

Estrategias de recualificación e innovación en las metrópolis ibéricas: una revisión en tiempo de crisis

Lorenzo LÓPEZ TRIGAL

Catedrático emérito de Geografía Humana de la Universidad de León

RESUMEN: Se revisan las estrategias de recualificación e innovación adoptadas en los últimos años en las aglomeraciones y conurbaciones mayores de quinientos mil habitantes en España y Portugal a partir de la documentación contenida en planes estratégicos, planes urbanísticos y territoriales, informes y publicaciones sobre cuestiones siguientes: delimitación del área metropolitana, el modelo territorial y urbano, el escenario de gestión de las administraciones, los proyectos en marcha de grandes infraestructuras y equipamientos, las redes de cooperación y la competitividad interurbana. Con estas premisas se estudian diecisiete áreas metropolitanas españolas y dos portuguesas, analizando en cada caso la caracterización territorial y urbana, el planeamiento, la ubicación en la red de ciudades, los registros significativos de nuevos equipamientos e infraestructuras, cuando no el fracaso o ralentización de estas operaciones obstaculizadas por el mal gobierno o la crisis económica y financiera que afecta en la actualidad a los proyectos y estrategias de las metrópolis ibéricas.

DESCRITORES: Estrategia urbana. Recualificación urbana. Innovación urbana. Metrópolis ibéricas. Sistema urbano.

1. Introducción, metodología e información previa

El análisis de las estrategias relacionadas con el binomio *recualificación* (*regeneración*) e *innovación* en las metrópolis, adoptadas en el contexto de la planificación estratégica y el marketing urbano y territorial, puede mostrar las diferentes vías de dinamiza-

ción y de respuesta a los desafíos de la nueva economía urbana que aparecen en los últimos años ligadas a los sistemas de conocimiento y a las tecnologías de información y comunicación acompañadas de las prácticas del planeamiento urbano y de mercadotecnia, en particular, de la política de fomento de eventos, criticados también como instrumentos poco ajustados a las necesidades reales de la ciu-

Recibido: 28.06.2012; Revisado: 10.10.2012
e-mail: l.trigal@unileon.es

El autor agradece a los revisores anónimos de esta revista sus comentarios para la mejora del primer borrador presentado.

dad y de los ciudadanos. De ahí que las dinámicas urbanas se sitúan entre las políticas de crecimiento urbano y los proyectos de recualificación, a menudo a impulso de determinados eventos y manifestaciones emblemáticas, que pueden traer consigo efectos positivos (generadores de empleo, movilizadores de inversiones, impulso del mercado inmobiliario, de infraestructuras y del turismo y sobre todo catalizador de cambios urbanos), pero también riesgos y efectos negativos para el territorio de la ciudad y su imagen e identidad.

En este sentido, los planteamientos de toda *ciudad innovadora* (ACS, 2002) y las políticas conducentes a recualificar o animar las ciudades tratan a la vez de impulsar el tejido productivo y la consecución de una *imagen urbana* (GIL, 2002), por lo que se acompañan de la puesta a punto de un *hub* físico de infraestructuras en red y a menudo de medidas y acciones, no tanto para el ciudadano residente «de a pie» sino más bien para el visitante, tratando de servir de escaparate de la ciudad en su espacio de entrada (paseo marítimo, calzadas de acceso) o en su centro urbano con una carga simbólica e infraestructuras de comunicación (estaciones y terminales de transportes), donde se cuida especialmente la imagen externa de la ciudad, es decir, lo que a menudo termina traduciéndose en «poco pan y mucho circo» (OLMO, 2004). Esto es, la insistencia en el *fachadismo* (RICHARDS, 1994), tipo de política superficial que no se aproxima a los problemas planteados de raíz y se limita a una política de preservación de fachada, aplazándose así las soluciones a viejos problemas urbanísticos o arquitectónicos del interior de manzanas y edificios como del conjunto de la ciudad y de sus barrios y la demanda de servicios de apoyo a los ciudadanos.

En este caso, la literatura que a este propósito ha venido aproximándose a las ciudades y metrópolis ibéricas es ya notable por el número de aportaciones y de casos de estudio que abordan en España y/o Portugal, por ejemplo, temas tales como la gobernanza metropolitana (DE MIGUEL, 2008; LÓPEZ, 2008), los proyectos y los efectos de las grandes intervenciones urbanísticas en el modelo urbano y la obsesión por la imagen de la ciudad y la modernidad en las metrópolis (MONCLUS, 2006) o las consecuencias habidas en el proceso de urbanización y reconfiguración de las ciudades (HERBERT, 2010).

Otra cuestión previa a tener en cuenta es el ámbito espacial de referencia de lo que habitualmente se entiende como *sistema urbano ibérico* que abarca, además de los sistemas nacionales de España y Portugal (territorio pe-

ninsular y archipiélagos), el sistema urbano de las áreas *interfaces* de las ciudades del Sur de Francia (Bayona-Biarritz, conectada a San Sebastián e Irún, y Perpiñán a Figueras y Gerona) así como del Norte de Marruecos (Tánger y Tetuán, en relación con la ciudad de Ceuta, y Nador con Melilla). Este marco geográfico abarca, pues, los sistemas urbanos español —incluyendo los enclaves exteriores de Andorra y Gibraltar— y portugués, más el espacio de borde de los sistemas nacionales vecinos, francés y marroquí, con lo cual se trata de integrar en su más amplia extensión la Región del Suroeste de Europa y su contacto con el Noroeste de África. En realidad, nos referimos a un espacio supranacional que se ignora —cuando no se olvida conscientemente— en los estudios urbanos de la región, pero que ha de incluirse debido al incremento de flujos e interrelación entre las ciudades y territorios de vecindad, los avances de la integración europea y de la cooperación transnacional y los efectos del proceso de globalización a través de las metrópolis y ciudades medias, en lo que podría denominarse «espacio-puente» entre los continentes europeo y africano aunque de un desarrollo urbano y territorial, económico y social, bien desigual.

En este contexto, la metodología seguida aquí revisa los rasgos de recualificación e innovación en las aglomeraciones y conurbaciones mayores de 500.000 habitantes, a partir, en primer término, de la documentación contenida en planes estratégicos, planes urbanísticos y territoriales y bibliografía que sólo aquí anotamos y referenciamos de manera sucinta, y, en segundo término, la información contrastada por medio de entrevistas directas con gestores y expertos locales y regionales, llevadas a cabo entre 2005 y 2012, siendo señalados a continuación los interlocutores e informadores y su cargo o profesión en el momento que fueron entrevistados en cada ciudad.

Cada una de estas entrevistas partía de un guión previo que hacía referencia, al menos, a las cuestiones siguientes:

1. delimitación del área urbana o metropolitana,
2. el modelo territorial y urbano,
3. el escenario de gestión de las administraciones,
4. los proyectos en marcha de grandes infraestructuras y equipamientos,
5. las redes de cooperación y la competitividad interurbana.

Esta labor fue realizada en visitas y consultas en todas las metrópolis analizadas y ampliada,

a la vez, a buena parte de las ciudades medias de España y Portugal, Sur de Francia y Norte de Marruecos, en un trabajo de campo que ha permitido una aproximación directa a los múltiples cambios habidos en materia de proyectos regeneradores e innovadores que afectan en diferente medida a las dinámicas urbanas y metropolitanas y cuya revisión abarca el objetivo principal del presente artículo.

Esta metodología se complementa con la consulta de los documentos de Planes Urbanísticos y Territoriales correspondientes así como los documentos no normativos que son especialmente los Planes Estratégicos, concebidos paralelamente en un proceso previo de concertación o partenariado público-privado. Abordamos también el estudio de la caracterización y posicionamiento relativo de las mayores ciudades y metrópolis, a partir de documentación y bibliografía que cuenta mayoritariamente con análisis realizados años atrás por separado en cada sistema nacional, tal como *Atlas das cidades de Portugal* (INE, 2002), *Atlas Estadístico de las Áreas urbanas en España* (España. MINISTERIO DE VIVIENDA, 2007) e *Información estadística de las ciudades españolas*, 2010

(España. MINISTERIO DE FOMENTO, 2011), además de diferentes estudios integrados en el esquema europeo o ibérico elaborados también a instancias de las instituciones europeas y nacionales así como diferentes análisis de escala regional y local, que sería prolijo citar aquí, y particularmente los elaborados a instancias de las instituciones europeas en el marco del «Estudio Prospectivo del Sistema Urbano del Suroeste Europeo (INTERREG IIC)» o nacional (para Portugal el *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território*, 2006), acompañado de sendos trabajos en cada país, para España (ROCA, 2001 y 2012), y para Portugal (SÁ, 1997-2003), así como contribuciones recientes de investigadores de uno y otro país sobre las tendencias de las dinámicas y políticas metropolitanas, atendiendo a monografías publicadas sobre España (BORJA, 2004; CARAVACA, 2009; NELLÓ, 2001), y sobre Portugal (PORTAS, 2003; SÁ, 2004; MEDEIROS, 2005-2006).

Con estas premisas se ha optado por revisar las diecinueve áreas metropolitanas españolas y portuguesas resultantes con más de quinientos mil habitantes (ver FIG. 1), teniendo en

Fig. 1/ Áreas Metropolitanas de España y Portugal, ordenadas por población

Ranking	Área metropolitana	Número de municipios	Población (miles)	% población municipio(s) central(es)
1	Madrid	52	6.028	54,2
2	Barcelona	165	5.014	32,2
3	Lisboa	18	2.718	20,1
4	Valencia	47	1.629	49,6
5	Porto	9	1.287	18,4
6	Sevilla	24	1.286	54,7
7	Málaga-Costa del Sol	11	1.026	57,4
8	Bilbao	35	910	38,7
9	Asturias central	18	836	33,1/26,9/10,0
10	Alicante-Elche	9	773	42,6/29,7
11	Bahía de Cádiz-Jerez	10	765	27,0/16,0
12	Zaragoza	15	744	90,7
13	Murcia	10	641	68,7
14	Vigo-Pontevedra	14	586	50,6/14,0
15	Santa Cruz de Tenerife-La Laguna	10	563	39,4/26,4
16	La Coruña-Ferrol	15	546	45,0/13,3
17	Palma de Mallorca	8	545	74,1
18	Las Palmas de Gran Canaria	4	540	70,9
19	Granada	30	511	46,7

Fuente: Elaboración propia a partir del *Atlas Digital de las Áreas Urbanas en España*, MINISTERIO DE FOMENTO (datos de 2010): <http://siu.vivienda.es/portal/index>, e INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE PORTUGAL (datos Censo de 2011): <http://www.ine.pt>.

cuenta que en el caso de España, donde no existe en la práctica la figura administrativa metropolitana, esto ha motivado cierta investigación sobre el interés de su reconocimiento y demarcación (entre otros, BLANCO, 2004, a partir del análisis de gradientes de densidad de población), mientras que en Portugal se dispone recientemente de una reglamentación y funcionamiento de la gran área metropolitana.

