

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/242734484>

REDES, NODOS Y CORREDORES

Article

CITATIONS

0

READS

116

1 author:



[Artemio Baigorri](#)

University of Extremadura

68 PUBLICATIONS 192 CITATIONS

SEE PROFILE

REDES, NODOS Y CORREDORES

Ecología Humana y Urbanización en Extremadura

(Documento para el proyecto *Regionalización en la toma de decisiones en la 'región' de Extremadura-Alentejo. Retos y oportunidades en el año 2000'*, Sección: El sistema de ciudades y los ejes de desarrollo)

1.	Las tres adaptaciones	1
2.	Regadío, territorio y desarrollo	2
3.	El corredor agropolitano de las Vegas del Guadiana, principal espacio articulador de la economía regional (y su prolongación hacia Portugal)	4
4.	Badajoz, principal ciudad de la región y nodo de articulación de la red urbana extremeño-alentejana. La metrópolis imposible	6
5.	La permeabilización de las fronteras intracomunitarias y la formación de un espacio urbano transfronterizo	8
6.	La red urbana de Extremadura y Alentejo y el papel de la mesópolis pacense	11
7.	Ciudades que se mueven. Bananas, arcos, diagonales y triángulos en la península ibérica y europa	18
8.	Los grandes desafíos actitudinales: temores irracionales frente a una planificación racional del territorio	22
	Bibliografía y referencias	26

Artemio Baigorri, Dr. en Sociología
Facultad de CC. Económicas y Empresariales
Universidad de Extremadura

Badajoz, Octubre 1999

REDES, NODOS Y CORREDORES

Ecología Humana y Urbanización en Extremadura

Artemio Baigorri

Dr. en Sociología, profesor de la Universidad de Extremadura

Este capítulo analiza la red urbana extremeña, en su conexión con el espacio alentejano, situando dicho análisis en el marco ibérico y europeo. La red urbana de Extremadura articula a su vez el espacio en una serie de corredores en los que se concentra la actividad económica y cultural de la región. Se presta especial atención al papel que la principal ciudad de la región, Badajoz, cumple como nodo de conexión entre las redes urbanas de España y Portugal.

1. Las tres adaptaciones

Para mejor comprender la dinámica espacial de la región, y su configuración actual, es preciso atender a los modelos de adaptación al entorno natural que se han sucedido en Extremadura. La estructura espacial de una sociedad dada no es sino el resultado de dichas progresivas adaptaciones, en estrecha interacción con las estructuras organizativas, los medios técnicos disponibles y los sistemas de pensamiento y creencias. En lo que al territorio extremeño se refiere, se han sucedido tres grandes transformaciones ecológicas que han determinado las distintas formas de adaptación de la población al territorio, las densidades demográficas, y los actuales niveles de desarrollo económico y social (ver una discusión más detallada en Baigorri, 1997b).

La primera gran transformación fue la dehesa. Un largo proceso de selección de especies vegetales dio lugar al desarrollo de un modo de producción agroganadero específico, hoy todavía conservado en extensas áreas de la región, que permitió la adaptación, durante varios siglos, de una población escasa y dispersa. Pero en el siglo XVI este sistema había alcanzado su punto crítico en cuanto a la capacidad de sostén de la población en las zonas más densamente pobladas.

La emigración al nuevo continente descubierto permitió en parte importante aflojar la presión demográfica (entre mediados del siglo XVI y mediados del XVII la población extremeña se reduce casi a la mitad, teniendo alguna influencia en ello la migración intercontinental). Pero lo que en mayor medida fue determinante fue la segunda gran transformación, esto es la agricultura *moderna* de secano: allí donde la presión demográfica era más intensa -y las estructuras de propiedad y dominio lo permitían-, se sustituyó el bosque

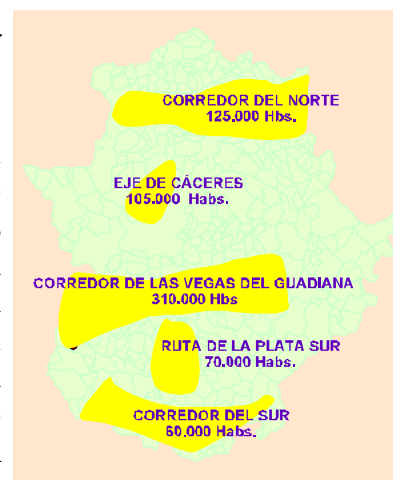
adhesado por un complejo sistema de policultivos (olivar, viñedo, frutales de secano, cereal, legumbres...); en otras áreas se implantó el monocultivo cerealista, en un proceso que se agudizaría en los siglos XVIII y XIX para responder tanto a las grandes hambrunas como al desarrollo demográfico nacional. La agricultura de secano conforma un nuevo ecosistema que está en condiciones de posibilitar un nuevo crecimiento de la población.

Sin embargo, a mediados del siglo XX tanto la dehesa como la agricultura de secano, junto a la limitante estructura de propiedad y dominio de la tierra, se mostraron nuevamente incapaces de sostener el crecimiento. Una vez más será la emigración la estrategia adaptativa que se impone para muchos. Pero, sobre todo, será de nuevo un proceso de cambio social y tecnológico el que dé una respuesta perdurable a la presión demográfica: esta tercera gran transformación ecológica será el regadío. A pesar de las modestas proporciones que la transformación en regadío ha alcanzado en Extremadura (con respecto a otras regiones), y de que la maduración de los mismos ha coincidido con una época de crisis agraria, este nuevo sistema de producción ha posibilitado una nueva acumulación de capital, y ha preparado a la región para soportar un nuevo crecimiento demográfico¹. Por primera vez después de medio siglo, la población extremeña se estabiliza. Y no sólo porque se reducen las demandas de mano de obra en las áreas tradicionalmente receptoras de emigrantes, sino porque el territorio ha acrecentado su capacidad de sostén. Y es precisamente en las zonas de regadío en donde únicamente se produce una auténtica recuperación demográfica.

Por tanto, en la medida en que, según hemos puesto de manifiesto, a la luz de las teorías del materialismo cultural y la ecología humana la infraestructura ecológica y la estructura económica condicionan las superestructuras sociales, debemos suponer que el regadío está transformando profundamente extensas áreas de Extremadura: complejizando su economía, modernizando las estructuras productivas, reorientando el modelo territorial de la región, modificando los sistemas de creencias y las actitudes, acelerando en suma los cambios sociales...

2. Regadío, territorio y desarrollo

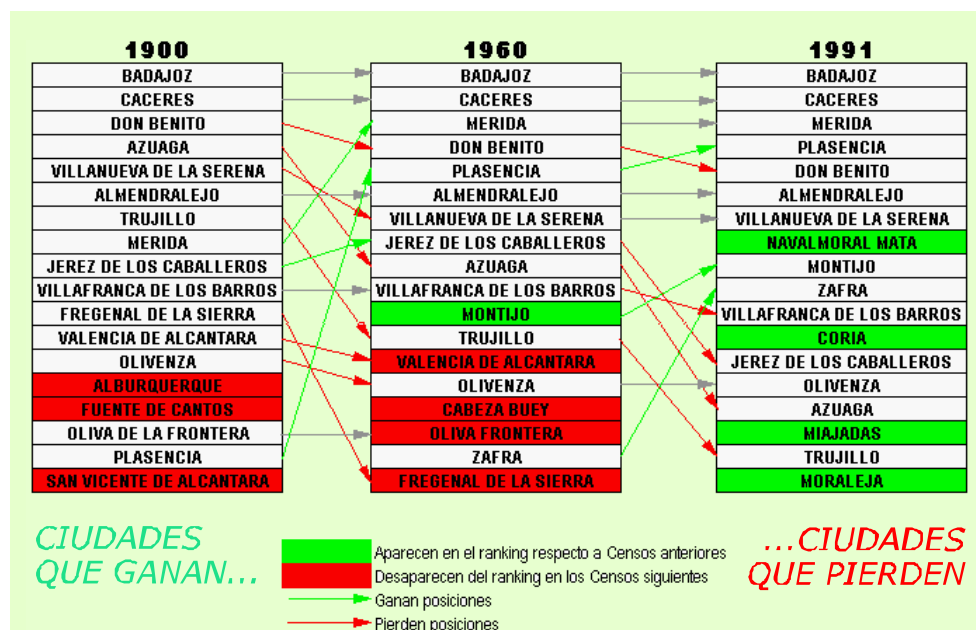
En la actualidad, aunque el regadío ocupa todavía un escaso porcentaje del territorio extremeño, no es menos cierto que las áreas más desarrolladas de la región se concentran asimismo en reducidos corredores que vienen a coincidir de forma bastante regular con la distribución del regadío. Aquí se concentran la población, la industria, la actividad mercantil, el terciario más avanzado, el empleo, el



¹ Puede verse una discusión de los aspectos teóricos en (Baigorri, 1999:23-68), particularmente de los mecanismos por los que el regadío posibilita una acumulación de capital y dispara la demografía.

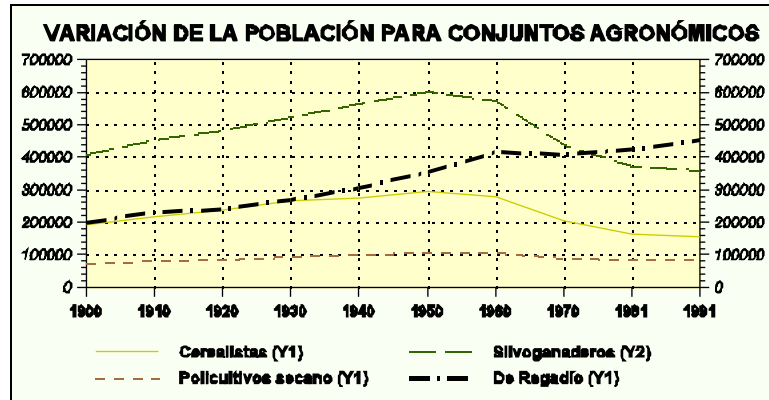
dinamismo social y económico en suma.... Hasta el punto de poderse afirmar que, en la actualidad, es el regadío el principal elemento estructurante del territorio y del desarrollo económico en esta región, según se demuestra en (Baigorri y Cortés, 1991, Baigorri, 1995, y Cortés, 1996).

De los ejes que podríamos abstraer como estructurantes de la región, los dos más importantes (las Vegas de Gadiana, con más de 300.000 habitantes, y el Corredor del Norte, con unos 125.000), que concentran un 40% de la población extremeña, deben su conformación actual a los regadíos transformados a lo largo del siglo XX. Gracias a los riegos, la población ha sido retenida en Vegas Altas, incluida el área Villanueva-Don Benito, dos grandes ciudades que hoy compiten con Badajoz y que de otro modo hubiesen decaído como Trujillo (Baigorri, 1980:165). Sin tener en cuenta los efectos del regadío es difícil entender cómo Plasencia, que ocupa el puesto 17º al iniciarse el siglo con 8.000 habitantes, es hoy la cuarta ciudad extremeña, con casi 40.000; mientras que Trujillo, la séptima ciudad de la región en 1900 -casi 13.000 habitantes-, ha pasado en 1991 a ocupar el puesto 17º -menos de 9.000-. Podemos observar con mayor detalle este aspecto en el cuadro siguiente, que recoge la variación en el ranking de los dieciocho municipios más poblados en 1900, 1960 y 1991 respectivamente (Baigorri, 1999:165).



Todos los municipios que se incorporan al ranking en los sucesivos censos son municipios con importantes superficies de regadío, o que articulan comercialmente áreas de regadío. Por el contrario, los municipios que sucesivamente *se caen* del ranking corresponden al tipo de territorios que se beneficiaron de la *primera adaptación* ecológica: la dehesa.

Es decir, junto a ciudades y extensos territorios de la región que iniciaron en 1960 una profunda decadencia demográfica y social, hallamos no sólo ciudades sino



comarcas enteras que no sólo no han perdido, sino que han incrementado sistemáticamente tanto su población como su riqueza. Comparando la evolución demográfica, a lo largo del siglo, de los conjuntos de municipios que pueden ser clasificados, respectivamente, como silvoganaderos (aquellos en los que la dehesa sigue siendo el ecosistema predominante), cerealistas (aquellos en los que predomina el monocultivo de secano), de policultivo de secano (en los que la convivencia de olivar, vid, cereales y otros productos del *secano intensivo* complejiza su economía) y propiamente de regadío (Baigorri, 1991), resulta obvio que los territorios que siguen anclados en las dos anteriores *adaptaciones* ecológicas, la dehesa y el monocultivo cerealista de secano, se encuentran desde 1960 en un proceso constante de decadencia demográfica, y por ende económica. Los territorios que históricamente han intensificado el cultivo de secano, especializándose en ciertos productos (olivar u viñedo, fundamentalmente) observan una progresión más lenta en la pérdida de población, con cierta tendencia en los últimos censos a la estabilidad. Únicamente los territorios caracterizados por los cultivos de regadío han mantenido, después de 1960, la tendencia creciente que se inició a principios de siglo en toda la región. Cuando correlacionamos la presencia de tierras de regadío en el conjunto de los municipios de la región (considerada como una variable independiente), con las variaciones demográficas observables en los mismos, hallamos que, efectivamente, al menos un 20,2% de la variación en la población es explicada por la presencia de la variables 'regadío'.

