser fundamental para consolidar esta visión.

Naturalmente, para que sacar partido de estas virtualidades las ciudades que se observan como estructurantes de la futura red urbana de lo que podríamos llamar *la nueva Lusitania*, deben tomar conciencia de su importancia real, de su papel como motores del desarrollo regional, arrostrando el

desafío de definir modelos de ciudad capaces de insertarse en la nueva sociedad global. Ello implica, entre otras cosas, el diseño de un planeamiento urbanístico que vaya más allá de la mera regulación de la edificación.



**Figura 12** Nueva articulación de la Lusitania con el espacio peninsular

Extremadura, la Región Centro y Alentejo están en camino de resolver la dicotomía rural/urbana, al empezar a posibilitarse la permanencia de la población en sus lugares de origen. Pero ahora deben responder al desafío de la urbanización. Tanto en el sentido de completar la urbanización cul-

tural de toda la población, rural y urbana, como sobre todo en el sentido de consolidar una red urbana que permita economías de escala para el desarrollo social, económico y cultural. Sólo la existencia de ciudades importantes posibilita la existencia de espacios virtuales en los que hallamos el fomento de la libertad de creación e innovación cultural, social y económica.

En este sentido juega un papel fundamental la mesópolis transfronteriza de Badajoz, una ciudad que parece no terminar con su forma compulsiva de crecimiento, y que tiende a extenderse en todas las direcciones sin orden ni control, no habiendo resuelto los sucesivos planes de ordenación urbana (PGOU) la definición de un modelo de ciudad (el recientemente sometido a exposición pública ni siquiera se lo plantea con seriedad). Hemos mostrado en (Baigorri, 1995 y 2001) la virtualidad de un área mesopolitana, de carácter tanto netamente urbano como agropolitano, que se extendería al Norte y al Sur dentro del propio término municipal de Badajoz (uno de los más grandes de España),

pero sobre todo de Este a Oeste, abarcando desde Montijo a Elvas y Campomayor.

La consolidación de esta área mesopolitana transfronteriza exige, naturalmente, una voluntad de planificación que supera las capacidades locales y que en consecuencia debe ser asumida también por las administraciones regionales respectivas, y apoyada financieramente por la administración comunitaria dado el interés que este tipo de experiencia de cooperación transfronteriza puede llegar a alcanzar. Por supuesto, ello exige la redefinición del modelo urbano de Badajoz, así como de Elvas y del resto de municipios del Área Mesopolitana (Campo Mayor, Villar del Rey, Talavera, Valverde de Leganés, Olivenza).

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

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

## **8. Conclusiones**

No podemos, en suma, hablar de la existencia de un sistema de ciudades, ordenado y jerárquizado, transfronterizo, en *la raya*; ni siquiera de una red urbana que articule el territorio. Encontramos

apenas una serie de ciudades, que interaccionan en el marco de una serie de ejes y corredores de desarrollo, a través de los cuales el conjunto de los territorios se inserta en la urbe global.

Tan sólo las ciudades de Badajoz y Elvas constituyen en sí mismas nodos transfronterizos, aunque otras ciudades, como Portalegre, favorezcan la interconexión.

Ello deriva, fundamentalmente, de dos hechos: la secular disposición de los territorios de *la raya*, convertidos por los estados nacionales de España y Portugal en periféricos, en fondos de saco sin la conexión mutua que durante siglos tuvieron, siendo el proceso de litoralización una de las más recientes manifestaciones de esta orientación, con más intensidad en Portugal; y las dificultades seculares para articular un desarrollo endógeno, a ambos lados de la frontera por igual.

No obstante, nuevos factores han abierto determinadas virtualidades de desarrollo endógeno, por un lado (consecuencia de la crisis urbano-industrial del último cuarto del siglo XX), y de interconexión por otro (consecuencia de la desaparición de la frontera tras la integración de España y Portugal en la Unión Europea), que nos hacen observar, bien que con ese carácter virtual, la conformación de determinados corredores transfronterizos.