En el presente estudio nos atenderemos a un reajuste de su delimitación geográfica, a partir de la fuente de información del *Atlas Digital de las Áreas Urbanas en España* (s.f.), e incorporando alguna área urbana y municipio dependientes de ellas en los casos de ciertas metrópolis: Valencia (se suma a la misma el área de Sagunto), Málaga (el área de Vélez-Málaga), Tenerife (el Valle de La Orotava), Alicante-Elche (municipios de El Campello, Aspe, Crevillente), Bahía de Cádiz-Jerez (municipios de Sanlúcar, Chipiona, Rota y Conil), y La Coruña (el área de Ferrol), con lo cual se incrementa el número de metrópolis con este umbral, como resultado de la acentuación del proceso de metropolización y litoralización, del movi-

miento de concentración de población en las áreas urbanas y las áreas litorales españolas (Rías Bajas, Costa del Sol, Costa Brava, Costa Blanca, Mallorca, Gran Canaria y Tenerife) y portuguesas (en las grandes áreas metropolitanas de Lisboa y Porto, delimitadas administrativamente por Leyes de 1991 y 2003, y en menor medida en la región del Algarve).

Por su lado, la ciudad y aglomeración de **Tánger** ha mantenido un fuerte ritmo de crecimiento demográfico, alcanzando en 2010 unos 700.000 habitantes, que la colocaría en el puesto 13 del ranking de la FIG. 1, así como un proceso de reconfiguración metropolitana liderado por la Agencia urbana y el Reino de Marruecos, mediante grandes operaciones de accesos e infraestructuras de comunicación, urbanizaciones, actividades industriales y el nuevo puerto Tánger-Med, que la potencia como centro regional de primer orden.

Por otro lado, la especialización funcional de las metrópolis y ciudades medias más destacadas se puede clasificar, según datos del año 2010 (ver FIG. 2), del modo siguiente:

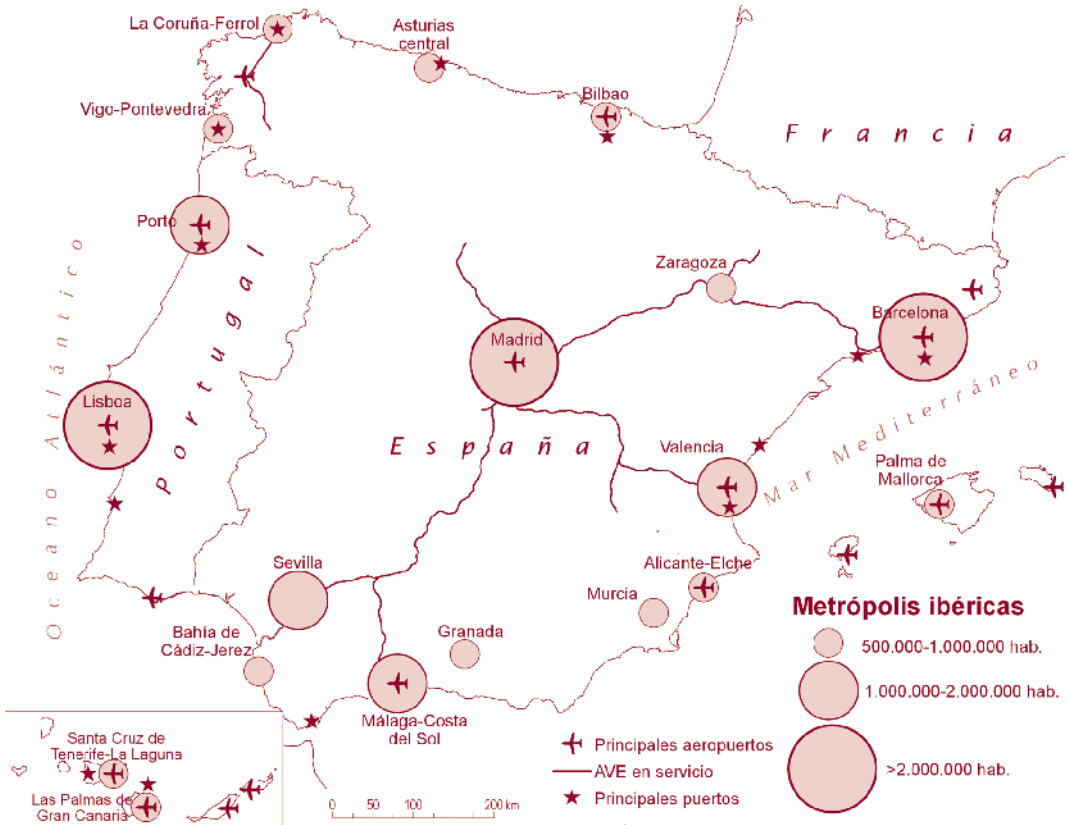


FIG. 2/

- *Ciudades portuarias*, por tráficos en Tm.: Algeciras, Valencia, Barcelona, Bilbao, Tarragona, Sines, Las Palmas, Huelva, Porto-Leixões, Gijón, Santa Cruz de Tenerife, Lisboa, La Coruña, Castellón.
- *Ciudades aeroportuarias*, algunas de ellas más bien centros insulares y turísticos, y con más de dos millones de viajeros: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Lisboa, Málaga, Tenerife (2 aeropuertos), Gran Canaria, Alicante, Faro, Porto, Ibiza, Lanzarote, Valencia, Gerona, Fuerteventura, Bilbao, Menorca, Funchal, Santiago de Compostela.
- *Ciudades-nodos logísticos*; Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Lisboa y Porto.
- *Ciudades feriales internacionales*: Madrid, Barcelona, Porto, Valencia, Lisboa, Bilbao, Zaragoza.
- *Ciudades de congresos internacionales*: Madrid, Barcelona, Lisboa, Sevilla, Málaga, Valencia, Porto.
- *Ciudades universitarias*, ordenadas por un mayor número de estudiantes: Madrid, Barcelona, Lisboa, Valencia, Sevilla, Porto, Granada, Málaga, Bilbao, Zaragoza, Santiago de Compostela, Salamanca, Valladolid, Coimbra.

Con estos presupuestos se analizará a continuación en cada área metropolitana nacional, regional o subregional, la caracterización territorial y urbana, el planeamiento, la ubicación en la red de ciudades, los registros significativos de nuevos equipamientos e infraestructuras, así como el fracaso o ralentización de estas operaciones obstaculizadas por el mal gobierno o la crisis económica y financiera (en especial, la deuda contraída) que afecta en la actualidad, directa y negativamente, a los proyectos y estrategias de las metrópolis y ciudades ibéricas. De ahí la oportunidad del estudio, enfocado en el sentido de «una revisión en tiempo de crisis».

2. Las metrópolis nacionales

Dos de las tres mayores urbes de la península Ibérica, en el caso de Lisboa y Madrid, han sido potenciadas como capitales nacionales desde mediados del siglo XIII y el inicio del siglo XVII, respectivamente, hecho que aporta una mayor centralidad y ventajas de accesibilidad a lo largo del tiempo a ambas ciudades, enclavadas en la fachada atlántica y en el centro de las regiones interiores, mientras que Barcelona ha sido la ciudad más destacada de la fachada mediterránea, contribuyendo así a

la articulación del territorio peninsular. De otro lado, las tres urbes tienen una superficie casi similar a la escala de región metropolitana (Lisboa, 2.569 km² incorporando su área metropolitana y la península de Setúbal, Madrid, 2.888 km² en 52 municipios de su área metropolitana y Barcelona 3.286 km² con 165 municipios), aunque Lisboa y Barcelona disponen de un área de influencia de menor extensión y población que Madrid, que encabeza el ranking del sistema urbano y se posiciona cercana al rango de las ciudades globales. Las tres ciudades han concentrado en los últimos años los mayores flujos de inmigración extranjera así como las principales inversiones de infraestructuras, lo que ha producido el crecimiento de la mancha urbanizada y una mayor demanda de ordenación y gestión supralocal de los territorios de su entorno.

En primera posición de los sistemas territoriales español e ibérico destaca **Madrid** (interlocutores: M. VALENZUELA, Universidad Autónoma, M. Á. TROITIÑO, Universidad Complutense, A. LEBOREIRO, arquitecto de la Comunidad Autónoma de Madrid), distinguiendo en ella el municipio capital de 3.273.000 habitantes y el área metropolitana, poblada por unos seis millones de habitantes, con un crecimiento demográfico rápido y con una dinámica metropolitana caracterizada también por un extraordinario crecimiento físico y de actividades que la convierten en la más destacada metrópoli ibérica a la vez que en «ciudad global emergente», bien posicionada y conectada como puente euroamericano y nodo de comunicaciones, primer centro de empresas innovadoras y de índice de penetración en la nueva economía, como resultado de ser sede principal de la banca, de instituciones administrativas y grandes empresas, esto es, una *megacity* en el Suroeste de Europa (MORALES & MARÍAS, 2005). En el último tiempo discurren en ella importantes operaciones de transformación de amplias áreas, a partir del Plan General de Ordenación Urbana de 1983, en el sector inmobiliario (reforma del corredor ferroviario, nuevos ensanches residenciales y recuperación de áreas degradadas), los sistemas generales de infraestructuras (Atocha, el metropolitano o el soterramiento del cinturón M-30 del Manzanares) y el transporte colectivo, así como las dotaciones de cultura y los servicios avanzados. Sin embargo, no se caracteriza Madrid por apoyarse en un modelo metropolitano estratégico, salvo algún documento de ámbito regional que trata de controlar los nuevos desarrollos y ejes de crecimiento («Plan Regional de Estrategia Territorial», 1993, «Prospectiva 2015»), ni haber disfrutado de macroeventos,

aunque es ciudad aspirante a sede de Juegos Olímpicos. Madrid es sobre todo ciudad atractiva e innovadora en los campos de la cultura y el arte (concentración museística del Paseo del Prado), de los negocios (en Azca y el nuevo espacio al Norte del paseo de la Castellana), de exposiciones y congresos (más de 50 ferias internacionales anuales), de la logística y el transporte (favorecido por ser centro radial de carreteras y ferrocarriles y la nueva terminal del aeropuerto de Barajas), del ocio y el deporte, pero también en actividades de la nueva economía (parques empresariales e industriales de innovación + conocimiento) como consecuencia del «efecto sede» de grandes empresas que potencia y atrae la innovación. Las fortalezas de Madrid se encuentran, pues, en el transporte, las actividades económicas y dotaciones de universidades y centros de investigación en campos innovadores y creativos. De otro lado, la situación actual refleja un alto grado de endeudamiento financiero del municipio de Madrid y la región madrileña sufre los efectos destructivos de empleo y desarrollo por el declive inmobiliario de los últimos años. Como opciones en la red de ciudades, Madrid se posiciona en varios frentes a la vez: como capital europea y española, con una nueva accesibilidad por la alta velocidad ferroviaria (AVE) que le permite apoyarse en tres metrópolis complementarias —Valencia, Valladolid y Zaragoza— a una distancia de 180 a 350 kilómetros; respecto de ciudades-puerta en dependencia con Madrid —Guadalajara, Toledo, Talavera, Segovia, Ávila— a una distancia de 55 a 100 kilómetros y con las que forma en realidad una *región urbana*; y respecto de las ciudades dormitorio ubicadas en los corredores del área metropolitana, aunque sin una coordinación supramunicipal de la gestión, no disponiendo de un modelo propio de crecimiento y centralidad las localidades urbanas periféricas más destacadas salvo Alcalá de Henares.