Tanto el devenir de la región a lo largo de la década de los '80, como las perspectivas que se ofrecen en los '90, no hacen sino confirmarnos aquella hipótesis: hoy la riqueza extremeña se concentra, salvo algunos elementos aislados, en las vegas del Guadiana, Tiétar y Alagón. El foco emergente de Jerez de los Caballeros, curiosamente, cuenta también con una superficie relativamente importante de regadío.

3. El corredor agropolitano de las Vegas del Guadiana, principal espacio articulador de la economía regional (y su prolongación hacia

Portugal, clave en el marco de este proyecto)

Debemos prestar particular atención a las Vegas del Guadiana, por cuanto constituyen en la actualidad la mayor concentración de riqueza de la región, siendo no sólo el principal corredor económico extremeño sino asimismo un emergente corredor transnacional.

Se trata de un territorio en el que la imagen de lo agropolitano, como fusión entre lo rural y lo urbano, o más concretamente como el predominio socioeconómico de lo urbano sobre una base física rural, se hace claramente visible. A causa de la construcción de numerosos poblados de colonización en el marco del Plan Badajoz, la dispersión geográfica de los núcleos -general en casi toda la región, y muy particularmente en la provincia de Badajoz- se ha reducido notablemente, hasta semejarse al tipo de poblamiento de las vegas de regadío más antiguas. Pero, sobre todo, lo que se ha creado es una estrecha red de interrelaciones económicas que otorgan personalidad propia a la zona; de una forma más intensa en las denominadas Vegas Bajas (entre Montijo y Badajoz), debido a su mayor antigüedad. En realidad, hablamos no ya de dos, sino de tres zonas plenamente diferenciadas, aunque deben tomarse conjunto forman las Vegas del Guadiana (Vegas Bajas, Vegas Altas y la Vega de Olivenza).

A lo largo del siglo, el *Corredor del Guadiana* ha venido incrementando su peso demográfico respecto del conjunto de la provincia y de la región. Este crecimiento no se ha basado únicamente en el desarrollo de las principales ciudades. Lo que caracteriza a este espacio como un corredor económico es el hecho de que constituye una malla, una red territorial de núcleos urbanos, económicos y sociales que interactúan obteniendo sinergias que benefician al conjunto. Excepto Villar de Rena, Medellín y Guareña, todos los demás municipios han ganado población en el periodo 1981/1991. Y en el lustro que separa el último censo del último recuento de la población de derecho de que disponemos (1995), Guareña y Medellín parecen haberse incorporado también a las tendencias de crecimiento; quedando Villar de Rena -el más excéntrico del corredor- como único municipio que, siguiendo la tendencia de tantos otros municipios de la región, ha continuado perdiendo población. En 1930 el conjunto del corredor suponía apenas un 22% de la población total de la provincia, mientras que en 1995 supone más de un 46%. Asimismo, los análisis realizados nos muestran el peso que, más allá del demográfico, tiene el corredor respecto del conjunto provincial respecto de una serie de variables indicadoras tanto del grado de desarrollo económico como de la intensidad de la urbanización, entendida como modo de vida (Baigorri, 1999:178).

Debemos insistir en este punto en la percepción de que el territorio analizado se constituye, antes que en un subsistema jerarquizado, en una red cuya sinergia posibilita el desarrollo del conjunto. Naturalmente, no podemos olvidar que el área incluye tanto a la capital regional como a la capital provincial, que es a su vez no sólo la principal ciudad de Extremadura, sino la mayor en un radio de más de 200 kilómetros. El propio crecimiento de estas dos ciudades es subsidiario del conjunto de la zona, pero no nos cabe duda

alguna de que a la vez la fuerte concentración urbana de Badajoz posibilita la optimización económica del conjunto; sin un núcleo de acumulación el beneficio socioeconómico de las Vegas no sería tan fácil de percibir a nivel local. De hecho, se trata de un crecimiento que no se produce exactamente a costa del resto del territorio, en una relación de dependencia, sino que es plenamente endógeno.

El otro elemento al que debemos prestar especial atención, por su significación, es al hecho de que más allá de la frontera portuguesa, en el territorio del Alentejo con el que las relaciones se estrechan progresivamente, se observa una continuidad virtual hasta Lisboa. Es justo en este marco en el que se consolida una antigua capital provincial, Badajoz, como mesópolis articuladora del conjunto que estamos analizando.

El río Guadiana sigue un trazado geológicamente racional, pero geográficamente extraño. Después de discurrir de Este a Oeste desde Castilla La Mancha, tras atravesar la ciudad de Badajoz hace un giro de casi 90° para *descender* hacia el Sur, marcando durante buena parte de su curso bajo la frontera entre España y Portugal. A vista de satélite, es como si el territorio *pidiese* que el Guadiana prolongase su recorrido Este-Oeste hasta Setúbal o Sines. Tal vez a muy largo plazo, en un futuro imprevisible, la mano del hombre modifique el arbitrario trazado de la Naturaleza, pero es un futurible bastante improbable. Hoy por hoy, cuando a medida que nos adentramos en Alentejo nos alejamos de las Vegas del Guadiana, extendiéndose una franja de casi 200 kilómetros de cultivos de secano, hasta la costa lisboeta. Aunque, sin modificar el trazado del río, veremos llegar las aguas del Guadiana, en un próximo futuro, casi hasta Sines, en el Atlántico. La construcción del conjunto regulador de Alqueva, al Sur de Badajoz, va a suponer la transformación de más de 100.000 Has de nuevos regadíos en torno a Beja.

En cualquier caso, las Vegas del Guadiana no terminan en Badajoz. Aunque la existencia de la frontera no permitió en su día una planificación unitaria del Guadiana, el ejemplo del Plan Badajoz animó a la realización, ya en los años '70, de diversas transformaciones en regadío en el lado portugués de la cuenca. Aunque en el conjunto del Alentejo hay unas 60.000 Has dominadas, el área realmente regada apenas supera las 27.000 Has, distribuidas en pequeñas actuaciones muy dispersas en el territorio, tanto en la cuenca del Guadiana, como en la del Tago y en otros pequeños ríos que desembocan en el Atlántico (CCRA, 1994:37).

En la zona de Elvas/Campomaior el embalse de Caia, sobre el río del mismo nombre que desemboca en el Guadiana justo en la frontera de Badajoz, permitió dominar algo más de 7.000 Has, de las que se riegan en la actualidad poco más de 3.000, aunque hay que añadir una cifra indeterminada de transformaciones de iniciativa privada, tanto en la vega del río Caia como directamente en la del Guadiana, que durante unos kilómetros discurre abierta a lo largo de la frontera, casi hasta Juromenha. Así, sin llegar a tener el potencial de las Vegas Bajas, los regadíos de Elvas y Campomaior han supuesto una intensificación agraria que ha venido acompañada del tipo de transformaciones características del regadío; más aún dado que en Elvas se instaló una estación de investigación y extensión agrarias. Pero lo que interesa

señalar en este punto es el hecho de que, en los últimos años, se viene dando una interacción creciente a ambos lados de la frontera, habiéndose llegado a *intercambiar* determinadas producciones entre conserveras de ambos lados de la frontera en ciertos momentos de dificultades. Por otra parte, el tipo de producciones agrícolas de la zona, tanto en regadío como en el secano y la dehesa, son las mismas que en Extremadura, lo que facilita la extensión de una red de suministros y servicios técnicos a la agricultura que, desde hace años, no conoce de fronteras.

Por tanto, podemos decir con razones suficientes que el corredor de las Vegas se adentra en Portugal, más allá de la frontera, en términos de continuidad geográfica y agronómica. Son los municipios de Elvas y Campomaior, fundamentalmente, los que constituyen dicha prolongación.

Sin embargo, en el caso de Elvas, la ciudad fronteriza con Badajoz, no podemos decir, como en el caso del corredor de las Vegas, que haya sido el regadío el factor fundamental de su desarrollo. Aunque sin duda en los últimos años los regadíos de Caia y el Guadiana y la agroindustria han contribuido a diversificar la economía de la ciudad y a la creación de empleo, la importancia de Elvas, sin embargo, viene de mucho más atrás, y responde fundamentalmente a su función comercial, y sobre todo a su condición de ciudad fronteriza. Y, a otra escala, algo parecido podríamos decir de Campomaior, que constituye el vértice Norte de la mesópolis de Badajoz.

4. Badajoz, principal ciudad de la región y nodo de articulación de la red urbana extremeño-alentejana. La metrópolis imposible

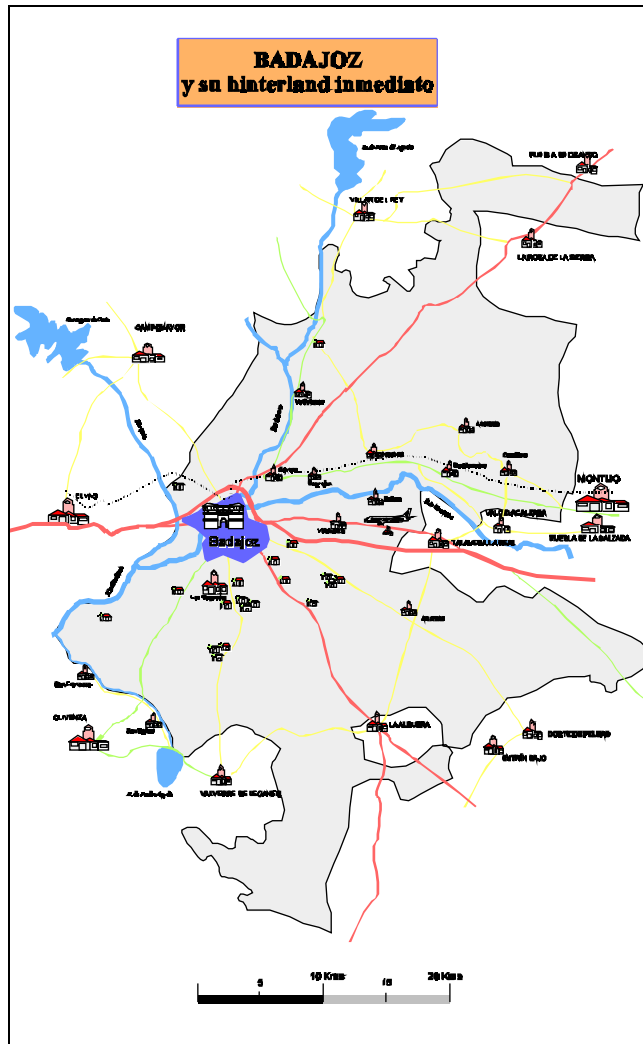
Así como prestamos particular atención al corredor del Guadiana, debemos detenernos en el análisis de la principal ciudad de Extremadura. Badajoz, antes aún de definirla como mesópolis, posee características multifuncionales en términos territoriales: es, simultáneamente, principal núcleo habitado en un gigantesco término municipal; principal centro agropolitano de una extensa y fértil comarca de regadío; excéntrica capital de una también extensa provincia; y en último término -mas no con menor importancia- principal ciudad fronteriza en *la raya* de Portugal, asentada sobre uno de los ejes radiales de la península.

Con 1500 Km² de término, el municipio de Badajoz (recientemente reducido en unos 30 km² al segregarse Valdelacalzada) es mayor que algunos Estados reconocidos por la ONU, y casi tan grande como la provincia de Guipúzcoa. De Norte a Sur, la distancia entre los extremos del término municipal es de 70 kms, mientras que de Este a Oeste los extremos más alejados distan unos 50 kms. Se trata de un territorio extremadamente complejo, que incluye desde zonas de sierra, con alturas máximas cercanas de los 500 metros (Sierra de Loriania al Norte, en las estribaciones de la Sierra de San Pedro) y mínimas de 180 metros, en las Vegas del Guadiana, que cubren la franja central del término municipal.