Sin embargo, la consolidación de una red urbana transfronteriza depende del desarrollo de infraestructuras de nivel medio (vías rápidas de libre acceso y ferrocarriles de velocidad alta) que no aparecen en la agenda de los gobiernos nacionales, preocupados exclusivamente por la interconexión rápida entre los grandes centros de producción, consumo y poder peninsulares. Como tampoco se observa en la agenda de ciudades como Badajoz la asunción de su papel mesopolitano como nodo central de *la raya*.

## **BIBLIOGRAFÍA CITADA**

ALBERGARIA, Henrique (1999), “A dinâmica populacional das cidades do Continente português”, REVISTA DE ESTATÍSTICA, Vol. 2, 2º Quatrimestre, pp. 46-66

ALVES, Artur (2003), “Preparação de um estratégia de desenvolvimento regional – eixo Lisboa/Setúbal/Sines”, IST, Lisboa

- BAIGORRI, Artemio (2001), *Hacia la urbe global*, Editora Regional, Mérida
- BAIGORRI, Artemio (1999), “La red urbana ibérica”, en DE LA MACORRA, Luis y BRANDÃO, Manuel, coords., *La economía ibérica*, Editora Regional de Extremadura, Mérida, pp. 261-289
- BAIGORRI, Artemio (1996), “El sistema e ciudades”, en RODRIGUEZ CANCHO, M., dir., *Atlas Visual de Extremadura y Alentejo*, Editorial Extremadura, Cáceres
- BAIGORRI, Artemio, dir. (1995), “Estudio socioeconómico de Badajoz”, TESYT/Ayuntamiento de Badajoz
- BAIGORRI, Artemio (1991), “Los factores determinantes de la estructura territorial de Extremadura”, en BAIGORRI, A., RODRIGUEZ CANCHO, M., dirs. (1991), “Estudio de Ordenación Territorial Extremadura I”, Junta de Extremadura, Mérida (Tomo I)
- BAIGORRI, Artemio (1990) “Por un desarrollo lighth. De los Santos Inocentes a la Extremadura postindustrial”, *EXTREMADUDA*, 1, pp. 3-12
- BAIGORRI, A., RODRIGUEZ CANCHO, M. (1994), “La práctica urbana”, *HOY*, Badajoz, 15 de mayo, pag. 24
- BARRIENTOS, Gonzalo(1990), *Geografía de Extremadura*, Universitas, Badajoz
- CASCAIS, Mariana (1993), “A urbanização dos homnes e a urbanização dos espaços. O caso particular do Alentejo”, Tesis Doctoral, Universidad de Évora
- CCRC (Comissão de Coordenação da Região Centro) (2000), “Programa Operacional Regional do Centro 2000-2006”
- CCRA (Comissão de Coordenação da Região do Alentejo) (2000), “Programa Operacional do Alentejo 2000-2006”
- CCRA (Comissão de Coordenação da Região do Alentejo) (1994), “Programa Operacional do Alentejo”
- Comissão de Planeamento da Região do Sul (1972), “Análise e diagnóstico da situação regional. Escolha dos objectivos e opções de desenvolvimento”
- CORTÉS, Georgina (1996), “Localización industrial en Extremadura”, en ZAPATA, S. (ed.), *La industria en Extremadura*, Universidad de Extremadura, Madrid, pp. 501-570
- COUTINHO DUARTE, João E. (2000), “Espaço Europeu e Modelo Territorial de Espanha“, *PROSPECTIVA E PLANEAMENTO*, Vol. 6, p. 45-113
- DHP (Departamento de Prospectiva e Planeamiento) (2003), “Portugal, o Litoral e a globalização”, Ministério das Finanças, Lisboa
- ESTADÃO, Paulo, LEITÃO, Aristides (1985), “Alqueva e o ordenamento do Alentejo. Un proceso em aberto”, en VV.AA., *Prosseguir Alqueva*, Caminho, Lisboa
- GAMERO, Esther (2001), “El sistema de ciudades de Extremadura”, III Congreso de Ordenación del Territorio, Fundicot
- FERRÃO, João (2003), “Dinâmicas territoriais e trajectórias de desenvolvimento, Portugal 1991–2001”, *REVISTA DE ESTUDOS DEMOGRÁFICOS*, 34, pp. 17-25
- FERRÃO, João, VALA, Francisco (2001), “Delimitação das Aglomerações Metropolitanas de Lisboa e Porto com base no Critério de Continuidade de Espaço Construído”, *REVISTA DE ESTUDOS REGIONAIS*, 1º Semestre 2001, pp. 8-35
- GASPAR, Jorge (1981), *A área de influência de Évora. Sistema funções e lugares centrais*, Centro de Estudios Geográficos, Lisboa (2ª edición)