Barcelona (interlocutores: J. ESTEBAN, director programa Plan territorial, M. BURNS & J. ROCA CLADERA, Universidad Politécnica), capital a la vez regional y centro de la primera área industrial española, presenta un municipio reducido de 1.619.000 habitantes, siendo el conjunto urbano más denso entre las metrópolis españolas y una Región metropolitana con una población de cinco millones de habitantes. La ciudad, en primer término, ha sido uno de los principales ejemplos de regeneración urbana, de infraestructura viaria, así como de creación de dotaciones y equipamientos a escala internacional a partir de múltiples planes y proyectos urbanísticos desde los años 1980 y foco de las dinámicas territoriales y urbanas de la re-

gión metropolitana (MIRALLES & TULLA, 2012). En segundo término, ha sido pionera en Europa en cuanto al planeamiento estratégico y la proyección de competitividad urbana, coincidiendo con los preparativos de la Olimpiada de 1992, lo que ha cambiado la imagen de esta ciudad y ha generado una mayor atraktividad como destino turístico pues «las transformaciones urbanísticas y el éxito de los Juegos Olímpicos pusieron a Barcelona en el mapa del mundo, y su *modus operandi* se ha propagado bajo un nombre que lo intenta sintetizar: el *modelo Barcelona*» (ACEBILLO, en MARAGALL, 1999: 229), sin embargo, los límites del modelo Barcelona aparecen en varios niveles como refrenda de manera detallada CAPEL (2005). Una novedad importante en el planeamiento ha sido la aprobación en 2010 del «Plan Territorial Metropolitano de Barcelona», primero de este tipo en España (NELLO, 2012), instrumento que puede fomentar, ante las dificultades anteriores de coordinación territorial, la coherencia en el terreno de los planes locales, comarcales y metropolitanos. También, Barcelona es ciudad bien posicionada en el ranking de eurociudades así como en cuanto a los eventos y los proyectos estratégicos con voluntad innovadora. En esta línea se encuentran planes estratégicos de tipo proactivo para posicionar la urbe en la economía del conocimiento, una movilidad más sostenible basada en la intermodalidad, nuevas infraestructuras viarias y portuarias y el despliegue de acciones en la integración ferroviaria de alta velocidad y la nueva terminal aeroportuaria, la rehabilitación de amplios sectores urbanos y la plataforma logística del delta del Llobregat. En su periferia Norte destaca el área del Vallés, con núcleos destacados en la innovación como Sabadell («EixMació») o Sant Cugat («ESADE-Creapolis») o campus de la creatividad en formación y en laboratorios), así como otras ciudades medias de dinámica industrial y con ciertos proyectos innovadores (parques tecnológicos, campus universitarios politécnicos) en el caso de Tarrasa, Granollers o Mataró. Barcelona lidera un modelo de «ciudad de ciudades», en un posicionamiento ventajoso como nodo principal en el sistema urbano de la propia región de Cataluña (Lérida, Gerona, Tarragona-Reus) y de fuera de ella, conectando con la Cataluña Norte francesa (Perpiñán) y las ciudades del Arco Mediterráneo, en especial en el tramo litoral de Montpellier a Valencia. En la actualidad, la ciudad de Barcelona se encuentra afectada también por elevada deuda municipal, así como por problemas de desarrollo de los proyectos previstos para esta década, tal como la conexión del tren de alta velocidad con Francia y el corredor Mediterráneo.

La ciudad de **Lisboa** (interlocutores: M. PEREIRA, Universidade Nova de Lisboa, J. GASPAS, Universidade de Lisboa), capital nacional y de la región del Vale do Tejo, con un municipio de extensión limitada y poblado por 547.000 habitantes, representa la quinta parte de la población de la Región Metropolitana que se extiende en las orillas de los estuarios del Tejo y Sado. El municipio capitalino mantiene desde 1990 un débil crecimiento de población frente a la suburbanización de su espacio metropolitano que carecía hasta ahora de grandes equipamientos e infraestructuras, de ahí la estrategia de «recentrar el área metropolitana y policentrar la región». Dispone de Plan Estratégico desde 1992, en coordinación con el Plan Estratégico de Ordenación del Territorio de la Región y los diversos Planes Estratégicos de intervención sectorial como el de Valorización del patrimonio. El Plan Urbanístico de 1992 pretendía ya recuperar atrasos a través de obras de infraestructuras básicas, regenerar espacios problemáticos e intersticiales, en especial en el centro (revitalización del Chiado), la «frente ribeirinha» y la «Banda Sul do Tejo» de industria y astilleros, y plantear nuevas oportunidades de actividad e innovación, apoyado en eventos como la capitalidad cultural europea (1994) y la Exposición Internacional (1998), a la vez que se proyecta la construcción de un conjunto de equipamientos e instalaciones que permite nuevas centralidades de investigación y desarrollo tecnológico («Tagus Park», polo especializado en las TIC, en Oeiras), especialmente en los dominios marítimo y ambiental. La idea de Lisboa como «capital atlántica de Europa» se refuerza en el nuevo planeamiento (*Plan Director Municipal*, 2012) donde se pretende impulsar la rehabilitación y regeneración urbanas en toda la ciudad consolidada, promover una ciudad innovadora que sea capaz de competir en un contexto global y sea atractiva para vivir y trabajar, una ciudad creativa en el campo del turismo, de la cultura —ciudad de la moda y del diseño—, del patrimonio y del deporte y que gira en torno a la imagen e identidad en un mundo globalizado, así como una ciudad con especial atención a las mejoras de modernización administrativa y de servicios. En muchos aspectos la metrópoli lisboeta se ha fijado en los modelos Barcelona y Dublín a partir de proyectos urbanísticos operativos en el frente fluvial, en la promoción de eventos y en la cultura, pero se advierte una falta de coherencia en la intervención estratégica y liderazgo municipal de cara a la acción derivada de los nuevos proyectos, atomizados a menudo en su puesta a punto (BARATA, 2002). Asimismo, la crisis económica y el endeudamiento han paralizado

los proyectos de grandes infraestructuras de accesibilidad, muy demandados y necesarios, como el tercer puente, el traslado del aeropuerto y la conexión a la red de alta velocidad ferroviaria con España.

3. Las metrópolis regionales y subregionales

Son quince metrópolis españolas y una portuguesa en el intervalo entre medio millón y dos millones de habitantes, consideradas como capitales regionales o subregionales, las cuales representan un segundo escalón superior del sistema urbano. Ciudades de distinta talla y área de influencia a la vez que de una diferente dinámica, pero compitiendo todas ellas con ciudades próximas de la propia región o de otras regiones, a la vez que en algunas funciones con las mismas capitales nacionales. Es el caso de Porto con relación a Lisboa, pero también de Valencia con relación a Madrid y a Barcelona, cuando no en forma de cooperación y complementariedad. El actual proceso de descentralización política, en especial en España, ha posibilitado la consolidación de ciertas «capitales regionales» (Valencia, Sevilla, Zaragoza, Murcia, Palma de Mallorca) en cuanto a sus funciones políticas y administrativas representadas.

Valencia (interlocutores: E. BURRIEL & J. ROMERO, Universidad de Valencia), ciudad de 809.000 habitantes, con un área metropolitana «desparramada» en los núcleos de la *Huerta* dentro del ámbito en la isocrona de 30 minutos y un cinturón exterior que le une a ciudades de su influencia directa como Sagunto o Cullera y otras, lo que la convierte de hecho en la tercera metrópoli española. Sin embargo, muestra una carencia de coordinación supramunicipal y presenta un modelo territorial en gran medida desarticulado donde cada municipio actúa a su manera y la ciudad central lidera la dinámica a pesar de contar con un territorio reducido, de ahí que buena parte de la red arterial y la dotación de grandes infraestructuras (Consorcios de abastecimiento de agua y de residuos) se tiene que apoyar y construir en los dominios exteriores a la ciudad, tal como el aeropuerto y sus conexiones o la red del Metropolitano, mientras que la ampliación del puerto marítimo (necesaria por atraer su hinterland a Madrid) y las nuevas dotaciones centrales se encuentran en los límites de la ciudad. Desde los años 80 Valencia ha visto cambiar su imagen de «pequeña gran ciudad» a partir de la inflexión marcada por la política de grandes proyectos urbanos, nuevos ensanches residenciales, el

tranvía y metropolitano suburbano, la recuperación del paseo marítimo y proyectos diferentes de tipo cultural como la apuesta arriesgada de la «Ciudad de las Artes y las Ciencias», con un macroevento particular, la «Copa del América» de 2007, que ha posibilitado la ampliación del negocio turístico y una carrera por nuevos espectáculos deportivos (Fórmula 1, entre otros). Asimismo, el área metropolitana está caracterizada por la actividad económica e industrial diversificada (con producción destacada de la factoría Ford) y la innovación industrial, sustentada en una red regional de distritos industriales punteros como la cerámica o el mueble y en el campo de la creatividad y el campus de excelencia, así como la consecución de la accesibilidad ferroviaria AVE con Madrid. Mantiene el potencial como «rótula» del corredor mediterráneo con Murcia y Alicante en el Sur y Castellón, Tarragona y Barcelona en el Norte, ciudades con las que compete y rivaliza en particular, mientras que con Madrid se complementa como «puerto y playa» más cercanos.