El río Guadiana secciona en dos mitades casi iguales el término, y a él

desembocan en su margen derecha los ríos Alcazaba, Gévora (que a su vez recoge las aguas del Zapatón) y Caia, mientras por su margen izquierda recoge las aguas de algunos arroyos de gran recorrido (como Rivillas, Calamón e Hinojales), así del río Olivenza. A los que hay que añadir como cursos importantes artificiales los canales de Lobón (margen izquierda) y Montijo (margen derecha), que terminan dentro del término de Badajoz. Y es en esa franja central donde se concentra la población y la riqueza del municipio.

Aunque la población oficial de Badajoz es de casi 140.000 habitantes, las estimaciones de la población real nos lleva a estimar ésta en 160.000 habitantes (Bai-gorri, 1999:218-220). Por otra parte, el término municipal está prácticamente rodeado de núcleos de población, constituyendo a su vez una corona de influencia directa y potente, tanto en el lado español como en el lado portugués de la frontera. En conjunto, la corona de núcleos pertenecientes a otros municipios inmediatos suman otros 60.000 habitantes, por lo que podemos estimar en unos 220.000 habitantes la población del conjunto metropolitano de Badajoz. En el *núcleo mesopolitano*, constituido por el contí-



nuum Montijo-Elvas, se concentran en un eje de algo menos de 50 Kms de longitud y algo más de 10 kms de anchura, unos 180.000, además de una buena parte de la industria de la provincia y las principales infraestructuras. Siguiendo las leyes de la urbanización, la red de carreteras a través de las cuales se comunica Badajoz constituye una malla por la que se extienden los usos y actividades urbanos (residenciales, industriales, equipamentales), excepto por el NorOeste de la ciudad, donde la existencia de frontera ha impedido la urbanificación de la carretera de Campomayor. El tejido intersticial formado por esta red radial de carreteras constituye un caldo de cultivo para la urbanización espontánea (y en consecuencia caótica, y de peligrosos efectos urbanísticos).

Si el hinterland inmediato de Badajoz está constituido por lo que hemos denominado su área metropolitana, que coincide en buena parte con lo que siglos atrás fue el *territorio de Badajoz*, su gran espacio de influencia está constituido, en mayor medida incluso que el conjunto de la provincia (Sánchez Zabala, 1992), por el eje de las Vegas del Guadiana: un territorio, como hemos analizado, vertebrado por el cauce y, sobre todo, por los regadíos y las infraestructuras (ferrocarril, autovía, oleoducto, en el futuro gaseoducto) que se concentran a ambos márgenes del río Guadiana. Badajoz, aunque geográficamente no esté en la cabecera de las Vegas, constituye en cualquier caso la cabecera efectiva de este territorio, de poco más de 120 kms de largo y menos de 20 de anchura media, en el que se concentran casi 350.000 habitantes y el mayor potencial económico de la región. De una parte, la forzada capitalidad regional de Mérida ha potenciado enormemente a esta ciudad, que se ha visto asimismo beneficiada por su ubicación en el centro geográfico de las Vegas, y a la vez en el cruce con la Ruta de la Plata; por otro lado, el crecimiento de la conurbación Villanueva-Don Benito (en íntima conexión con Miajadas, especialmente a través de la red de poblados de colonización de los tres municipios); y en tercer lugar el apoyo de las instituciones a Cáceres, con el fin de evitar los conflictos propios de una comunidad biprovincial, así como el control que los grupos de presión cacereños tienen de la Universidad de Extremadura², todos estos factores territoriales y socioeconómicos han mermado el peso efectivo de Badajoz en el conjunto de las Vegas y en el conjunto de la región. Aunque sigue siendo, no obstante, la mayor ciudad de la región y la principal ciudad del corredor del Guadiana, y continúa centralizando una serie de servicios fundamentales, si bien la fuerza de su influencia se debilita a medida que nos alejamos en dirección Este.

5. La permeabilización de las fronteras intracomunitarias y la formación de un espacio urbano transfronterizo

La formación de la mesópolis pacense, y la nueva articulación de la red urbana extremeña guarda una estrecha relación con el proceso de incorporación de España y Portugal a la Comunidad Europea, y la consiguiente dilución de sus fronteras. Hasta que esto no ha ocurrido, la posición tanto de la región como especialmente de su principal ciudad, Badajoz, en un fondo de saco de los sistemas nacionales de comunicación, ha impedido sistemáticamente la plena optimización de los efectos derivados del desarrollo social y económico de las zonas de regadío. De ahí la conveniencia de que prestemos cierta atención a este proceso, para poder comprender la actual proyección transfronteriza de la mesópolis y su función como nodo de conexión entre las redes urbanas binacionales a nivel regional y peninsular.

² No deja de ser paradójico que el campus de Cáceres, una ciudad de 80.000 habitantes que articula una provincia con el 40% de la población de Extremadura, tenga aproximadamente un 10% más de alumnos que el campus de Badajoz, una ciudad de 140.000 habitantes que funciona como centro articulador del 60% de la población regional.

En 1960 el Centro de Estudios Sociales publica el documento *La concentración urbana en España*, que recoge entre otros el intento de Díez Nicolás de determinación de la población urbana en España (Díez Nicolás, 1960), corrigiendo los criterios censales del INE de considerar como urbana a la población residente en municipios de más de 10.000 habitantes, e introduciendo los criterios que venían siendo asumidos por la Sociología Urbana en los Estados Unidos. Es decir, añadiendo al criterio unidireccional de la demografía el criterio funcional o económico. Con lo que se pretendía medir ya no sólo la urbanización como proceso ecológico, sino sobre todo la urbanización entendida como hecho social, esto es como modo de vida, siguiendo el modelo de la Escuela de Chicago de Ecología Humana.

A partir de estas consideraciones fue más fácil introducir en sucesivos análisis de la población española y su distribución, consideraciones sobre un tipo particular de ciudades, las *agrocidades*, presentes fundamentalmente en el Sur de España y muy particularmente en Extremadura, para las que las categorías usuales de rural y urbano no terminaban de ser útiles. De este modo, y a partir de dichas correcciones, el nivel de urbanización de una provincia como Badajoz (no olvidemos que la práctica totalidad de los análisis de la época se centraban en la provincia como unidad administrativa y estadística) aparecía realmente bajo, pero por encima de otras muchas provincias españolas.

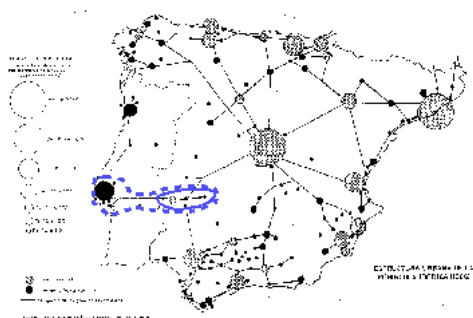
Cinco años más tarde, en 1965, la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda -entonces a cargo de Pedro Bidagor, uno de los grandes nombres del Urbanismo moderno en España- hace público el primer intento de definición y análisis de las áreas metropolitanas españolas. En esta definición se utilizan criterios estrictamente demográficos, y tal vez justo por esa desconsideración de criterios funcionales Badajoz *salta*, en el procesado de los datos, como una de las 26 áreas metropolitanas españolas.

Sin embargo, menos de una década más tarde, cuando los más graves problemas relacionados con la urbanización rápida empezaron a ponerse de manifiesto en las grandes metrópolis españolas, el movimiento científico/ideológico de promoción de las ciudades medias llegó a tomar cuerpo legal, con la definición por parte del Consejo de Ministros de un conjunto de *cabeceras de comarca y núcleos de expansión*, aprobado en 1974 básicamente como instrumento de coordinación de las inversiones de los distintos organismos de la Administración. Este documento rompía toda posibilidad de interpretación metropolitana de la dinámica de las Vegas del Guadiana, particularmente del hinterland más inmediato de Badajoz. En suma, aquella definición de las 26 áreas metropolitanas entre las que se incluía a Badajoz no tuvo efecto alguno en la planificación del territorio. Pero, aún así, creemos de interés el rescatar esa primera consideración de Badajoz como articuladora de un área metropolitana.

No obstante, en la misma época aparece el segundo Informe FOESSA sobre la situación social de España, dirigido por Amando de Miguel. El análisis de la urbanización, en todos sus aspectos, que incluye aquel documento es realmente ejemplar para la época, siendo uno de los textos más sólidos aportado en España en el ámbito de las ciencias sociales, sobre la cuestión. En

ese informe se pretende hacer una interpretación global del sistema urbano español, y se plantean una serie de problemas importantes sobre la congestión de las grandes metrópolis y la función del territorio no urbanizado.

Por un lado, el informe FOESSA hace una reinterpretación del estudio sobre las Áreas Metropolitanas del Ministerio de la Vivienda, utilizando los mismos datos censales de 1960, pero considerando ahora no sólo factores demográficos, y además teniendo en cuenta por primera vez, al analizar el sistema de ciudades, no sólo los núcleos españoles sino el conjunto peninsular como un todo.



Estructura urbana ibérica (FOESSA, 1970)

Sobre el plano peninsular resultante, entre otros aparece con gran nitidez, por primera vez explicitado, un *corredor* que iría idealmente (si olvidamos la fortaleza de la frontera en la época) desde las Vegas Altas (desde Don Benito y Villanueva de la Serena) hasta Lisboa. En cualquier caso, como tal corredor de las Vegas del Guadiana podría interpretarse ya sin dificultad.

Del mismo modo que a la vista del plano se percibe a gran escala un hecho que algunos estudios de la época ponían de manifiesto: la falta de polarización de esta zona por ninguna otra metrópolis importante. De hecho, Trujillo, entre Badajoz y Madrid, marcaba una frontera invisible (pero real) para muchos indicadores de relación entre Badajoz y Madrid; mientras que a la vez la frontera política fijaba hacia poniente otra frontera real. Badajoz aparecía así como “*no inserta en ninguna otra zona más amplia*” (Campos Nordman, 1973).

Pero lo que particularmente interesa resaltar de la propuesta del informe FOESSA es el hecho de que asistimos ya a una consideración transfronteriza, claramente orientada a optimizar un corredor extendido hasta Lisboa; por más que, en la época en que se plantea, no pasase de los buenos deseos.

Ese interés transfronterizo ³ que comienza a detectarse con el inicio de la

³ Un interesante aspecto a rescatar del informe FOESSA es su propuesta de una *new town* que prolongaría el eje de las Vegas, y que podría constituir según los autores el punto de conexión entre el mismo y Madrid, pues se plantea dentro de una corona exterior para la descongestión de Madrid (Foessa, 1970: 1259). Pero sobre todo, hay una voluntad explícita en los autores de esta utópica propuesta de conexión con Lisboa, conformándose unos ejes bastante coincidentes con los ahora nuestra interpretación plantea como existentes. La nueva ciudad, NC-I, estaría situada en el Guadiana, entre los embalses de Orellana y Cijara. No es ocioso recordar que la propuesta de NC-I llevaba incorporada la necesidad de terminar la línea ferroviaria Villanueva-Talavera. Como tampoco es ocioso recordar que la única utilización que la administración pública hizo de esta propuesta fue la de deducir que la posición sería igual de buena para construir una central nuclear.

Las propuestas utópicas de repoblación de estos territorios semidesérticos, que pudieran suponer una *prolongación* del corredor de las Vegas del Guadiana no acaban con el informe FOESSA. Una década más tarde, en un plan experimental de ecodesarrollo para las comarcas orientales de Badajoz, se plantea la “*creación de un nuevo núcleo urbano que fuera experimental en todo lo relacionado con el urbanismo ecológico, cuyo nombre pudiera ser La Serenía y estuviera establecido en el centro de La Serena, entre el Zújar, Campanario, Castuera y Cabeza de Buey, casi equidistante a ellos tres*” (Baigorri, Gaviria, Mejías, Serna, (continúa...)

década de los '70 se explicita en las propuestas de Martín Lobo. A lo largo de los '60 varios de sus trabajos apuntan a la necesidad de superponer, a la necesidad de crecimiento global de la economía que fundamentaba el I Plan de Desarrollo Económico y Social y en buena parte los siguientes planes, alguna especie de ordenación territorial que permitiese un desarrollo regional por el que la separación entre regiones ricas y pobres no se ampliase (Martín Lobo, 1962). Insistiendo en la conveniencia de centrar el desarrollo no tanto en *polos*, como hacían los primeros Planes de Desarrollo siguiendo el modelo de Perroux, sino más bien en *ejes* (Martín Lobo, 1966:277).