- INE (2002), *Atlas das Cidades Portuguesas*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa
- INTECSA (1980), “Reconocimiento Territorial de Extremadura”, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid
- LOPES DE MELO, Francisco (1967) “Determinação da zona de influência de Évora”, *A CIDADE DE ÉVORA*, Nº 48-50, 1965-67, pp. 5-48
- MINISTERIO DE FOMENTO (2000), *Atlas Estadístico de las áreas urbanas en España*, Ministerio de Fomento, Madrid
- RIBEIRO, José Félix, coord.(1995), *Portugal 2010: Posição no Espaço Europeu – Uma Reflexão Prospectiva*.Departamento de Prospectiva e Planeamento, Lisboa
- ROCA, Josep (2001), *La caracterización territorial y funcional de las áreas metropolitanas españolas*, Ministerio de Medio Ambiente, Madrid
- RODRIGUEZ, Duarte, VALA, Francisco, MONTEIRO, José (2002), “Áreas de Influência das Cidades de Lisboa e Vale do Tejo”, *REVISTA DE ESTUDOS REGIONAIS*, 2º Semestre 2002, pp. 43-64
- SÁNCHEZ ZABALA, Ricardo (1992), *Comarcalización funcional y ordenación del territorio en Extremadura*, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Cáceres
- SILVA, Jorge, coord. (1994), *Network strategy for medium-sized cities*, CEMR-CE-DG XVI, Lisboa
- SPÍNOLA, J.R. (1998), “Economía regional y sistema urbano de España en 1996”, Documentos de Trabajo de la Facultad de CC. Económicas y Empresariales, Universidad Complutense, Madrid ( <http://www.ucm.es/BUCM/cee/doc/index.html> ).

## **NOTAS**

1. Se utiliza el concepto de urbe global que hemos venido desarrollando en (Baigorri, 1995, 1998 y 2001). Desde nuestra perspectiva, no existen las ‘ciudades globales’ de las que tanto se habló en las dos últimas décadas del siglo XX, sino que *"hay una urbe global. En este sentido, podría decirse que la ciudad ya no existe como espacio físico. Utilizamos el concepto de global no en referencia a su tamaño -como se plantean los conceptos de urbe, metrópolis, ciudades mundo, megalópolis, ni siquiera en el sentido más delicuescente en el que lo planteaba Doxiadis-, sino más bien para designar el proceso, inacabado, por el que los aspectos físicos y morales de la ciudad se extienden a todos los rincones del universo, civilizándolo"* (Baigorri, 1998).

2.La incorporación del NUT III de Leziria do Tejo ha supuesto, por una parte, un aporte de 240.000 habitantes (así la población del Alentejo se ha incrementado como arte de magia en un 45%), y por otra parte una mejora neta en su densidad (que ha pasado de 18 habitantes por kilómetro cuadrado, a 24,4). Sin embargo, respecto al análisis territorial dicha ampliación es en cierto modo falaz, por cuanto como ha quedado señalado Leziria do Tejo no está económica ni socialmente integrada en Alentejo, sino en la región de Lisboa e Vale do Tejo, a la que pertenecía. Con concelhos como Cartaxo, que alcanza los 154 habitantes/km<sup>2</sup>, y Almeirim o Santárem, que sobrepasan los 100, es difícil de considerar seriamente a esta comarca como parte del Alentejo.