Porto (interlocutores: A. DOMINGUES & J. A. RÍO FERNANDES, Universidade do Porto), capital de la región Norte portuguesa y centro de un área extendida en las dos orillas del Duero, es también un pequeño municipio con 237.000 habitantes, rodeado de municipios de poblamiento en parte diseminado, presentando el área metropolitana del *Grande Porto*, una gran complejidad de tipo administrativo y territorial que hasta ahora no ha sabido articularse suficientemente en comunicaciones y movilidad ni en coordinación política y estratégica. El área metropolitana se presenta en forma polinuclear que suma distritos industriales del textil y otras actividades, en la que está presente a menudo más la rivalidad que la cooperación entre los diversos municipios, aunque forzosamente dependen unos de otros por la ubicación dispar de las grandes infraestructuras y nuevas centralidades industriales (aeropuerto en Maia, parques comerciales industriales en Gaia, puertos de mercancías en Leixões y pesquero en Matosinhos), mientras que la centralidad comercial y cultural permanece, sobre todo, en el centro de Porto, reforzada su accesibilidad por la nueva red de metro y tranvía acreditando en los últimos años (FERNANDES, 2011) un esfuerzo por prestigiar su capitalidad así como su creatividad en el sector terciario y particularmente en el turismo —plan estratégico del patrimonio de la Baixa— y en áreas de cultura —Museu Serralves, Casa da Música— y de la innovación. Mientras que los municipios periféricos se alinean con dinámicas de crecimiento urbano propio y proyectos competitivos de

todo tipo, particularmente en Gaia (parque comercial y revalorización frente fluvial) y Matosinhos (programa Polis y nueva centralidad comercial y cultural). A pesar de esta trama tan compleja, existe un modelo territorial portuense (*Plan estratégico del Área metropolitana*, 2004) en el que se identifica su población. De otro lado, una segunda área en «nebulosa urbana» se siente también identificada, como «área filial» no consolidada de Porto en los municipios ubicados en los Vales do Cavado y do Ave (Braga, Guimarães, Barcelos, Famalicão, Trofa, Fafe, Santo Tirso) y litoral (Póvo de Varzim y Vila do Conde) que por los flujos de su población y por su actividad industrial y terciaria, podría sumarse en un futuro a la región metropolitana portuense. Por último, la competitividad urbana de Porto, a la que la crisis económica ha afectado en su actividad industrial, se encuentra favorecida en los últimos años por los servicios terciarios y en relación con su centralidad apenas discutida por Braga, Guimarães, Viana do Castelo, Viseu, compitiendo ventajosamente con la ciudad española de Vigo y disputando su propio hinterland en la región Centro con Coimbra y Lisboa.

Sevilla (interlocutores: P. ALMOGUERA, Universidad de Sevilla, M. J. MARCHENA, gerente municipal de Urbanismo), aglomeración urbana, capital regional y municipio de 704.000 habitantes, con un área metropolitana extensa, caracterizada por un crecimiento suburbano difuso, que cambia de escala y una desconexión entre municipios por falta de coordinación supramunicipal, donde lo metropolitano surge sólo cuando se trata de poner a punto proyectos y servicios costosos, pero no cuando se trata de un modelo territorial (ALMOGUERA, 2008, COQ, 2012). En su evolución reciente, la ciudad apuesta por una estrategia de eventos que se aprovecha de la efemérides en 1992 del descubrimiento de América con la Exposición Universal y que coincide con el avanzado proceso de suburbanización del área y el periodo de transformaciones urbanas más relevantes durante la etapa del gobierno nacional liderado por los políticos sevillanos Felipe González y Alfonso Guerra, entre 1982 y 1996. En este contexto, la Expo 92 tendrá efectos en el nivel de infraestructura productiva, como el propio parque Científico y Tecnológico de La Cartuja, y en el desarrollo de nuevas infraestructuras, tanto en la región como en la propia ciudad (MARCHENA, 2005), y una vez conseguida la integración ferroviaria del AVE, la ampliación del aeropuerto y el Cinturón de Ronda (SE-30), tienen cabida nuevos proyectos en el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración, del

año 2000, que hacen frente al proceso de suburbanización, caracterizado por el modelo insostenible de núcleos-dormitorio, y de transformación del centro urbano (recuperación de zonas degradadas y revitalización central) y del área metropolitana (cierre del anillo ferroviario y carretero, construcción del Metro y la ampliación y remodelación del puerto que posibilita también una ampliación de su función logística e industrial), si bien hay que señalar la carencia de un modelo de cohesión metropolitana por la falta de acuerdos entre municipios. Por su lado, el Plan Estratégico de Sevilla, 2003, trata de modernizar y ampliar la base productiva industrial en sectores de la aeronáutica («Aerópolis»), el automóvil y la agroalimentación, la logística (Central de Transporte de Mercancías) y el terciario (turismo urbano y ciudad de Ferias y Congresos) desde programas basados en la innovación (Ciudad del conocimiento, en Dos Hermanas), en línea con el desarrollo del Parque de la Cartuja que actúa como polo y campus de excelencia para las organizaciones empresariales e instituciones de investigación. El hinterland de la ciudad abraza especialmente Andalucía occidental y Valle del Guadalquivir (de Córdoba a Cádiz) además de la atracción de la costa atlántica de Huelva (complementaria y dependiente en muchas funciones de Sevilla). A más distancia compite con las ciudades de Málaga o Granada en la Andalucía oriental y mediterránea, y mantiene una posición de influencia de contacto con las ciudades del Algarve portugués (Faro) y del Guadiana extremeño (Mérida y Badajoz).

En la misma región, ocupando la segunda posición del sistema urbano de Andalucía, **Málaga** (interlocutores: Á. SÁNCHEZ BLANCO, Universidad de Málaga, J. GUTIÉRREZ SORDO, gerente municipal de Urbanismo), aglomeración urbana de 568.000 habitantes, centro principal y logístico portuario-aeroportuario de la conurbación litoral de especialización de turismo nacional e internacional, la *Costa del Sol*, situándose en el centro de un perímetro de unos 80 kilómetros, que abarca en el Oriente los núcleos urbanos de Vélez-Málaga y Rincón de la Victoria y en el Occidente los de Fuengirola, Benalmádena, Mijas y Torremolinos. Mantiene una creciente dinámica urbana e innovadora en los últimos años, promoviendo un plan estratégico en 2002, planes territoriales y de transporte metropolitano y proyectos derivados como la remodelación del puerto marítimo que de entrada ha conseguido incrementar los tráfico de *containers*, aprovechando su proximidad al Estrecho de Gibraltar, a la vez que ha posibilitado la recuperación del

frente marítimo de la ciudad, además de nuevas grandes infraestructuras como el Centro Intercambiador, Centro de Transportes de Mercancías, Auditorio, Museos y Palacio de Congresos o una mayor accesibilidad a partir del ferrocarril de la Costa y el Metropolitano, la ampliación del aeropuerto o la nueva Estación ferroviaria del AVE, a la vez que proyectos anteriores van a consolidarse en los últimos años como el «Parque Tecnológico de Andalucía», el megacentro «Plaza Mayor» de comercio y ocio, que la consolida como segunda metrópoli del Sur de España y reafirma su proyecto urbano diversificado en relación a empresas del conocimiento, de ciudad de cultura además de ciudad de cruceros turísticos y centro vacacional. Su posición regional en el marco de Andalucía oriental fuerza a la competitividad complementaria con la ciudad de Granada así como con Algeciras y Gibraltar en el área del Estrecho, sirviendo de puerta peninsular (acceso aéreo y portuario) con la ciudad africana de Melilla, y compitiendo en algunos ámbitos y funciones con Sevilla.

El **Bilbao** metropolitano (interlocutor: A. RUÍZ ABERASTURI, arquitecto municipal), abarca una superficie reducida de 503 km² con una elevada densidad poblacional, destacando la ciudad central de 353.000 habitantes que representa poco más de un tercio de la población metropolitana. Bilbao se caracteriza por haber logrado un cambio de imagen y haber pasado de ser modelo de «ciudad industrial en declive», de infraestructuras insuficientes y entorno urbano poco atractivo hasta los años 1980, a convertirse en una «ciudad terciaria-industrial e innovadora», partiendo de una voluntad común de las administraciones públicas (Gobierno Vasco, Diputación Foral y Ayuntamientos) que impulsan proyectos innovadores de gran envergadura sin depender de un determinado evento, siendo su objetivo reconvertir lo que eran en principio graves problemas de crisis económica y declive urbano en oportunidades de futuro, a través de operaciones de gran riesgo y ciertas actuaciones estratégicas de regeneración urbana, comenzando por la ampliación del puerto y del aeropuerto, el plan integral de saneamiento de la ría del Nervión, eje central la comarca y del Gran Bilbao sobre la que van a pivotar las nuevas infraestructuras, actuaciones urbanísticas importantes y edificios singulares (Guggenheim, Iberdrola, Alhóndiga), el parque tecnológico de Zamudio, el nuevo Recinto Ferial de Muestras de Baracaldo («Bilbao *Exhibition Centre*»), el Intercambiador Modal de autobuses, el nuevo Metropolitano y en la remodelación actual del estadio de San Mamés. Todo ello ha partido de

una reflexión de transformación de Bilbao (MARTÍNEZ, 2009), primero con el Plan General de 1984 que introducía proyectos de transformación urbana vinculados a las áreas obsoletas de transporte ferroviario y portuario, y en los años 1990 en una etapa ya de reconversión industrial a partir de Consorcios y el Plan Estratégico de Revitalización 2010, para desarrollar un contexto avanzado de conocimiento, coincidiendo con iniciativas empresariales innovadoras. A partir de esta planificación «Bilbao muestra su confianza en el futuro y trata de integrar nuevos proyectos innovadores en la continuidad de su propia cultura urbana» (LABORDE, 1995: 348), aspirando a promover la imagen y el efecto *Guggenheim* incorporado a las mejoras exitosas del caso de Bilbao y presentarse candidata en un futuro como sede de Exposición Universal y continuar fortaleciendo su actividad. Sin embargo, lecturas posteriores (MAS, 2010, 2011, 2012) llevan a cabo una crítica sobre las estrategias y las mismas actuaciones emblemáticas arquitectónicas que han afectado de forma discordante a los parámetros geográficos del soporte territorial y el paisaje urbano. Por otro lado, se ha retrasado la puesta a punto de las comunicaciones ferroviarias de alta velocidad y persisten dificultades en ejercer su papel nodal respecto a las regiones de la Fachada Atlántica y del Norte de España, si bien se adapta a la política territorial del Gobierno Vasco que ha apostado decididamente por un «sistema polinuclear de capitales», complementando, de un lado, sus funciones terciarias con las de San Sebastián y Vitoria, y compitiendo con las capitales subregionales de las regiones vecinas (Santander, Burgos, Logroño, Pamplona y aún Bayona-Biarritz).