Pero nos interesa recoger ahora los planteamientos que, sobre tales principios, hace a principios de los '70 en relación con las potencialidades del corredor de las Vegas del Guadiana, centrándose en la propuesta de creación de un Polo de Desarrollo transfronterizo entre Badajoz y Elvas. El tema llegó a plantearse en el Consejo Económico Interprovincial de Extremadura y en el Consejo de Regiones del Oeste Atlántico, miembro del Consejo Internacional de Economías Regionales. Algunas intervenciones políticas -concretamente de López Rodó- llegaron a hablar de la creación de un área de libre comercio peninsular, y desde la Diputación de Badajoz llegó a proponerse el establecimiento en Badajoz de un polígono comercial orientado a ese fin.

Sin embargo, los criterios manejados por el Comité para el Desarrollo del Suroeste de la Península Ibérica, en el que participaban entre otros los organismos antes citados, si bien incorporaban plenamente el criterio de *ejes* de desarrollo, no se planteaban de hecho un tratamiento horizontal de las relaciones transfronterizas, sino un desarrollo en paralelo de los corredores tradicionales Norte-Sur: el eje Évora-Castelo Branco en Portugal, y el eje tradicional de la Ruta de la Plata (Zafra-Plasencia) en Extremadura. Como ocurrió con la propuesta incluida en el informe FOESSA, la de Martín Lobo, a pesar de surgir de miembros especializados en la planificación del aparato del Estado, y de recoger una amplia respuesta local de las fuerzas vivas, no llegó a materializarse en ninguna actuación concreta. La frontera política pesaba todavía demasiado, y ni la definición de la Zona de Preferente Localización Industrial (1971), que consideraba el conjunto del Plan Badajoz, ni la creación del Gran Área de Expansión Industrial de Extremadura (1978, aunque en funcionamiento real desde 1981), tuvieron en cuenta ese tipo de propuestas transfronterizas. El único reflejo de todas estas propuestas y análisis críticos, en documentos oficiales, lo encontramos en un tímido apunte editado por el Gabinete Técnico del Consejo Económico Social de Extremadura y Huelva en 1974, denominado *Acciones conjuntas hispano-portuguesas*, y en el cual se plantea por primera vez lo que podríamos denominar una interpretación transfronteriza de una región europea, descrita en los siguientes términos: “*Tenemos en la península ibérica una zona compuesta por seis provincias españolas y nueve distritos portugueses (138.000 km²), que se ha denominado Lusitania Interior (Orense, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz y Huelva, Villa Real, Braganza, Viseu, Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Evora, Beja y Faro), y que se caracteriza por ser una de las Áreas*

³ (...continuación)

más abandonadas, pobre y en decadencia, de toda la Península. Los mapas de cada país no incluyen el vecino, y por ello no se resalta ese gran espacio de subdesarrollo que es la “Lusitania Interior”, y que a escala europea forma, sin duda, una de las manchas más grandes de pobreza” (Marzal, 1974).

6. La red urbana de Extremadura y Alentejo y el papel de la mesópolis pacense

En consecuencia con todo lo anterior, puede decirse que el territorio objeto de estudio nos muestra algunas regularidades, y sobre todo algunas tendencias espaciales, que pueden ayudarnos a entender cómo se organizan estas regiones, y sobre todo cómo podrían organizarse en el futuro, en el marco de una profundización de las relaciones transfronterizas. En este sentido, a niveles intraregionales observamos ciertas estructuras, o redes urbanas, que incluyen en algunos casos corredores más o menos consolidados. En el caso de Extremadura, el *corredor del Guadiana*, o los corredores Norte y Sur de la *Ruta de la Plata*, o el *corredor del Norte* (Navalmoral-Plasencia-Coria) son bastante claros, mientras que en el caso del Alentejo se presentan de forma mucho menos definida; pues el más importante corredor funciona de paso por la región, aunque estructura ciertamente el territorio entre Elvas y Vendas Novas, camino de Lisboa. Siendo muy difícil de percibir como realmente funcional tanto el corredor ideal Portalegre-Estremoz-Évora-Beja, como el corredor repetidamente planeado Sines-Beja-Moura. Tomando ambas regiones en conjunto, aparece cada vez más nítida la conformación de un corredor, generado tanto por necesidades de comunicación suprarregional (Madrid-Lisboa), como por factores endógenos, entre el área agropolitana de Don Benito-Villanueva y Lisboa; aunque el nivel de interacción urbana en el interior del corredor es muy desigual, ya hemos estudiado cómo su conformación viene siendo progresiva.

Las diferencias entre ambas regiones son lógicas, y derivadas en buena parte de su desigual peso demográfico y económico. El Alentejo, con apenas medio millón de habitantes, tiene una densidad media de 20 hbs/km². Mientras que Extremadura, aún teniendo también una de las densidades más bajas de Europa, 26 hbs/km², sobrepasa el millón de habitantes. Por otra parte, en Extremadura se han desarrollado en las pasadas décadas poderosas infraestructuras de regadío que han posibilitado el desarrollo de algunos corredores y la consolidación y crecimiento de ciudades que han actuado como centros de servicios articuladores de las vegas regables; mientras que los grandes regadíos de Alqueva, que hubiesen podido cumplir idéntica función en Alentejo, llevan más de veinte años de retraso⁴. En consecuencia, la

⁴ La construcción de la presa de Alqueva, por fin ya iniciada en 1997, y sobre todo la transformación en regadío subsiguiente, en el sur de Alentejo, es un factor a tener en cuenta a largo plazo, por cuanto influirá en la promoción de nuevos corredores de comunicación económica, potenciando algunas pequeñas ciudades del Sur; y ello sin olvidar los efectos que pueden derivarse de la extensión del embalse casi hasta las inmediaciones de Badajoz (permitiendo, por ejemplo, la ampliación (continúa...))

principal ciudad alentejana, Évora, alcanzaba en su último censo 53.000 habitantes. Mientras que la principal ciudad extremeña, Badajoz, supera ya en el último padrón los 130.000 habitantes, y la región cuenta con otras dos ciudades (Cáceres y Mérida), además de la conurbación Don Benito-Villanueva de la Serena, que superan los 50.000 habitantes.

LA RED URBANA DE EXTREMADURA

Uno de los primeros intentos de definir un *sistema urbano extremeño* se recogía en el *Reconocimiento Territorial de Extremadura*, realizado en 1980 por INTECSA para el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU). Siguiendo la metodología desarrollada para el conjunto nacional por Díez Nicolás años atrás, 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 cabeceras de los partidos judiciales; pero el manejo de las variables normalmente utilizadas no decía mucho más.

Hay que prestar atención, para entender realmente la red urbana extremeña, a una infraestructura que ha resultado fundamental para el desarrollo de Extremadura: los regadíos. Hemos visto en apartados precedentes cómo al madurar han complejizado la economía regional y han generado una serie de flujos e interacciones territoriales nuevas, que se superponen (y en buena medida anulan) a las redes y corredores históricos. Entendiendo el concepto de corredor como *"una unidad estrechamente interrelacionada, que cuenta con una o más concentraciones urbanas de importancia diversa que centralizan las actividades económicas de la zona, y capaz de retroalimentarse a sí mismo. A su vez el conjunto territorial del corredor constituye una centralidad que cohesiona con desigual fuerza un entorno territorial próximo, situado claramente fuera de la zona, y en relación de dependencia"* (Baigorri, 1992:67).

Estos corredores suman más de dos tercios de la población regional, y dentro de los mismos se sitúan las principales ciudades de la región. Otros trabajos han comprobado la existencia de dichos ejes desde otras perspectivas, como la localización industrial (Cortés, 1996:555ss.), o al menos han incorporado la consideración del regadío como elemento vertebrador del sistema urbano (Sánchez Zabala, 1992).

⁴ (...continuacion)

y mejora de los regadíos de Olivenza y su zona de influencia).

Junto al regadío hay que considerar dos elementos nuevos: en primer lugar el proceso de regionalización, que ha convertido a una de las ciudades extremeñas, no la mayor ni la más importante económicamente, en la capital política y administrativa regional. Este hecho, aunque no ha alterado sustancialmente la estructura de los corredores conformados en los últimos años por el regadío, ha influido notablemente en la

Ciudades extremeñas de >5000 habitantes (Baigorri, 1997)



recuperación del eje (cada vez más cuarteado) Norte-Sur denominado Ruta de la Plata, a lo largo del cual se ubican algunas importantes ciudades extremeñas del pasado. En fin, la construcción de la Autovía de Extremadura debe verse también como un nuevo elemento que, a la vez que consolida y aumenta la importancia del *corredor del Guadiana*, va a ayudar a recuperar la importancia de ciudades excéntricas como Navalmoral (ya beneficiada por los regadíos del Tiétar y los seudoregadíos de Valdecañas) o Trujillo. Del mismo modo que la ¿próxima? construcción de la Autovía de la Plata puede suponer una consolidación económica de este eje hoy cuarteado. En el mapa se puede observar la distribución de las ciudades extremeñas, mayores de 5.000 habitantes, y cómo se superponen a los ejes o corredores citados. El conjunto de estas ciudades concentra a casi la mitad de la población extremeña.

LA RED URBANA EN EL ALENTEJO

La Comisión de Coordinación de la Región del Alentejo (CCRA, 1994), en su programa operativo de desarrollo (POR), avanzó hace muy pocos años una propuesta de red urbana en la que se consideran cuatro niveles de importancia, o de centralidad (en Extremadura, la obsesión y el tiempo perdido con una comarcalización infausta ha impedido una definición equivalente, es decir asumida como instrumentación del desarrollo por la administración regional). Tan sólo Évora se ubicaría en el nivel 4, como capital regional, y Portalegre, Beja y Sines en el nivel 3. En el nivel 2 aparecen unos centros concentrados en Castro Verde, Montemor, Moura, Estremoz y Elvas, y otros centros difusos como Alcácer do Sal, Grândola y Odemira. Siguiendo luego hasta 35 asentamientos de nivel 1.



Red urbana del Alentejo (CCRA, 1994)

Por su parte, la profesora Cascais ha elaborado una jerarquía de ciudades para el Alentejo, atendiendo a una serie de variables como la dimensión, el ratio rural/urbano, la densidad y la concentración urbana, la atracción o las centralidades. En la misma, Elvas o Ponte Sôr aparecen, entre otras, con una importancia real sensiblemente superior a las que les otorga la red urbana propuesta por la CCRA, mientras que por ejemplo Grândola aparece con una importancia real notablemente inferior a la que le asigna la CCRA. El orden de importancia de las ciudades del Alentejo, según la profesora Cascais, sería el siguiente: Évora, Beja, Portalegre, Elvas, Ponte Sôr, Estremoz, Sines, Moura, Montemor, Vendas Novas, Alcácer, Castro Verde, Borba y Grândola (Cascais, 1993). En cualquier caso, en Alentejo existe el reconocimiento de que no existe 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).

LAS CIUDADES DE EXTREMADURA Y EL ALENTEJO

El propio hecho de hablar de ciudades, para estas dos regiones, ha planteado en algunas épocas ciertas dudas. Si en el siglo XVI no cabía duda alguna del carácter urbano de las que hoy son las principales ciudades de este

territorio (es en ese siglo cuando se funda la Universidad de Évora), a partir del siglo XIX no pocos viajeros han dudado sobre si hablar de ciudades o de grandes pueblos polvorientos.

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

Naturalmente, al hablar de *ciudades* nos estamos refiriendo a municipios, ya que las características espaciales y los procesos históricos de ambas regiones han favorecido la existencia de diversos núcleos urbanos en muchos municipios, así como la extensión (cada vez más en declive), del poblamiento disperso (en Extremadura rejuvenecido en parte,

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

como consecuencia de las urbanizaciones ilegales, en los últimos años). Sin embargo, no cabe duda de que, si bien espacialmente dispersos, el conjunto de los núcleos de los municipios multinucleares actúan funcionalmente como si se tratase de un sólo núcleo, teniendo los núcleos menores (fundamentalmente poblados de colonización en Extremadura, freguesías en Alentejo) la misma significación funcional y urbanística que los barrios en las grandes urbes.

La Tabla recoge la población de los municipios de más de 20.000 habitantes de ambas regiones. En el mismo hemos incluido -ya sumadas- tanto las conurbaciones formadas por Don Benito y Villanueva como la que forman Santiago de Cacém y Sines.

En ambas regiones se producen una serie de coincidencias. La fundamental, coincidente con las tendencias continentales, es la progresiva concentración de la población en las principales ciudades, previo paso en ocasiones por las ciudades más pequeñas, lo que agudiza el despoblamiento de los núcleos más pequeños. En Extremadura la población concentrada en municipios de más de 20.000 habitantes alcanzaba a un 25,7% en el Censo de 1970; diez años después se elevaba a casi el 32%, y según el último Censo de 1991 alcanza casi el 36%, siendo previsible que en año 2001 supere el 40%. En Alentejo la

concentración en estos municipios mayores alcanzaba casi idéntica proporción en 1991 (un 36,5%). Aunque, en el caso de Extremadura, este hecho parece no amenazar por ahora la supervivencia de los municipios menores, ni siquiera de los núcleos, en Alentejo sí se observa cierta tendencia a la desaparición de algunas de sus núcleos más pequeños, debido al elevado número de *freguesías* existentes en su territorio.

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 (Cascais, 1993). Y respecto a Extremadura también hemos señalado en su día la 'improvisación calculada' como modelo de crecimiento urbana, la construcción en aluvión⁵, la congestión y la especulación como bandera, pues *"ha sido en el solar urbano, en la ciudad, donde se han concitado casi todas las expectativas empresariales"* (Rodríguez Cancho, Baigorri, 1994).

Sin embargo, se perciben algunas diferencias sustanciales. Pues, al menos hasta la fecha, en la mayoría de las ciudades de Alentejo, siguiendo en parte el ejemplo de Évora, han sabido conservar vivo y habitado el casco antiguo. Yendo aún más allá, Évora se ha integrado en una red europea de ciudades medias y ha liderado la realización de planes estratégicos de desarrollo para este tipo de ciudades.

Por el contrario, el proceso en las principales ciudades extremeñas se ha orientado hacia el vaciado de los centros históricos, tras la ya irreversible ruptura de las murallas, y su consiguiente degradación. Y no es previsible que actuaciones aisladas, como el Plan Urban en Badajoz (financiado con fondos comunitarios), modifiquen esta tendencia, ya que se centran en áreas demasiado pequeñas y delimitadas y no se integran en un proyecto global de ciudad, por lo que plantean la duda razonable de si no se trata de meros reactivadores de la especulación; por cuanto el dinero, sin imaginación, casi nunca resuelve otra cosa que la economía de los intermediarios.

¿HACIA UNA RED URBANA EXTREMO-ALENTEJANA?

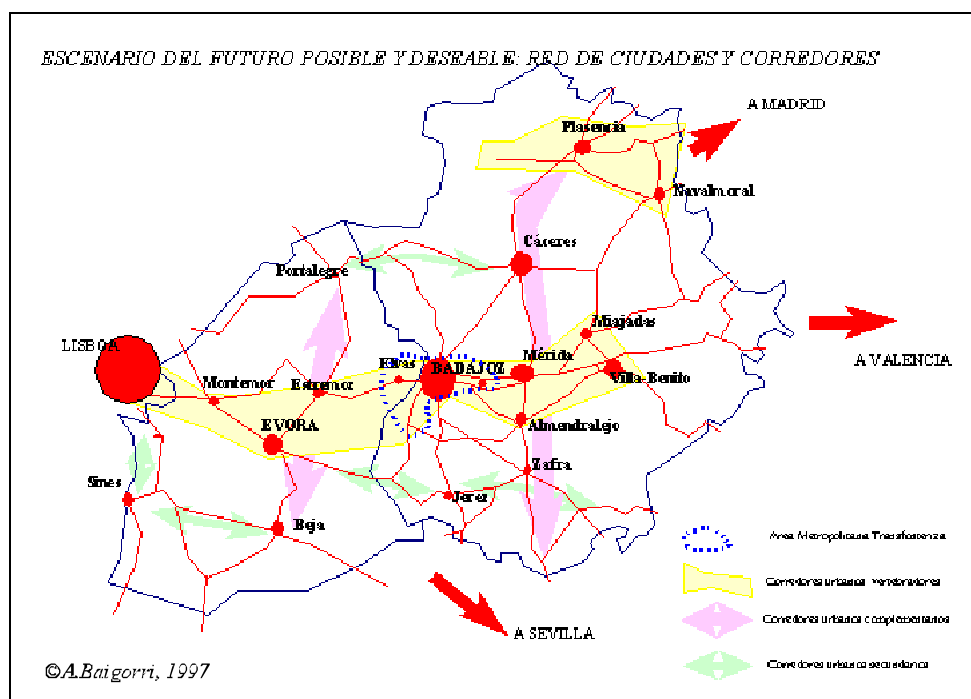
La consecuencia lógica de cualquier análisis transfronterizo, como es el que nos ocupa, es proyectar las potencialidades de interrelación entre Extremadura y el Alentejo. Debemos por tanto intentar ojear el horizonte del futuro a medio plazo para ver si virtualmente es factible llegar a hablar en un futuro de un *sistema de ciudades extremeño-alentejano*, pivotando además en buena medida sobre la mesópolis pacense. Teniendo en cuenta, como haremos a continuación, también el marco global de las redes y corredores urbanos portugueses, español y europeo, así como las posibilidades de interacción de las

⁵ Entre los efectos derivados de ese tipo de producción de ciudad debemos citar, como más paradigmático, la tragedia urbana producida por la ya famosa riada de Badajoz de noviembre de 1997, que costó la vida en la ciudad a casi veinte personas y ha provocado la necesidad de realojar a casi 1.000 familias.

ciudades a ambos lados de *la raya*.

En (Baigorri, 1997) hemos planteado una hipótesis de futuro sobre la red urbana de ambas regiones, que se recoge en el siguiente esquema. Es, ciertamente, un modelo que creemos recoge las tendencias, tanto económicas como políticas (es decir, tanto la realidad como la voluntad de los actores) que se observan, pero que obviamente es a la vez -casi más- una propuesta de acción, esto es una elección de lo que estimamos como más apropiado para una adecuada integración, en el nuevo marco comunitario, de Extremadura y el Alentejo, a través de su red de ciudades.

Una propuesta creemos que viable, por cuanto además, frente a otros espacios de concentración urbana, presenta valores esenciales en la nueva Sociedad de la Información: una economía compleja, donde todos los sectores -incluido el sector primario, con una potente agroindustria- están presentes y contribuyen al crecimiento económico de la zona; uno de los entornos medioambientales de mayor calidad que pueden encontrarse en Europa; un patrimonio histórico-artístico de los más importantes del mundo; una actividad cultural creciente que cada vez en mayor medida incrementa su participación en el PIB regional (Baigorri, 1998); una creciente capacidad científica y también tecnológica. En suma, un ecosistema urbano plenamente adaptable al concepto de sostenibilidad.



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

En este marco que se propone, el eje Villa-Benito⁶-Lisboa, articulado por la mesópolis de Badajoz como espacio central, puede y debe constituir el motor territorial del desarrollo económico y de la urbanización de ambas regiones, e incluso de parte de la región Centro en Portugal. El papel de Évora, en cierto modo excéntrico al corredor, como ocurre con Cáceres (con la que comparte más similitudes que con Badajoz), debe ser, como el de la segunda ciudad extremeña, el de foco cultural y centro turístico basado en el patrimonio histórico-artístico, y en este sentido plenamente complementario de la mesópolis transfronteriza de Badajoz-Elvas.

Naturalmente tenemos en cuenta, en este futurible, la ubicación de estos espacios regionales en un marco territorial importante, dentro del conjunto peninsular y europeo. Pues la integración de Portugal en la UE ha supuesto una modificación fundamental en la posición estratégica de las dos regiones, al quedar ubicadas en un espacio aproximadamente central entre las dos capitales estatales peninsulares. Sobre ello nos extenderemos en el siguiente apartado.

Pero, sobre todo, la asunción de este corredor como eje básico del desarrollo socioeconómico de ambas regiones supone, sobre todo en lo que se refiere a la mesópolis pacense, una apuesta decidida por una serie de políticas, de afección territorial más amplio, complementarias a las que se han expuesto anteriormente.

Es esperable, en primer lugar, la ruptura definitiva de la frontera en el campo de las comunicaciones. Todo lo conseguido hasta la fecha en el proceso de integración económica y social transfronteriza viene estando fuertemente limitado por las *fronteras* telemáticas, paradójicamente las más fáciles de superar en teoría.

Por otro lado, 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, todo lo cual daría a su vez fuerza a la futura formación de un eje económico transversal en la península (Lisboa-Badajoz-Ciudad Real-Albacete-Valencia/Alicante, para el que sólo hacen falta 320 nuevos kms de autovía).

En este sentido, vincular, como se está haciendo, la rehabilitación del ferrocarril Jerez-Huelva (que es rentable en sí mismo con la salida de productos del Sur de la provincia hacia el puerto onubense⁷) al tráfico Badajoz-Huelva no tiene sentido alguno, pues la mesópolis pacense dispone de 200 kms autopista que la sitúan a menos de dos horas en uno de los principales puertos atlánticos de Europa.

Estos nuevos condicionantes territoriales exigen prestar especial atención al conjunto de las comunicaciones del triángulo Madrid-Lisboa-Sevilla. Y no

⁶ Es indiferente ésta u otra denominación (como Don Benito de la Serena) para la conurbación funcional de Don Benito y Villanueva de la Serena.

⁷ No olvidemos que en Jerez de los Caballeros se localiza una de las más importantes acerías españolas, uno de los principales centros europeos de fabricación y distribución de productos por catálogo, un importante centro productor de conservas cárnicas, y a corto plazo una cementera.

nos estamos refiriendo únicamente a la terminación, urgentísima para el progreso de Badajoz y su proyección transfronteriza, del tramo portugués de la autovía Madrid-Lisboa (entre Elvas y Estremoz), sino también, y sobre todo, a la dotación de un ferrocarril de velocidad alta (que no es lo mismo que la alta velocidad, pero también es muy distinto del ferrocarril tercermundista que sufre Extremadura, y no digamos el que sufre el tramo portugués del corredor) que sitúe los tiempos de transporte ferroviarios entre Badajoz y las dos capitales peninsulares en equivalencia con los tiempos por carretera.

Así como la conversión del aeropuerto de Badajoz en *aeropuerto regional ibérico*, pudiendo ofrecer sus servicios a un radio de 120 kms⁸. Así como la dotación, a medio-largo plazo, de trazado de autovía tanto para la conexión de Badajoz, por Zafra, con la futura autovía de la Plata (lo que situaría la distancia entre Sevilla y Lisboa, las dos principales metrópolis del Sur peninsular, en poco más de tres horas de viaje, con menos de 400 kms de autovía), como para la conexión de Cáceres con la N-V, por Trujillo.

Naturalmente, ello exige el establecimiento de redes de cooperación entre las ciudades de este corredor, que permita, como ocurre en las grandes ‘city-region’, una estrecha relación entre los capitales, el comercio, los flujos de información y conocimiento, el trabajo, el turismo, y los intercambios culturales, relaciones que deben garantizar una extremada movilidad entre todas ellas (Friedmann, 1998). Estas redes son mucho más importantes, y determinantes del desarrollo económico local, que las redes promovidas en el marco de la UE entre ciudades extremadamente alejadas (no sólo geográficamente, sino sobre todo en términos culturales y económicos) entre sí, y que no han conducido hasta la fecha a mucho más que a los tradicionales hermanamientos⁹. Friedmann propone tres aspectos como esenciales a tener en cuenta e identificar con exactitud para tener éxito en la estructuración de estas redes urbanas: 1) la competencia entre ciudades, 2) las alianzas estratégicas entre ciudades, 3) el intercambio de información.

7. Ciudades que se mueven. Bananas, arcos, diagonales y triángulos en la península ibérica y europa

Cuanto estamos considerando debe situarse en un espacio de mayor escala, como el que corresponde tanto a la Península Ibérica como al conjunto de la Unión Europea.

Sin embargo, hablamos casi de un *divertimento*. Hasta la fecha no se ha demostrado que ninguno de los innumerables modelos explicativos de la

⁸ La disponibilidad de transporte aéreo de personas es esencial para la consolidación del corredor a que hacemos referencia. Por otra parte, la intensa mejora que en los últimos años se ha producido en la red regional de carreteras, así como las nuevas dotaciones de autovía, convierten la localización del aeropuerto de Badajoz en plenamente funcional para la mayor parte de las ciudades de Extremadura y Alentejo. Si bien tampoco debemos olvidar que, con la dotación de la autopista Badajoz-Lisboa, el corredor dispone de aeropuerto trasatlántico siempre a menos de tres horas de carretera.

⁹ Evora ha desarrollado una intensa política de redes. Se recoge en (Silva y Marchand, 1994)

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 descansen¹⁰- se trata de modelos únicamente descriptivos, que caen en el mero empirismo abstracto cuando pretenden proponer proyecciones tendenciales.

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 apadrinada 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,

¹⁰ 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 que '*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 normalmente anticuados desde el momento en que están disponibles a los investigadores.

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 quizás y 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 (Cappellin, 1992:30).

Por tanto, 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*’ que diría Wrigth Mills, pero 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.