La **Ciudad Astur** o conurbación de Asturias central (interlocutores: S. TOMÉ, Universidad de Oviedo, J. MORALES, concejal de Urbanismo del ayuntamiento de Gijón, A. IÑARREA, concejal de Urbanismo del ayuntamiento de Avilés), conocida desde hace poco tiempo con tal denominación (RODRÍGUEZ, 1999), tiene como pivote a tres ciudades principales que se ubican en un entorno muy competitivo y próximo en el espacio triangular de *la Y*, con buena accesibilidad entre ciudades vecinas a una distancia media de 25 kilómetros, sin olvidar otras localidades dependientes del espacio litoral y las enclavadas en las cuencas mineras del interior (Mieres y Langreo). *Gijón* se perfila como ciudad atlántica, portuaria e industrial, y de mayor población de la región, 277.000 habitantes o un tercio de la conurbación, destacando en su esfuerzo por la innovación tecnológica orientada a la promoción económica ante la

fuerte crisis industrial y particularmente de la construcción naval, como se expresa en la aprobación de los Planes Estratégicos de 1993 y 2002, que se acompaña del impulso del campus politécnico y el parque científico y tecnológico, además de la transformación para uso cultural del macroedificio de 'la Laboral' y grandes operaciones como la ampliación del puerto y las mejoras en marcha de la movilidad urbana e interurbana (metro tren). La ciudad de menor rango, *Avilés*, de 84.000 habitantes, es también ciudad industrial y portuaria, disponiendo de una mayor proximidad al aeropuerto regional, habiendo replanteado recientemente sendos proyectos ambiciosos de nivel metropolitano, al regenerar su pequeña ría y reconvertir su tejido industrial, a partir de un parque empresarial y de una excelente arquitectura en la «Isla de la Innovación» (Centro Cultural Internacional, ideado por Oscar Niemeyer), que supone en realidad un proyecto estratégico para esta ciudad y Asturias (ALCALDE, 2009). Por último, la capital administrativa regional, *Oviedo*, de 225.000 habitantes, es ciudad terciaria con especialidad cultural, con nuevo e importante equipamiento sanitario y comercial y parque tecnológico, lo que presenta costosos proyectos coincidentes y competitivos con las otras ciudades asturianas, fruto del permanente enfrentamiento Oviedo/Gijón. Mientras tanto, se echa en falta un planeamiento estratégico y territorial y una gestión coordinada del área metropolitana, a pesar de los esfuerzos del gobierno del Principado de Asturias realizados hasta ahora y que chocan con fuertes intereses localistas. Asimismo, el área metropolitana mantiene dificultades de accesibilidad exterior, a la espera de ultimarse la ejecución de autovías con las regiones de la Cornisa cantábrica (Cantabria, Galicia), mientras que con su traspas (León) ejerce cierta atracción y complementariedad de actividades y funciones, estando a la espera del ferrocarril de alta velocidad, proyecto ambicioso en ejecución que se ha visto frenado por la crisis económica.

Alicante-Elche (interlocutores: arquitectos M. GARULO, Ayuntamiento de Alicante, M. LACARTE, Ayuntamiento de Elche), área metropolitana que ha tenido un crecimiento rápido en el último decenio debido a la llegada de inmigración extranjera, reforzado por un proceso fuerte de litoralización, teniendo como centro principal la ciudad de Alicante, de 334.000 habitantes, capital provincial, centro portuario a la vez que comercial, cultural y universitario, mientras que Elche, con 230.000 habitantes, es el centro industrial español del calzado y registra recientemente una nueva centralidad

cultural y universitaria. Se ejemplifica aquí sobradamente el modelo de dos ciudades enfrentadas, aunque también definidas como «ciudades siamesas», en cuanto que no se admite una planificación y programación concertada por los propios responsables locales respecto a sucesivos proyectos estratégicos —desde el dirigido por Alfonso Vegara en 1982 para desarrollar el entorno del aeropuerto o el plan de acción territorial de 1996—, y se retrasan grandes operaciones integrales para el ámbito de proximidad (13 kilómetros de distancia entre ambas ciudades) y el área conurbada. En su lugar, cada ciudad, con el apoyo de los gobiernos nacional y regional, ha aprobado en los últimos años programas propios de rehabilitación de los centros históricos, de mejora de la accesibilidad (proyectos de integración urbana del ferrocarril de alta velocidad, tranvía y estación intermodal), parques industriales y dotaciones terciarias (museos, centros culturales e instalaciones hospitalarias y universitarias) aprovechando la potencialidad del turismo masivo nacional e internacional, las Universidades y el aeropuerto. Por su lado, el ayuntamiento de Elche ha puesto en valor el planeamiento estratégico y el marketing urbano para la consecución de un nuevo proyecto e imagen de ciudad. Sin embargo, la centralidad principal la mantiene Alicante que ha potenciado su capitalidad e imagen a nivel español y europeo (sede de la «Agencia europea de patentes») y sobre todo la atracción del área interior y del litoral de la Costa Blanca, por su situación central en el eje de Benidorm a Torre Vieja, compitiendo con ciudades de su talla y aún superior en dotaciones como el aeropuerto o la universidad con las metrópolis más próximas de Valencia y Murcia.

La conurbación de **Bahía de Cádiz-Jerez** (interlocutores: M. Á. DE MIGUEL, jefe servicio Urbanismo ayuntamiento de Cádiz, J. M. BARRAGÁN, Universidad de Cádiz) es bien singular por el territorio, por su localización entre el litoral atlántico y la campiña jerezana y por un modelo polinuclear con diez municipios urbanos, dos de ellos centrales y complementarios, Cádiz con 125.000 habitantes en un municipio de reducida extensión de 15 km² que no permite el desarrollo y Jerez de la Frontera, de 209.000 habitantes y un extenso territorio de 191 km², más los restantes núcleos entre 10.000 y 100.000 habitantes, muy dependientes de las dos urbes principales según su vecindad a ellas, a la vez que núcleos especializados en la actividad naval y militar (San Fernando, Rota), industrial (Puerto Real), residencial y turística (Sanlúcar, Chipiona, Puerto de Santa María, Chiclana, Conil). Cádiz es la

ciudad capital provincial a la que se une un potencial portuario en referencia al comercio relacionado con Canarias, además de una centralidad comercial, cultural, universitaria o lúdica en el ámbito de la Bahía. Las limitaciones del sitio (tómbolo litoral) de Cádiz han sido tan manifiestas como el propio ingenio de los gaditanos por superar el corsé de sus límites naturales con múltiples proyectos, en parte realizados o en vías de ejecución, de mejora de la accesibilidad (tranvía metropolitano y puente levadizo) y del entorno portuario o de tipo dotacional (Palacio de Congresos en la antigua Tabacalera), o en parte irrealizados a modo de «ciudad soñada» (HIDALGO, 2005). Mientras que Jerez retiene una imagen urbana diferente y una oferta complementaria (aeropuerto y suelo industrial y logístico), potenciada por su atracción turística y la nueva centralidad cultural y en parte comercial, si bien, a pesar de su mayor talla poblacional es de menor centralidad, fenómeno que se expresa acertadamente en la frase popular con gracejo andaluz: «los señores son de Cádiz y los señoritos de Jerez». De otro lado, la articulación integral de la conurbación es aún parcial (Mancomunidad de Municipios de la Bahía y el Consorcio de Transportes) y se enfrenta a una disparidad de opciones políticas y fuertes localismos recelosos, que ha sido refrendada por la Administración regional a través de diferentes Planes de Ordenación Territorial para este espacio, sin una figura administrativa metropolitana y con notable fragmentación y competitividad interlocal de una conurbación, que se encuentra limitada por su propia ubicación periférica y la relativa cercanía de Sevilla.

Zaragoza (interlocutores: C. BOSQUE, gerente de Urbanismo y arquitecto municipal M. RAMOS), capital situada en el centro del *valle del Ebro*, es una aglomeración compacta de 675.000 habitantes en la que reside el 90% de población de la comunidad metropolitana, lo que supone la mayor concentración en un solo núcleo de todas las metrópolis españolas, si bien este rasgo refleja a la vez la marcada macrocefalia en el sistema de ciudades de la región («Zaragoza frente a Aragón»). La ciudad destaca por su planeamiento estratégico desde 1994, promovido por la sociedad «Ebrópolis» desde la búsqueda del consenso ciudadano, el fomento de la participación y el partenariado público-privado, tal como se puede advertir por los primeros resultados en su dinamismo reciente y en proyectos como la «Exposición 2008», además de haberse convertido en modelo en este tipo de planificación (AAVV, 2007). Destaca, asimismo, como aglomeración compacta, completada con ejes ca-

rreteros que abarcan una cuenca de empleo en la isocrona de 30 minutos, aunque más allá se encuentra el vacío rural. La locomotora de los cambios ha sido su polo de actividad industrial (factoría de Opel) y la puesta a punto de la «Plataforma Logística, PLAZA» liderada por el gobierno regional y originada al margen de proyectos sobrevenidos del AVE y la Expo, por lo cual las infraestructuras de accesibilidad y de tipo logístico pasan a ser esenciales en su identidad y dinámica. Asimismo, es de destacar la potenciación de la sociedad del conocimiento y la dinamización de sectores emergentes en los sectores ferroviario, agroalimentario y de energías renovables. Entre tanto, es también conocida la ciudad por la operación basada en el proyecto «Riberas del Ebro» y ríos adyacentes para transformación en corredores verdes, acompañada de inversión en proyectos urbanísticos. La aglomeración se encuentra bien situada, a medio camino entre las metrópolis más relevantes de España (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia), que la convierte en centro atractivo del cuadrante Noreste y potencia así su vocación geográfica de atraktividad en la región vecina de La Rioja, aunque se ve limitada, desde otra posición, por el efecto barrera fronteriza para articularse con Francia y particularmente con las metrópolis de Burdeos y de Toulouse, al no haber conseguido el reforzamiento de su nodalidad con el acceso directo al corredor central de los Pirineos y haberse confirmado recientemente, en su lugar, por las autoridades europeas, los corredores atlántico y mediterráneo.