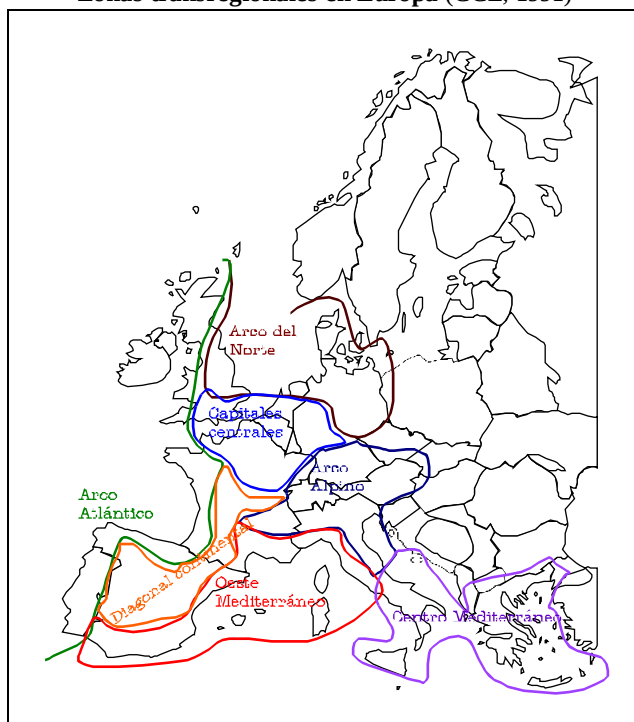
Veamos en primer lugar cuáles son los grandes modelos interpretativos de la dinámica espacial europea en estos momentos. Como veremos, algunos son redundantes, y otros contradictorios, pero todos ellos constituyen hipótesis a considerar. El problema de casi todos ellos es que pretenden una interpretación global y totalizante, que se hace imposible en la medida en que por su parte terminan en las propias 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. Estamos de acuerdo con (Hall, 1993:893) en la dificultad de expresar la existencia de un *sistema urbano europeo*, existiendo más bien un conjunto de sistemas nacionales diferenciados entre sí de forma clara por causa de diversos hechos históricos, si bien no es menos cierto 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.

Sin duda, el modelo más conocido, basado en las posiciones que entienden que los cambios están conduciendo a una mayor centralización y jerarquiza-

ción de los espacios, es 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 enunció el concepto de megalópolis refiriéndose a la región que se extiende entre Boston y Washington y tomando a Nueva York como centro (Gottman, 1973).

Zonas transregionales en Europa (CCE, 1991)



De ahí que otros prefieran distinguir entre lo que serían las *capitales centrales* de Europa, que constituirían la auténtica megalópolis europea, y el denominado *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 el siguiente modelo de interpretación espacial de la dinámica regional europea. Modelo que otros autores modifican sensiblemente

para intentar acercarse más a la variabilidad espacial existente. Pues, ciertamente, incluir al Alentejo litoral en una misma unidad de análisis y acción con el País Vasco, Bretaña o Gales es ciertamente un poco forzado; del mismo modo que lo es el 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 delimita espacios mucho más concretos y, a la vez, posibilita

empezar a distinguir *vacíos*¹¹.

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 Finiesterreae*, o *arco atlántico*, 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. El *corredor del Ebro*, articulador de un amplio espacio español, no formaría parte de estos grandes corredores transnacionales.

En este marco es plenamente aceptable nuestro concepto de las *ciudades que se mueven* (Baigorri, 1999). Pues, efectivamente, la perspectiva territorial global del espacio que nos ocupa, como transfronterizo, nos muestra cómo el conjunto, con el centro en la mesópolis pacense, ha pasado de estar situada virtualmente en el borde de la nada, a situarse virtualmente en una interesante posición estratégica.

En el marco de nuestra teoría de la *urbe global* planteamos el ‘cambio de posición’ que un lugar físico (en este caso la ciudad de Badajoz, a la que definimos 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

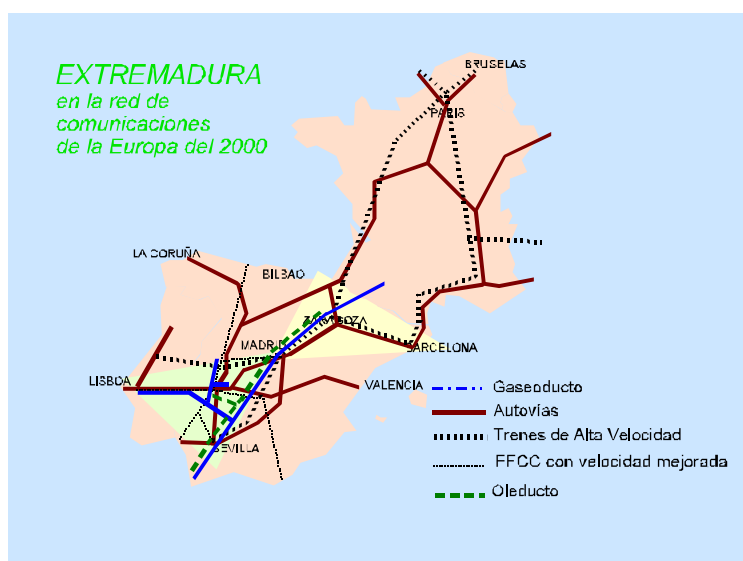
Es decir, la posición de una ciudad puede sin embargo modificarse, como efecto de los cambios que se producen en su entorno. Creo que este fenómeno se está produciendo ahora en general respecto a las ciudades de Extremadura y Alentejo, y más concretamente respecto de la mesópolis de Badajoz. Veamos cómo, al nivel de modelos abstractos, se concreta esta interpretación espacial.

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

¹¹ En el marco de las políticas de desarrollo, y al menos desde la óptica sociológica, deberían ser mucho más interesantes los *vacíos* producidos por la entretrejida red global, que los nudos megalopolitanos. Como hemos apuntado en otros apartados, es en esos vacíos en donde la dicotomía rural/urbano sigue teniendo hoy algún sentido.

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 no sólo de Extremadura sino de Portugal 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 construcción 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*.



Fuente: (Baigorri, 1995)

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, crecientemente aceptada por la sociedad extre-

meña a la luz de la difusión de la idea, 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.

8. Los grandes desafíos actitudinales: temores irracionales frente a una planificación del territorio racional

1. ¿BADAJOZ CONTRA EXTREMADURA?

De todo lo expuesto queda suficientemente de manifiesto la necesidad de optimizar, tanto a nivel regional como transfronterizo, las potencialidades y virtualidades de Badajoz como principal ciudad de la región y como principal nodo de interconexión transfronteriza entre España y Portugal. Hemos visto como 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.

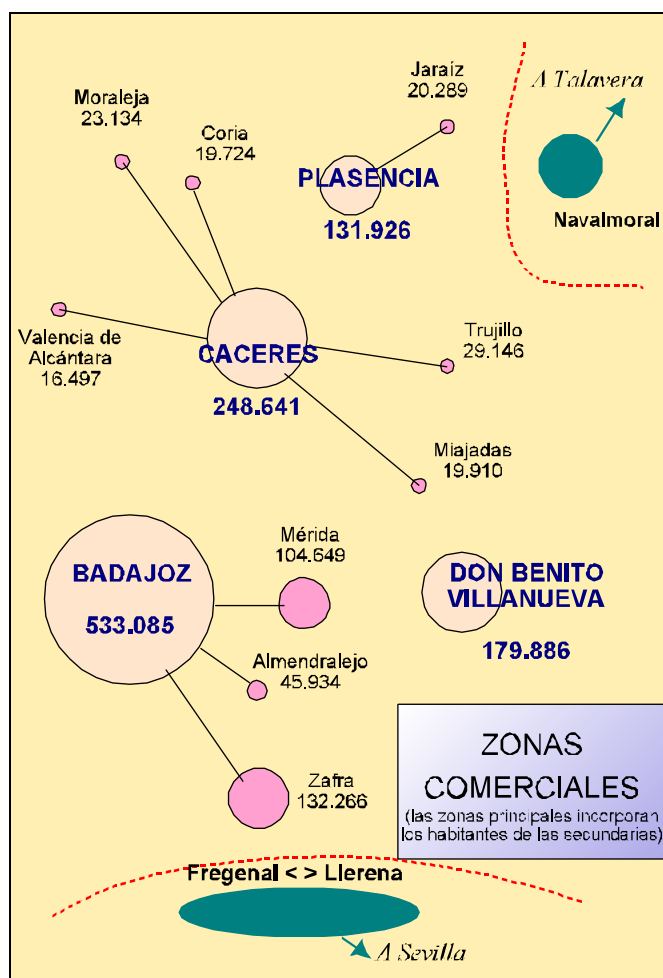
Pero lo importante es que esa optimización de las virtualidades de Badajoz debe ser entendido como una empresa regional, y para ello deberán superarse los permanentes temores irracionales que se alimentan desde la ideología provincialista.

Hay razones para que el sentido común se imponga. A tal efecto, 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, pues que ya existen, como se ha puesto de manifiesto, 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 pujantes ciudades medias 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).

Cuando Zaragoza inicia su despegue, el resto de las ciudades y pueblos de la región se hallaban en un proceso de decadencia demográfica y económica, mientras que, particularmente en el caso de Extremadura, no es esa la situación de partida. El fuerte desarrollo que en los últimos tiempos está tomando el Sur de la provincia, en torno a Jerez de los Caballeros, o el Norte en torno a los valles de La Vera y El Jerte, marcan diferencias sustanciales. Los más recientes datos del *Anuario Comercial de España* (ACE, 1998) muestran la dispersión territorial, a pesar de la importancia de Badajoz, según hemos reflejado en el esquema adjunto.



Fuente: *Anuario Comercial de España* 1999 y elaboración propia (Baigorri, 1999)

En suma, aceptando que la nueva posición virtual de Badajoz va a beneficiar sustancialmente a Badajoz y su área metropolitana, en modo alguno va a poder plantearse la nueva situación 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*. Por lo demás, hay dos hechos fundamentales que limitan poderosamente las posibilidades expansionistas de Badajoz: en primer lugar, la ubicación de la capitalidad regional en una ciudad de su área de influencia, pero que posee entidad e impulso propios; y en segundo lugar, la existencia de una segunda capital provincial en la región, con una influencia política en la región totalmente equidistante de la de Badajoz. En este sentido, la región debería tomar conciencia de la importancia de la potenciación de la mesópolis pacense, pues dado el carácter difuso del desarrollo económico en Extremadura, el crecimiento de Badajoz en modo alguno va a realizarse a costa del resto de la región, sino que va a potenciar al conjunto al disponerse de un centro de servicios de escala adecuada.

2. ¿COOPERACIÓN O PENETRACIÓN? LA PERCEPCIÓN DESDE PORTUGAL DE LA FUNCIÓN DE BADAJOZ COMO MESÓPOLIS TRANSFRONTERIZA

Por otra parte, la 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; y su área de influencia atrae a la que podría ser el área de influencia de Elvas. A través de un comercio que se estructuró a lo largo de los años en torno a un eje portugués, la ciudad vió reforzar su supremacía en un área que integró un mosaico de localidades cada vez más amplio.

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, en el marco de análisis nacionales portugueses, vienen a poner de manifiesto en ocasiones, aunque nunca explícitamente, que Badajoz es justamente la ciudad que le falta a la región para ser articulada espacialmente, y que Évora difícilmente puede llegar a ser por su pequeño tamaño (50.000 habitantes). Concretamente, el Programa Operativo del Alentejo, realizado por encargo de la Unión Europea, 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)

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 que la mostraban los planificadores españoles del Desarrollo en esa misma época según hemos visto.

Efectivamente, 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 inter-mediaria. 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)

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, 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 mesopolitana española, en la medida en que se entiende que ello puede potenciar a la propia ciudad¹², 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. El

¹² 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 geográfica 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.

ex-primer ministro Cavaco Silva argumentaba, 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 portuguesa¹³.

Referencias bibliográficas

- A.E.Ex. (1996), *Anuario Estadístico de Extremadura 1995*, Consejería de Economía y Hacienda, Mérida
- ACE (1998), *Anuario Comercial de España 1999*, La Caixa de Barcelona, Barcelona
- ANDERSON, Theodor (1973), 'Estructura urbana comparada', en Shills, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, T. 2, pp. 400-406
- ANDERSON, Nels (1965), *Sociología de la comunidad urbana. Una perspectiva mundial*, Fondo de Cultura Económica, México
- ASCHER, F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris
- AYDALOT, Philippe, 1987, "El declive urbano y sus relaciones con la población y el empleo", **Estudios Territoriales**, 24:15-32
- BAIGORRI, Artemio (1978), 'El ordenamiento jurídico del Plan Badajoz', en Gaviria, M., dir., *Extremadura saqueada. Recursos naturales y autonomía regional*, Ruedo Ibérico, Barcelona, pp. 259 y ss.
- BAIGORRI, Artemio (1986), *Análisis, ordenación y gestión del suelo rústico de Badajoz*. Informe para el PGOU de Badajoz, Ayuntamiento de Badajoz
- 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 (1992), 'Los factores determinantes de la estructura territorial de Extremadura', en Baigorri, A., Rodríguez Cancho, M., dirs, *Estudio de Ordenación Territorial Extremadura I*, (Tomo I)
- 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

¹³ Declaraciones en el diario **Expresso**, 30/XI/1996, citado en (Cascais, 1996). Personalmente, el propio Cavaco Silva nos expresaba recientemente, en el curso de una comida en el marco de un encuentro sobre regiones ibéricas transfronterizas, dicho temor.

- 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 (1997e), 'Badajoz, mesópolis transfronteriza', **O Pelourinho**, 6, pp. 16-18
- BAIGORRI, Artemio (1997f), 'Hipótesis y futuribles sobre Badajoz', Conferencia en el ciclo *Encuentros en Badajoz*, Agrupación Local del PSOE/ Caja de Ahorros de Badajoz, Badajoz
- BAIGORRI, Artemio (1998), 'De la cultura y el Patrimonio a la industrial cultural. Recogiendo frutos en forma de empleo y desarrollo socioeconómico', I Jornadas de Cultura, Secretaría Provincial de Badajoz del PSOE, Alburquerque
- BAIGORRI, Artemio (1999), *Mesópolis transfronterizas*, Tesis Doctoral, UNED, Madrid
- BAIGORRI, Artemio y FERNÁNDEZ, Ramón (1991), *Sugerencias al avance del PERI del APD-4*, Agrupación de Vecinos Afectados, Badajoz (documento fotocopiado)
- BAIGORRI, Artemio y FERNÁNDEZ, Ramón (1998), 'Identidad y segregación social en Badajoz', VI Congreso Español de Sociología, Federación Española de Sociología, La Coruña
- BAIGORRI, Artemio, GAVIRIA, Mario, MEJÍAS, Fernando y SERNA, Juan, dirs., (1980), *El modelo extremeño. Ecodesarrollo de La Serena y la Siberia*, Editorial Popular, Madrid
- BAIGORRI, Artemio y RODRIGUEZ-CANCHO, Manuel, dirs. (1992), *Estudio Territorial de Extremadura*, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente, Junta de Extremadura, Mérida (documento de trabajo)
- BAIGORRI, Artemio y RODRIGUEZ-CANCHO, Manuel (1994), 'La práctica urbana', **Hoy** (15/V, p. 24), Badajoz
- BALTAZAR, Saudade (1996), 'Visões de Badajoz', I Jornadas Badajoz mesópolis transfronteriza, Badajoz
- BARRENECHEA, E. (1973), 'El futuro 'espontáneo' de Badajoz. Situación actual, perspectivas y medidas a adoptar', Seminario Bravo Murillo, Organización Sindical, Badajoz
- BARRIENTOS, Gonzalo (1990), *Geografía de Extremadura*, Universitas, Badajoz
- BATTY, Michael (1997), 'The computable city', **Online Planning**, Noviembre 1997 <http://www.casa.ucl.ac.uk/planning/articles2/city.htm>
- BATTY, Michael y LONGLEY, P. (1994), *Fractal cities*, Harcourt Brace, Sidcup, Kent
- BAUDET-MICHEL, Sophie (1997), 'Cross-country Comparison of Urban Systems: the Case of Producer Services' Diffusion', 37 Congreso Europeo de la Asociación Europea de Ciencia Regional, Roma
- BENKO, G.B., LIPIETZ, A. (1992), *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, PUF, Paris
- BLUMENFELD, Hans (1979), 'La metrópoli moderna', en Scientific American, *La ciudad*, Alianza, Madrid (3ª edición), pp. 55-77
- 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
- BRINNER, H.J. (1986), "Regional planning and Transfrontier Cooperation: The Regio Basiliensis", en Martínez, O.J., ed, (1986), *Across Boundaries*, pp. 45-56
- BRUNET, Roger, dir. (1989), *DATAR: Les villes européennes*, La Documentation Française,

Paris

- BURGUESS, E.W. (1974), 'El crecimiento de la ciudad: introducción a un proyecto de investigación', en G.A.Theodorson comp., *Estudios de Ecología Humana*, Labor, 1974, Tomo I, pp.69-81 (edición original en Park,Burguess (1925) citado infra)
- BUSTAMANTE, J.A. (1989), 'Frontera México-EUA: reflexiones para un marco teórico', *Frontera Norte*, 1
- CALVO, Beatriz, GANSTER, Paul, LEÓN, Fernando y MARMOLEJO, Francisco (1997), *A Region in Transition: the US-Mexico Borderlands and the Role of Higher Education*, The Border pact report, Working Paper, nº 6, San Diego/Tijuana
- CAMAGNI, R. (1993), 'Organisation économique et réseaux de villes', en Salles, *Les villes, lieux d'Europe*, pp. 107-128
- CAMPOS NORDMAN, Ramiro (1973), 'El Plan Badajoz en la proyección del desarrollo de la provincia', Seminario Bravo Murillo, Organización Sindical, Badajoz
- 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
- CARAVACA, Inmaculada (1998), 'Los nuevos espacios emergentes', **Estudios Regionales**, 50, pp.39-80
- 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
- CASTELLS, Manuel y HALL, Peter (1994), *Las tecnópolis del mundo*. Alianza, Madrid
- CASTELLS, Manuel (1989), *The informational city*, Basil Blackwell, Oxford (la cita está tomada del capítulo 'The reconstruction of social meaning in the space of flows', en LaGates, Stout (1996), pp. 494-506
- CAYETANO, Moisés (1993), 'Bases documentales y bibliográficas para el estudio de la revitalización del casco antiguo de Badajoz', IU, Badajoz (documento fotocopiado)
- CAYETANO, Moisés (1994), *Relaciones hispano-lusas en la II República (La Provincia de Badajoz)*, Concejalía de Relaciones con Portugal, 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
- CESB, Consejo Económico Sindical de Badajoz (1971), *Estructura y perspectivas de desarrollo económico de la provincia*, Madrid
- CHASE-DUNN, Christopher y WILLARD, Alice (1993), 'Systems of cities and World-Systems', Program in Comparative and International Development, Department of Sociology, Johns Hopkins University, Working Paper #17, Baltimore
- CHESIRE,P. (1995), 'A new phase of Urban Development in Western Europe? The evidence for the 1980s', **Urban Studies**, 32, 7, pp. 1045-1063
- CHESHIRE, P.C, HAY, D.G,Eds.(1989), *Urban Problems in Western Europe*, Unwin Hayman, Londres
- CLEMENT, N. (1994), "Local responses to globalization: new opportunities for the San Diego-Tijuana region", *Estudios Fronterizos*, 33
- 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
- CORTÉS, Georgina (1994), 'Localización industrial en Extremadura', Proyecto de Investigación, Departamento de Economía Aplicada y Organización de Empresas, Universidad de Extremadura, Mimeo
- CORTÉS, Georgina (1996), 'Localización actual de la industria en Extremadura', en Zapata, S. ed., *La industria de una región no industrializada: Extremadura, 1750-1990*, Cáceres, Universidad de Extremadura
- CPRS (1972), *Análise e diagnóstico da situação regional. Escolha dos objectivos 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
- DE ESTEBAN, Alfonso y LÓPEZ, Alejandro, 1989, "El papel de las ciudades medias en España. Presente y futuro", **Urbanismo-COAM**, pp. 3-15
- DE MIGUEL, A., DE MIGUEL, J., ALMARCHA, A., MARTIN, J., OLTRA, B., SALCEDO, J., (1974), *Síntesis del informe sociológico sobre la situación social de España 1970*, Euroamérica, Madrid
- DE MESONES, Javier y DAL, Adriana, 1995, "Madrid 2015. ¿Qué Madrid?. Los expertos opinan", **Situación**, 3: 69-83
- DÍEZ NICOLÁS, Juan (1972), 'La urbanización y el urbanismo en la década de los 70', en M.Fraga, ed., *La España de los 70*, Moneda y Crédito, Madrid, Vol I. La Sociedad
- DÍEZ NICOLÁS, Juan (1960), 'Determinación de la población urbana en España en 1960', en VVAA, *La concentración urbana en España*, Centro de Estudios Sociales, Madrid
- DÍEZ NICOLÁS, Juan, (1972b), *Especialización funcional y dominación en la España urbana*, Guadarrama, Madrid
- DOXIADIS, Konstantin (1979), *Ecumenopolis: The inevitable City of the Future*, Norton, Nueva York
- 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
- ESCORSA, Pere (1997), 'La tendencia hacia los parques tecnológicos virtuales', **Economía Industrial**, 311, pp. 137-144
- ESTADÃO, Paulo y LEITÃO, Aristides (1985), 'Alqueva e o ordenamento do Alentejo. Un proceso em aberto', en VV.AA., *Prosseguir Alqueva*, Caminho, Lisboa
- FELLMANN, Thierry y MOREL, Bernard (1991), 'Territoire en action. Prospective urbaine et planification stratégique', **Annales de la recherche urbaine**, 51, 1991, puede consultarse en la siguiente dirección de la red de Internet: <http://www.equipement.gouv.fr/dau/cdu/datas/Annales/fellman.htm>
- FERNÁNDEZ, R.A. (1989), *The Mexican-American Border Region: Issues and Trends*, Notre Dame, University of Notre Dame Press
- FERNÁNDEZ, R.A. (1990), 'Esquema para estudios comparativos: las fronteras Colombia-Venezuela, México-EUA, España-Portugal', I Congreso Internacional sobre Fronteras en Iberoamérica Ayer y Hoy, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California
- 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

- FOESSA (1970), *Informe sociológico sobre la situación social de España 1970*, Euramérica, Madrid
- FRIEDMANN, John (1986), 'The world city hypothesis', **Development and Change**, 17(I), 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>
- FRIEDMANN, John y MORALES, Rebeca (1984), 'Transborder planning: A case of sophisticated provocation?', Working Paper WCP8, University of California at Los Angeles, Graduate School of Architecture and Urban Planning, Los Angeles
- FRIEDMANN, John y WEAVER, Clyde (1981), *Territorio y función*, IEAL, Madrid
- GANSTER, P., SWEEDLER, A., SCOTT, J. y EBERWEIM, W., eds., (1997), *Borders and Border Regions in Europe and North America*, San Diego, San Diego State University Press
- 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 campaña 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 (1992), *Urban and Regional Planning*, Routledge, Londres
- HALL, Peter (1993), 'Forces shaping urban Europe', **Urban Studies**, vol, 30, pp. 883-898
- HALL, Peter (1997), 'Megacities, world cities and global cities', Megacities -Lecture, <http://www.megacities.nl /lectfeb /lecfeb97.html>
- HALL, Peter (1997b), 'The future of the Metropolis and its form', **Regional Studies**, vol. 33, 3, pp. 211-220
- HANSEN, N. (1981), *The Border Economy: Regional Development in the Southwest*, Austin, University of Texas Press
- HANSEN, N. (1986), 'Border Region Development and Cooperation: Western Europe and the US-México Borderlands in Comparative Perspective', en Martínez, O.J., ed., *Across Boundaries. Transborder Interaction in Comparative Perspective*, pp. 31-44
- HAWLEY, Amos H. (1973), 'Ecología Humana', en Shills, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, T.3, pp. 37-44
- HAWLEY, Amos (1991), *Teoría de la Ecología Humana*, Tecnos, Madrid
- HELBRECHT, Ilse (1998), 'The creative metropolis: services, symbols and spaces', Positions, 1998/1, <http://www.theo.tu-cottbus.de/wolke/X-positionen/Helbrecht/helbrecht.html>