Murcia (interlocutores: J. L. ANDRÉS SARASA & J. M. SERRANO MARTÍNEZ, Universidad de Murcia, arquitecto P. PINA, Gerencia de Urbanismo), aglomeración de 441.000 habitantes unida a su entorno del área urbana inserta en la *Huerta*, cuyos pobladores consideran que la ciudad se ha hecho así misma avasallando a los municipios vecinos, convirtiendo la Huerta en un erial social sin ordenar y con un poblamiento invasor que rompe con un espacio vulnerable de gran valor en el mundo rural mediterráneo. Esto es, una nueva y diferente situación de recelo y desconfianza, en este caso no entre ciudades de una conurbación sino entre núcleos periurbanos y la aglomeración central, a la vez echando las culpas de un desastre ecológico anunciado a la ciudad, en correspondencia con el fenómeno similar de «ocupación urbanícola» producido en la Huerta de Valencia, aunque también desde otra visión (ANDRÉS, 2011) se va constituyendo un «neopaisaje periurbano» fruto de la compleja combinación de paisajes, del agro-ocio y de la multifuncionalidad. De otro lado, esta capital

ha salido fortalecida por el proceso de regionalización autonómica desde los años 1980 y por un fuerte crecimiento en la última etapa, debido a la explosión inmobiliaria, el turismo y la llegada de inmigración extranjera y ahora frenado el proceso por la crisis económica. En este contexto, la región y la ciudad de Murcia han promovido en el último período Planes estratégicos e impulsores de nuevos centros culturales a su nivel metropolitano (Auditorio y Centro de Congresos, Museos), Centro integrado de Transportes, Hospital Clínico, al que se han sumado nuevos megacentros comerciales periféricos, y, de otro lado, ha tenido su complemento en la ciudad vecina de Cartagena, ciudad portuaria y militar a la vez que industrial y de nueva centralidad cultural y comercial con proximidad al área turística litoral. Ambas ciudades combinan esfuerzos por articular el territorio de la pequeña región murciana con proyectos ambiciosos para cubrir demandas muy sentidas en la región como un nuevo aeropuerto, nuevos accesos ferroviarios. Esta cooperación y menor rivalidad interlocal, aunque promovida a instancias regionales, parece que ha tenido la virtud de superar el viejo cantonalismo, pero también ha potenciado, si cabe, una mayor competitividad de Murcia con la ciudad de Alicante y en menor medida con Almería, favorecida por servir de «eje de rótula» en el Sureste español y en el corredor mediterráneo.

Vigo-Pontevedra (interlocutores: M. J. PIÑEIRA, técnica de la Mancomunidad municipal, J. BUA, arquitecto del ayuntamiento de Vigo), conurbación del litoral de Galicia, ubicada en un enclave de gran valor ecológico y potencialidad económica, las *Rías Bajas*, que han facilitado la concentración urbana en estas dos ciudades a la vez que un asentamiento diseminado y el desarrollo del área metropolitana, situada en el centro del corredor transfronterizo, denominado «Eixo Atlántico» entre La Coruña, Santiago de Compostela, Braga y Porto. *Vigo* es la ciudad mayor, 297.000 habitantes, ciudad portuaria especializada en pesca, centro industrial del automóvil (Citroën) y de otras actividades como el textil y recientemente dotada de instalaciones culturales y campus universitario. El planeamiento urbano y estratégico han conducido a nuevas operaciones rematadas o en marcha en los últimos años, como la mejora de accesibilidad hasta ahora limitada en la ciudad debido a su emplazamiento, la recuperación y peatonalización del centro urbano, el Palacio de Congresos y Auditorio, Museos, Ciudad del Deporte, Parque tecnológico, la apertura de la ciudad a la Ría con un frente marítimo renovado, nuevo Hos-

pital clínico o la ampliación del aeropuerto. Por su lado, *Pontevedra*, de una menor talla poblacional, 82.000 habitantes, desempeña el papel de capital administrativa y de servicios, limitada por la escasa oferta de suelo que obstaculiza su propio crecimiento, por lo que viene a estar en gran medida dependiente de la centralidad de Vigo, aunque sirviendo de cabecera de los núcleos de población de su propia ría, entre los que destaca Marín. El área metropolitana, por otro lado, no ha mantenido estructuras e instituciones de gobierno supramunicipal más allá de los servicios mancomunados intermunicipales, estando aún pendiente de ordenación a través de la figura de Directrices Territoriales, a pesar de la fuerte diseminación de su poblamiento y del tejido industrial y portuario y la necesaria articulación territorial. En cuanto a la red de ciudades se encuentra bien posicionada entre las áreas metropolitanas de La Coruña y de Porto, tanto para la competitividad como para la cooperación.

Las dos mayores ciudades de las **Islas Canarias** (interlocutores: R. PÉREZ GONZÁLEZ & R. DÍAZ HERNÁNDEZ, de la Universidad de La Laguna y de Las Palmas) presentan una fuerte concentración urbana (fenómeno de *ciudad insular*), con una población de tamaño similar y actividades económicas parejas de una especialización logística-portuaria, comercial y turística, así como partícipes ambas de la bicapitalidad regional recogida en el Estatuto de Autonomía insular, caracterizándose su proceso urbanizador de forma «primada» en el caso de Gran Canaria y «polinuclear» en el de Tenerife, si bien en el último medio siglo se ha producido en ambas islas un fenómeno similar de urbanización litoral del respectivo Sur, con un fuerte ritmo de asentamientos urbanos-turísticos de carácter hostelero e internacional, favorecido por aeropuertos cercanos unidos a la ciudad central. En este contexto, se encuentra, de un lado, la conurbación de **Santa Cruz de Tenerife-La Laguna**, dos ciudades vecinas, la primera ejerciendo a la vez de área central y capital política y portuaria de la isla, de 222.000 habitantes; la segunda, la parte alta, de 152.000 habitantes, ciudad histórica que sirviera de ensayo del modelo de ciudad hispana en América, une sus funciones de haber sido la primera sede universitaria y aeropuerto regional. A estas ciudades complementarias y a la vez bien distintas se une una tercera población destacada, *La Orotava*, algo más distante y de 41.000 habitantes, pero unidas entre sí y la zona Sur (puerto de Los Cristianos y centros turísticos de los municipios de Arona y Adeje) y el nuevo aeropuerto Sur de la isla por un corredor. Las operaciones urbanis-

ticas han sido sobre todo destinadas a mejorar la movilidad interurbana (tranvía Santa Cruz-La Laguna y proyecto tren suburbano), la ampliación del puerto así como la rehabilitación de los cascos antiguos de las urbes principales y dotaciones culturales de gran simbolismo como el Auditorio de Santa Cruz. La estrategia urbana va dirigida a reforzar la capitalidad regional y su especialización cultural.

La aglomeración de **Las Palmas de Gran Canaria** es la mayor ciudad canaria con 383.000 habitantes, centro destacado portuario, logístico, comercial y turístico, ha apostado igualmente por mejoras de infraestructuras (cinturones de acceso y ampliación del puerto) y de dotaciones culturales como el Auditorio. Refuerzan la dimensión de la aglomeración gran canaria los municipios urbanos vecinos de *Telde* y *Aruca*, con una especialización residencial y a la vez industrial, y los municipios y urbanizaciones turísticas del Sur de la isla, habiendo logrado coordinar una agenda estratégica común liderada por los respectivos gobiernos local del Ayuntamiento de Las Palmas e insular del Cabildo de Gran Canaria. Las capitales canarias, y en especial Las Palmas, juegan un papel intermediario y puente en las comunicaciones atlánticas y se encuentran con suficientes bases de atracción para potenciar y desarrollar su vocación logística y comercial en relación a las ciudades vecinas del continente africano y de los archipiélagos de Madeira y de Cabo Verde.

La Coruña-Ferrol (interlocutor: O. PEÑA, arquitecto municipal de La Coruña), área conurbada de la rías de Betanzos y Ferrol, en el extremo Noroeste de Galicia y del corredor atlántico galaico-portugués. *La Coruña* de 246.000 habitantes, es la capital provincial y centro comercial, ciudad atlántica portuaria e industrial (sede del grupo de empresas Inditex-Zara radicado en la localidad de Arteixo), completada con la atraktividad del turismo nacional y que recientemente ha potenciado su centralidad comercial, cultural y universitaria, si bien limitada en otros aspectos y funciones por la cercanía de la tercera ciudad gallega y a la vez capital regional, Santiago de Compostela, de fuerte centralidad política, cultural y aeropuerto regional, a una distancia de 65 kilómetros, acortada por la apertura del tren de alta velocidad entre ambas ciudades. La Coruña ha avanzado en estos años en la mejora de accesibilidad en la red de autopistas, rondas de acceso a la ciudad, la integración del ferrocarril de alta velocidad, Estación intermodal, nuevo puerto exterior y ampliación del aeropuerto local. Mientras que *Ferrol*, de 73.000 habitantes,

es cabecera de su espacio comarcal, estando especializada como ciudad portuaria militar y de construcción naval, lo que supone un obstáculo a un desarrollo económico diversificado. Al igual que en Vigo-Pontevedra nos encontramos con parecidas limitaciones naturales y condicionantes de poblamiento disperso en «nebulosa urbana» y un área si cabe de una mayor periferialidad por su vecindad al finis-tre peninsular, restando la centralidad de La Coruña como capital subregional del Norte de la región gallega y compitiendo a su vez con Santiago y Lugo.