- HERZOG, L., ed. (1986), *Planning the International Border Metropolis*, San Diego, University of California
- IAPMEI, CCRA (1993), *Manual do apoio do investidor na região do Alentejo*, Évora
- ISARD, W. y REINER, Th. (1973), 'Análisis regional' en Shills, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, Aguilar, Madrid
- JACOBS, Jane (1985), *Cities and the Wealth of Nations*, Vintage, Nueva York
- JACOBS, Jane (1971), *La economía de las ciudades*, Península, Barcelona
- JOENNIEMI, P. (1997), 'Interregional Cooperation and a New Regionalist Paradigm', en Ganster, Sweedler, Scott, y Eberwein, eds., (1997), *Borders and Border Regions in Europe and North America*
- JOHNSTON, Peter (1994), 'Teletrabajo y transporte: hacia una sociedad de la información', *Alfoz*, 109, pp. 78-82
- JONES, Emrys (1992), *Metrópolis*, Alianza, Madrid
- KING, Anthony (1990), *Urbanism, Colonialism, and The World Economy: Cultural and Spatial Foundations of the World Urban System*, Routledge & Kegan, Londres
- KNOX, Paul L., TAYLOR, Peter J., eds. (1995), *World cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge
- KUNZMANN, Klaus R., WEGENER, Michael (1991), *The Pattern of Urbanization in Western Europe 1960-1990*, Report for the Directorate General XVI of the Commission of the European Communities, Institut für Raumplanung, Dortmund
- LEAL, Alejo (1969), *La transformación del medio rural a través de la puesta en regadío y la colonización*, Ministerio de Agricultura, Madrid
- LE GATES, Richard T., STOUT, Frederic, eds. (1996), *The City Reader*, Routledge, Nueva York
- LEONARDO, Jon (1993), 'El hecho metropolitano: claves para una reflexión', **Boletín de Estudios Económicos**, 148, pp. 5-24
- LEYSHON, Andrew y THRIFT, Nigel (1998), 'Flujos financieros en el espacio y crecimiento de la ciudad moderna', **Revista Internacional de Ciencias Sociales**, 151 <http://www.unesco.org/issj/rics151/leysnthrift.htm>
- LOGAN, John y Molotch (1987), *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, University of California Press, Berkeley/Los Angeles
- LOPES DE MELO, Francisco (1967), 'Determinação da zona de influência de Évora', **A cidade de Évora**, 48-50, 1965-67, pp. 5-48
- LOPEZ DE LUCIO, Ramón (1995), 'La tendencia hacia la dispersión/fragmentación de los territorios urbanos', **Economía y Sociedad**, 12, pp. 45-58
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón (1993), *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Universitat de Valencia, Valencia
- LUENGO, Ricardo (1996), 'Alumnos portugueses en 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
- MARCUS, Jason (1995), *The environmental and social impacts of telecommuting and teleactivities*, University of California, Santa Cruz, [http:// www.oldgrowth.org/ telecommute/index.html](http://www.oldgrowth.org/telecommute/index.html)
- MARTIN, Walter T.(1957), 'Cambio ecológico en áreas rurales satélites', publicado en la **American Sociological Review** y recogido en G.A.Theodorson, *Estudios de Ecología Humana*, Tomo II, pp. 467-482
- MARTIN, James (1980), *La sociedad interconectada*, Tecnos, Madrid
- 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

MARTIN LOBO, Manuel (1966), 'Le developpment regional en Espagne: objectifs et méthodes', Actas del III Congreso de Economía Regional, Roma

MARTIN LOBO, Manuel (1962), *Realidad y perspectivas de la Planificación Regional en España*, Ediciones del Movimiento, Madrid (2ª edición)

MARTÍN LOBO, Manuel (1962b), 'Un ejemplo español de planificación regional: el Plan Badajoz', en *Reseña estadística de la provincia de Badajoz*, INE, Madrid

MARTIN LOBO, M. (1971), 'El desarrollo regional en España cara al III Plan', *Revista de Fomento Social*, 103

MARTIN LOBO, M. (1971b), 'El polo de desarrollo Badajoz-Elvas es posible y necesario', *Diario HOY*, 15 de mayo

MARTÍNEZ, O.J., ed.,(1986), *Across Boundaries. Transborder Interaction in Comparative Perspective*, El Paso, Texas Western Press

MARTINOTTI, Guido (1996), 'The new social morphology of cities', Discussion Paper Series, 16, MOST /UNESCO, <http://firewall.unesco.org/most/martinot.htm>

MARZAL, Alfonso (1974), *Acciones conjuntas hispano-portuguesas*, Secretaría Ejecutiva del Consejo Económico y Social de Extremadura y Huelva, Badajoz

MAZZA, Patrick (1996), 'The reemergence of the city-state', *Cascadia Planet*, 5/V, http://www.tnews.com/text/reemerge_city-state_cities.html

McGOVERN, Patrick S. (1994), 'Planning the unsustainable Metropolis: California Edge Cities', <http://www.ssc.msu.edu/~patmcgov/jper.htm>

MEIER, R.L. (1962-65), *A Communication theory of urban growth*, MIT Press,

MITCHELL, William J. (1995), *City of Bits*, MIT, http://www-mitpress.mit.edu:80/City_of_Bits/index.html

MOLLENKOPF, John (1993), 'Cities in the New Global Economy', **The American Prospect** no. 13 (Spring, 1993) <http://epn.org/prospect/13/13moll.html>

MOPT (1993), *Plan Director de Infraestructuras*

MORENO, Luis (1998), *Local y global: la dimensión política de la identidad territorial*, IESA-CSIC, Documento de Trabajo 98-02, Madrid

MOSELEY, Malcolm (1977), *Centros de crecimiento en la planificación espacial*, IEAL, Madrid

MUMFORD, Lewis (1961), *The city in History*, Harcourt Brace & World, Nueva York

MUMFORD, Lewis (1971), *Técnica y civilización*, Alianza Editorial, 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

NILES, John S. (1994), *Beyond telecommuting: a new paradigm for the effect os telecommunications on travel*, Global Telematics/United States Department of Energy, <http://www.lbl.gov/ICSD/Niles/index.html>

ORTEGA, Nicolás (1979), *Política agraria y dominación del espacio*, Ayuso, Madrid

PAGADOR, José María (1995), *Badajoz Nuevo*, Ayuntamiento de Badajoz, Badajoz

PARK, Robert E. (1936), 'Human Ecology', **The American Journal of Sociology**, recogido en G.A.Theodorson, *Estudios de ecología humana*, Labor, Barcelona, 1974 (Tomo I, pp.43-55)

PARK, Robert E, BURGUESS, Ernest W., eds. (1925, repr. 1967), *The city*, University of Chicago Press, Chicago

PARKER, E., HUDSON, H., DILLMAN, D. y ROSCOE, A. (1989), *Rural America en the Information Age*, The Aspen Institute/ University Press of America, Lanham

- PEDREÑO, A. (1992), 'El arco mediterráneo español', **Papeles de Economía Española. Arco Mediterráneo.**, pp. 3-8
- PEDROSO, Miguel (1996), 'Virtualidades do desenvolvimento urbano transfronteiriço a partir de Elvas', I Jornadas Badajoz Mesópolis Transfronteriza, Badajoz
- PETRAS, E. (1980), 'The Role of National Boundaries in a Cross-National Labor Market', *International Journal of Urban and Regional Reserarsc*, 4: 157-195
- PINTADO, A., BARRENECHEA, E. (1972), *La raya de Portugal. La frontera del subdesarrollo*, EDICUSA, Madrid
- 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 (1988), *Geografía de España*, Síntesis, Madrid (cap. 'La red urbana')
- PRECEDO, Andrés (1988b), *La red urbana española*, Síntesis, Madrid
- PRED, Allan (1973), 'La industrialización y urbanización como procesos recíprocos espaciales: ejemplos tomados de la experiencia norteamericana', en Saul B. Cohen (comp.), *Geografía y medio ambiente de América*, Editores Asociados, México
- RANFLA, A. (1984), 'Frontera política y espacio fronterizo', *Estudios Fronterizos*, 4-5
- RATTI, Remigio (1994), 'Frontières et développement régional', <http://www.unifr.ch/spc/UF/94avril/ratti.html>
- RHEINGOLD, Howard (1993), *The Virtual Community: Homesteading on the Electronic Frontier*, Addison-Wesley Publishing, Nueva York
- RICHARDSON, R., GILLESPIE, A. (1996), "Advanced communications and employment creation in rural and peripheral regions: a case study of the Highlands and Islands of Scotland", *The Annals of Regional Science*, 30
- ROCKWELL, Richard C. (1998), 'Cities and global change', **Update IHDP**, 2/98, pp.6-7, The Internacional Human Dimensions Programme on Global Environmental Change
- RODRIGUEZ CANCHO, Manuel (1984), *El regadío en Extremadura*, Caja Badajoz, Badajoz
- RODRIGUEZ CANCHO, Manuel (1997), *Atlas visual de Extremadura y el Alentejo*, Editorial Extremadura, Cáceres
- RODRIGUEZ POSE, Andrés (1995), 'Transformaciones en los sistemas urbanos europeos y españoles durante la etapa postindustrial', **Situación-Urbanismo** 3, pp. 129-148
- ROZENBLAT, Céline y PUMAIN, Denise (1997), 'Networking of the European Cities by Multinational Firms', 37 Congreso de la Asociación Europea de Ciencia Regional, Roma
- 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/Editions 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
- SÁNCHEZ ZABALA, Ricardo (1992), *Comarcalización funcional y ordenación del territorio en Extremadura*, Departamento de Geografía, Cáceres
- SANZ, Emiliano (1981), 'La Ordenación del Territorio y el Sistema de Ciudades. Un caso de aplicación de técnicas multivariantes a la definición de la estructura del sistema urbano', **Estudios Territoriales**, 1, pp.71-86
- 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
- SASSEN, Saskia (1987), 'Growth and informalisation at the Core: A preliminary report on New York', en SMITH, M.P., FAGIN J. eds., *The capitalist World City*, Blackwell, Oxford, pp. 138-154
- SASSEN, Saskia (1990), *The global city: New York, London, Tokio*, Princeton University Press, Princeton
- SASSEN, Saskia (1988), 'New York City's informal economy', ISSR Papers, Vol.4, Number 9, UCLA, <http://www.sscnet.ucla.edu/issr/paper/issr4-9.txt>
- SAVAGE, Mike, WARDE, Alan (1993), *Urban Sociology, Capitalism And Modernity*, Macmillan, Londres
- SCHMANDT, Jurgen, ed. (1991), *Telecommunications and Rural Development*, Praeger, New York
- SCOTT, J. (1997), "Dutch-German Euroregions: A model for Transboundary Cooperation", en Ganster, P. Et al. , eds., *Border and Borders regions in Europe and North America*
- SETIÉN, María Luisa (1993), 'Reflexiones metodológicas para la elaboración de un sistema de indicadores socioeconómicos metropolitano', **Boletín de Estudios Económicos**, 148, PP. 97-123
- SHILLS, David L. (1973), *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, Aguilar, Madrid
- SILVA, Jorge y MARCHAND, Filipe (1994), *Network strategy for Medium-Size Cities*, OA/Câmara Municipal de Évora, Lisboa
- SMITH, Clint. E. (1997), 'Integrating Cities and Regions: NAFTA and beyond', en Wilkie y Smith, *Integrating Cities and Regions: North America Faces Globalization, Mexico and the World*, Especial Issue 5, <http://www.netside.net/mexworld/Issue5/index.htm>
- SOUTHERN, Alan (1997), 'The discourse of new technologies in local economic planning', **Online Planning**, Septiembre 1997 <http://www.casa.ucl.ac.uk/planning/articles1/dt.htm>
- STEWART, Julian (1973), 'Ecología cultural', en Shills, *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, Tomo II, pp. 45-51, Aguilar, Madrid
- STODDARD, E. R. (1991), 'Frontiers, Borders and Border Segmentation: Toward a Conceptual Clarification', *Journal of Borderlands Studies*, 6
- STODDARD, E. R. (1986), 'Border Studies as an Emergent Field of Scientific Inquiry: Scholarly Contributions of US-Mexico Borderland Studies', *Journal of Borderlands Studies*, 1
- SUDJIC, Deyan (1992), *The 100 Mile City*, Harcourt Brace, San Diego
- THEODORSON, G.A. (1974), *Estudios de Ecología Humana*, Labor, 2 Tomos, Barcelona
- TORNQVIST, G. (1988), 'System of cities in changing technological environment', Comunicación en el 20th European Congress of the Regional Science Association, Estocolmo
- TORRADO, Leopoldo (1993), 'El casco antiguo de Badajoz. Una alternativa viable', PSOE, Badajoz (documento fotocopiado)
- TOURAINÉ, Alain (1998), 'La transformación de las metrópolis', **La Factoría**, 6, puede consultarse en <http://www.aquibaix.com/factoria/articulos/touraine6.htm>
- 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
- US Department of Housing and Urban Development (1997), *The state of the cities*, Washington
- 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*, AEGR/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>)
- 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>
- WIRTH, Lewis, (1938), 'Urbanism as a Way of Life', **American Journal of Sociology**, 4:1-24
- 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
- ZORBAUGH, Harvey (1926), 'Las áreas naturales de la ciudad', **Publications of the American Sociological Society**, XX, y reproducido en Theodorson, *Estudios de Ecología Humana*, Tomo 1, pp. 83-91