Palma de Mallorca (interlocutores: O. RULLÁN, Universidad de las Islas Baleares y M. CABELLOS, director técnico de la Gerencia de Urbanismo), aglomeración insular de 404.000 habitantes, se desborda fuera del límite municipal en un área de fuerte crecimiento hacia el interior y sobre todo coincidente con la litoralización residencial de la bahía. Ciudad de especialización turística y comercial, a la vez que capital política regional ha tenido una expansión inmobiliaria importante. El Plan Territorial de Mallorca aborda recientemente la accesibilidad a Palma de forma más equilibrada y sostenible, interrumpiendo el proyecto de segunda vía de cintura de la metrópoli y procurando mejorar los problemas de conexión a escala de la isla, pues de hecho todas sus poblaciones giran en una isocrona de 30 a 60 minutos en torno a la ciudad. En este contexto, casi similar al de Tenerife y Gran Canaria, se podría replantear igualmente el criterio estricto de continuo urbano para la delimitación del área metropolitana, pues los procesos de metropolización y de litoralización indican que estamos ante una ciudad insular en toda su extensión. Por otro lado, en Palma se ha impulsado en los últimos dos decenios una exitosa rehabilitación del recinto histórico, equipamientos culturales (destacando el museo de arte contemporáneo del «Baluarte»), grandes obras viarias, la ampliación y reforma del área portuaria y del aeropuerto, tercero de España por tráfico de viajeros. Su apuesta es por reforzar su capitalidad regional ya que en cuanto a la red de ciudades, Palma mantiene una mayor conectividad y atracción con Barcelona que con Valencia o Madrid, ejerciendo, en cambio, una limitada influencia respecto de las islas de Ibiza y Menorca, así como reforzar su atraktividad turística nacional e internacional.

La ciudad andaluza de **Granada** (interlocutores: M. SÁENZ LORITE & J. J. LARA, Universidad de Granada, E. GARCÍA, Oficina de Planeamiento Municipal, M. C. MATEOS, Diputación Provincial), con una población de 239.000 ha-

bitantes acoge algo menos de la mitad de la población del área metropolitana, compuesta de una treintena de núcleos de diferente tamaño y en parte pertenecientes al ámbito de *La Vega*, una vez que se ha mantenido con posterioridad a 1975 la periferización creciente de la aglomeración, proceso que ha conducido a un modelo metropolitano en el que coexiste el hábitat compacto y el disperso en forma de «salpicado» de núcleos periurbanos, así como carencias en el transporte metropolitano y la gestión supramunicipal. Ante esta situación, el municipio de Granada ha dirigido la revisión del planeamiento urbano a objetivos de transformación interior con motivo de la desafectación de recintos de cuarteles y usos industriales así como la conexión con el sistema viario metropolitano, tratando de adaptarse al cambio de escala de aglomeración compacta con tendencia a la dispersión. Este tipo de planeamiento municipal, sumado al Plan Territorial de la Aglomeración de 1999 apenas ha moderado el ritmo y consecuencias de la explosión inmobiliaria anterior, si bien se han generado nuevas infraestructuras y dotaciones del sistema metropolitano como el «Campus Ciencias de la Salud», un macropolígono industrial, la ampliación del aeropuerto o la remodelación de las instalaciones ferroviarias con vistas a la integración de la alta velocidad, además de la protección del patrimonio histórico, construcción de Auditorio, Palacio de Congresos, Recinto Ferial, Centros comerciales, así como la puesta a punto de un «metro ligero» y el Centro intermodal de transportes. En suma, en poco tiempo se ha asistido a la formación y consolidación de un área metropolitana, percibida como tal por los ciudadanos (FERNÁNDEZ, 2001) pero con pocos avances en la resolución de los problemas metropolitanos y su gestión. Asimismo, Granada retiene ciertas funciones centrales en la subregión de Andalucía oriental, en competencia con Málaga y en un nivel inferior con Almería y Jaén, a la vez que se especializa como ciudad universitaria y centro judicial de la región y uno de sus primeros centros turísticos, con una imagen destacada.

4. Comentarios finales

Se constata según el análisis aquí realizado y resumido en la FIG. 3, que se ha mantenido considerablemente en los últimos años un sin fin de cambios y una tendencia al crecimiento por parte de las metrópolis ibéricas, aunque no tanto en la práctica del planeamiento estratégico y territorial, gestionado unas veces para procurar la recualificación y la mejora continua-

Fig. 3/ Síntesis de información, dotaciones y estrategias de las metrópolis ibéricas

Metrópolis	Diagnóstico de la ciudad	Ferias y eventos destacados	Infraestructuras y equipamientos estructurantes	Ejes de innovación y regeneración
Madrid	Metrópoli en crecimiento y ciudad global emergente, bien posicionada y punto de conexión euroamericana. Sede de grandes empresas y primer centro innovador	Candidatura nueva para ciudad olímpica en 2020. Ciudad ferial, de congresos y manifestaciones	Desarrollo de la logística y del transporte ferroviario y aeroportuario. Instalaciones deportivas y de ocio	Ciudad cultural y museística, universitaria y de la investigación
Barcelona	Metrópoli industrial, bien posicionada en las eurociudades del Arco Mediterráneo y la red global. Destino turístico internacional. Desarrollo con límites del «modelo Barcelona»	Ciudad olímpica en 1992 y Forum de las Culturas en 2004. Ciudad ferial y de congresos	Impulso de la intermodalidad sostenible. Integración ferroviaria y ampliación aeropuerto y plataforma logística	Economía del conocimiento innovador. Ciudad cultural. Plan territorial metropolitano
Lisboa	Capital atlántica. Desarrollo diseminado y policéntrico en la periferia. Falta de coherencia en la intervención estratégica y los proyectos urbanos	Exposición Internacional de 1998. Ciudad ferial y de congresos	Impulso de comunicaciones entre las dos bandas metropolitanas y nuevas centralidades de investigación, desarrollo tecnológico y ambiental	Ciudad para vivir y ciudad creativa, próxima al modelo Barcelona, en relación a proyectos urbanos ligados a la fachada ribereña y la promoción de acontecimientos culturales
Valencia	Área metropolitana de fuerte identidad y buena imagen, pero carente de coordinación supramunicipal. Posición óptima respecto de Madrid	Ciudad ferial, de congresos y de eventos deportivos internacionales	Ampliación del metro, aeropuerto, puerto y alta velocidad ferroviaria. Gran dotación cultural (Ciudad de las Artes)	Actividad industrial diversificada e innovadora y campos de la creatividad
Porto	Metrópoli atlántica polinuclear (Porto, Gaia, Matosinhos) e insuficientemente articulada, con fuertes rivalidades intermunicipales	Ciudad ferial y de congresos	Planes estratégicos del patrimonio y la innovación. Esfuerzos en nuevas infraestructuras de comunicación (metro, tranvía) y dotaciones culturales	Refuerzo de su carácter de centro innovador y creativo
Sevilla	Primera metrópoli del Sur de España. Imagen internacional. Fuerte suburbanización y ausencia de acuerdos entre municipalidades	Exposición Universal de 1992 y ciudad de congresos y eventos	Cinturón de ronda e integración ferroviaria además de metro. Parque tecnológico	Modernización de la base productiva (aeronáutica, automóvil y agroalimentaria), logística y terciaria y programas de innovación

FIG. 3/ Síntesis de información, dotaciones y estrategias de las metrópolis ibéricas (continuación)

Metrópolis	Diagnóstico de la ciudad	Ferias y eventos destacados	Infraestructuras y equipamientos estructurantes	Ejes de innovación y regeneración
Málaga-Costa del Sol	Eje lineal en torno a Málaga, sin apenas policentrismo. Metrópoli turística ya consolidada a partir de la marca Costa del Sol	Málaga y Torremolinos. Ciudades de congresos	Renovación del puerto y frente marítimo. Aeropuerto internacional. Integración ferroviaria y metro. Parque tecnológico y nuevos museos	Proyecto de ciudad diversificada en relación con la economía del conocimiento. Ciudad de una mayor competitividad
Bilbao	Cambio exitoso de imagen de ciudad en declive industrial a ciudad terciaria e innovadora. Nueva imagen de metrópoli atlántica. Pérdida de centralidad en su hinterland	Candidatura a la Exposición universal. Ciudad ferial (Bilbao Exhibition Centre)	Desarrollo del puerto y aeropuerto. Instalación de metro y terminal intermodal. Problemas ligados al acceso ferroviario. Museos y «efecto Guggenheim»	Cambios de una política integrada y regeneración urbana en la ciudad y municipios de la ría
Ciudad Astur (Gijón-Oviedo-Avilés)	Ciudades sin suficiente integración metropolitana, aunque complementarias en industria y terciario especializado	Gijón, ciudad ferial y de eventos anuales	Actividades portuarias y metrotren en Gijón. Centro cultural Niemeyer en Avilés. Hospital general en Oviedo	Promoción de las TIC en las empresas y regeneración de edificios industriales y terciarios
Alicante-Elche	Metrópolis bipolar sin programación concertada. Centro turístico nacional e internacional		Programas singulares de rehabilitación, integración ferroviaria (Alicante) Estación intermodal. y aeropuerto internacional	Ciudades competitivas universitarias, hospitalarias y culturales
Bahía de Cádiz-Jerez	Conurbación policéntrica de especialización industrial, turística residencial. Ubicación periférica	Cádiz, ciudad de congresos	Mejoras de accesibilidad y articulación viaria a la vez que proyectos frustrados	Ciudades de vocación cultural y turística
Zaragoza	Ciudad compacta y centro atractivo interregional por su posición geográfica ventajosa y potencial logístico. Proyecto frustrado de conexión con Francia	Exposición Internacional de 2008 sobre la gestión sostenible del agua. Ciudad ferial y de Congresos	Plataforma logística Plaza, Mercazaragoza y nodo intermodal. Integración ferroviaria. Proyecto Riberas del Ebro	Base en la logística y una estrategia hacia la sociedad del conocimiento en sectores emergentes (agroalimentario, ferroviario y energías renovables)

Fig. 3/ Síntesis de información, dotaciones y estrategias de las metrópolis ibéricas (continuación)

Metrópolis	Diagnóstico de la ciudad	Ferias y eventos destacados	Infraestructuras y equipamientos estructurantes	Ejes de innovación y regeneración
Murcia	Aglomeración invasora de la Huerta, con un fuerte crecimiento reciente, potenciado por la regionalización y la inmigración extranjera		Dotaciones culturales y comerciales. Centro de Transportes. Limitaciones de infraestructuras de comunicación	Ciudad competitiva y eje de rótula Sur/ Levante
Vigo-Pontevedra	Conurbación de las Rías Bajas, enclave de alto valor ecológico, portuario y pesquero. Vigo, centro del «Eixo Atlántico» de ciudades gallegas y portuguesas		Mejoras de accesibilidad, frente marítimo, ampliación aeropuerto y nuevas dotaciones culturales y universitarias	Potencialidad económica y competitividad tecnológica
Santa Cruz de Tenerife-La Laguna	Bipolo de ciudades complementarias y metrópoli insular. Destino turístico condicionado por la marca «Islas Canarias»	Santa Cruz, ciudad de congresos	Mejoras de movilidad interurbana e instalaciones culturales	Reforzar la competitividad en cuanto a capitalidad regional y cultural
La Coruña-Ferrol	Conurbación diseminada de las Rías Altas. Ciudades atlánticas, portuarias e industriales. Proximidad a Santiago y Finisterre		Nuevo puerto y dotaciones comerciales, culturales y universitarias en La Coruña	Refuerzo de su vocación comercial y turística (La Coruña) y militar y naviera (Ferrol)
Palma de Mallorca	Aglomeración insular de especialización turística y comercial, con excelente imagen y bien accesible con España y Europa	Palma, ciudad de congresos	Ampliación de aeropuerto y reforma portuaria, rondas y nuevas dotaciones comerciales y culturales	Apuesta por reforzar la capitalidad regional y turística nacional e internacional
Las Palmas de Gran Canaria	Aglomeración insular y potencial portuario y aeroportuario. Destino turístico		Nuevas dotaciones culturales e infraestructuras logísticas	Vocación logística y comercial en su hinterland atlántico y marroquí
Granada	Área urbana de salpicado de núcleos dependientes de gran crecimiento. Cambio reciente de escala de aglomeración. Imagen turística internacional	Granada, ciudad de congresos	Desarrollo de nuevas infraestructuras de accesibilidad y ampliación del aeropuerto. Nuevas dotaciones y servicios. Programas de rehabilitación	Especialización en el campo de la salud y universitario y refuerzo capitalidad subregional

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas y documentación.

da de los espacios urbanos y metropolitanos (Barcelona), otras a fin de perseguir la coordinación de actuaciones y la colaboración institucional y privada o las menos para apuntarse a un determinado evento (Zaragoza) o salir de una crisis profunda (caso de Bilbao). El liderazgo de las grandes operaciones ha sido adoptado, en general, por parte de la Administración pública, pero donde suele funcionar mejor la puesta a punto de una reflexión estratégica, siempre participativa, es en los casos de una entidad promotora que disponga de amplios apoyos, caso de la agencia «Ebrópolis» en Zaragoza. Sin embargo, hemos observado algunas prácticas de ciudades que han tenido un relativo éxito en estos proyectos estratégicos, mientras que otras experiencias han producido discordancias con otro tipo de planes o se han pospuesto y paralizado como consecuencia de la falta de voluntad política y recientemente también por la crisis económica son notables los proyectos frustrados de todo tipo.

Por otro lado, los planes estratégicos incorporan ejes articuladores, asociando innovación y recualificación, aplicados en la mayor parte de las ocasiones a sectores emergentes y específicos que dinamicen la ciudad, apoyados en las nuevas tecnologías y en la capacidad de atracción de la propia ciudad o de las nuevas infraestructuras de accesibilidad (tranvía, metro, alta velocidad ferroviaria). Algunos otros plantean esfuerzos por mantener su atractivo en imagen urbana externa y en medidas de marketing urbano por medio de intervenciones de gran riesgo, exitosas en Bilbao y con dificultades en Valencia, Avilés y otras ciudades. De cualquier modo, las prácticas de innovación y recualificación se han incorporado a las ciudades más dinámicas y competitivas ibéricas, si bien tanto desde la visión competitiva y de soporte de candidaturas de eventos como desde el esfuerzo político de coordinación para servir de mejora y soporte planificador al servicio de la ciudad y su área metropolitana, más acorde con los principios del desarrollo urbano sostenible y ordenación territorial integrada.

Una comparación de los sistemas territoriales y de los modelos de gobierno a nivel local y supralocal en las metrópolis ibéricas delata la fragmentación territorial municipal y la ausencia en el caso de las metrópolis españolas de la escala intermedia supra municipal presen-

tada por la figura administrativa del área metropolitana, situación que se agrava aún más en algunas metrópolis por «la falta de planeamiento metropolitano efectivo, suplido en parte a través del planeamiento estratégico y de las llamadas grandes operaciones urbanas» (NELLO, 2001: 294). Se puede apreciar también la persistencia en el tiempo del carácter bicéfalo del sistema urbano en España y Portugal (modelo de «dos capitales» respectivas en cada territorio), sea a escala de las capitales nacionales como de las capitales regionales y subregionales: Madrid versus Barcelona, Lisboa versus Porto, pero también Gijón frente a Oviedo, Cádiz frente a Jerez o «Alicante contra Valencia», a partir de una relación complicada y a veces conflictiva (RODRÍGUEZ, 2005).

Se observa, asimismo, la tendencia del crecimiento y consolidación de las aglomeraciones de tamaño medio en España, debido al proceso de metropolización que ha fortalecido particularmente el crecimiento y dinámica de algunas áreas urbanas y ciudades medias de primer orden, en realidad *metrópolis emergentes*, con una población en aglomerados y núcleos suburbanos que oscila en número de siete las que se sitúan entre 300.000 y 500.000 habitantes: de un lado, las aglomeraciones de Valladolid, Pamplona, Córdoba y, de otro, las conurbaciones de San Sebastián-Irún, Tarragona-Reus, Santander-Torrelavega, Castellón-La Plana, además de una cincuentena de ciudades medias y *áreas urbanas* entre 50.000 y 300.000 habitantes. Mientras que en el sistema urbano de Portugal se observa la ausencia de representación de este nivel urbano intermedio de ciudades medias significativas fuera del entorno de la metrópoli portuense y es reducido el número de ciudades mayores del umbral de 50.000. Por su parte, en el Sur de Francia están en mayor o menor grado conectadas con las ciudades españolas el área de Bayona y las ciudades de Pau y Perpiñán, y en el Norte de Marruecos, por debajo del nivel de Tánger y dependiente de ella, destacan por su talla y crecimiento poblacional las ciudades de Tetuán y de Nador. En cualquier caso, el tratamiento del estado de recualificación e innovación de las ciudades medias y áreas urbanas requiere de otro estudio ajustado a la dinámica del sistema urbano y el contexto de crisis económica actual.

5. Bibliografía

- AAVV (2007): «Expo Zaragoza 2008», *Ingeniería y Territorio*, 77.
- ACS, Z. J. (2002): *Innovation and the growth of cities*. Edward Elgar, Cheltenham.
- ALCALDE, I. (2009): «La Isla de la Innovación. Un proyecto estratégico para Avilés y Asturias», *Ábaco*, 60-61: 101-111.
- ALMOGUERA SALLEN, M. P. (2008): *La ciudad cambia de escala: Sevilla metropolitana*. Universidad de Sevilla, Sevilla.
- ANDRÉS SARASA, J. L. (2011): *El neopaisaje de la Huerta de Murcia*. Junta de Hacendados de la Huerta de Murcia, Murcia.
- BARATA SALGUEIRO, T. (coord.) (2002): *Lisboa e os desafios da nova economia*. Universidade de Lisboa, Lisboa.
- BLANCO FERNÁNDEZ, J. (2004): *La emergencia de las nuevas ciudades en la era global*. Trea, Gijón.
- BORJA, J. & Z. MUXÍ (eds.) (2004): *Urbanismo en el siglo XXI. Una visión crítica*. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona. Edicions UPC, Barcelona.
- CAPEL, H. (2005): *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CARAVACA BARROSO, I. & V. FERNÁNDEZ SALINAS & R. SILVA PÉREZ (eds.) (2009): *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- COQ HUELVA, D. (2012): «Crecimiento suburbano difuso y sin fin en el Área Metropolitana de Sevilla entre 1980 y 2010», *Scripta Nova*, 397. En: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-397.htm>.
- ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO (2011): *Información estadística de las ciudades españolas, 2010*, en <http://siu.vivienda.es/portal/informe100/informe100.pdf>.
- (s.f.): *Atlas digital de las Áreas Urbanas en España*, en <http://siu.vivienda.es/portal/index>.
- ESPAÑA. MINISTERIO DE VIVIENDA (2007): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España, 2006*, Madrid.
- FERNANDES, J. A. R. (2011): «Area-based initiatives and urban dynamics. The case of the Porto city centre», *Urban Research & Practice*, 4 (3): 285-307.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. & al. (2001): *El área metropolitana de Granada según sus habitantes*. Universidad de Almería-Caja de Granada, Almería.
- GIL DE ARRIBA, C. (2002): *Ciudad e imagen*. Universidad de Cantabria, Santander.
- HERBERT, D. & M. J. PIÑEIRA & I. SCHNELL (eds.) (2010): «Urban trends in Iberian Peninsula», *The Open Urban Studies Journal*, 3.
- HIDALGO, J. A. (2005): *La ciudad soñada*. Quorum Editores, Cádiz.
- INE (2002): *Atlas das cidades de Portugal*. Lisboa.
- LABORDE, P. (1995): «Plan stratégique de revitalisation et projets urbains de Bilbao», en J. P. CHARRIÉ (dir.), *Villes en Projet(s)*, 339-349. Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Burdeos.
- LÓPEZ TRIGAL, L. & M. PEREIRA (2008): «Metrópolis ibéricas: gestión de políticas urbanas en contextos competitivos e inestables», en *XI Coloquio Ibérico de Geografía*, Universidad de Alcalá de Henares (documento en CD).
- MARAGALL, P. (ed.) (1999): *Europa próxima. Europa, regiones y ciudades*. Edicions UB-UPC, Barcelona.
- MARCHENA, M. J. & M. P. PABLO-ROMERO (2005): «La Exposición Universal de Sevilla en 1992: consecuencias de orden territorial», *Territorio y Desarrollo local*, 5: 19-30.
- MARTÍNEZ CEARRA, A. (2009): «La transformación de Bilbao», *Ábaco*, 60-61: 85-99.
- MAS, E. (2010): «¿Plan Estratégico o estrategia para un discurso? El caso de Bilbao», *Scripta Nova*, 328. En: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-328.htm>.
- (2011): «La revitalización del Área Metropolitana de Bilbao: La gestión de Bilbao Ría 2000, aspectos territoriales», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55: 35-57.
- (2012): «Soporte territorial e identidad urbana: el caso de la Ría de Bilbao», *Scripta Nova*, 414. En: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-414.htm>.
- MEDEIROS, C. A. (dir.) (2005-2006): *Geografía de Portugal*, 2 y 4. Círculo de Leitores, Lisboa.
- MIGUEL GONZÁLEZ, R. de (2008): «Planificación territorial, gobierno y gobernanza metropolitana en las grandes ciudades españolas», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 48: 355-374.
- MINISTÉRIO DO AMBIENTE (2006): *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território*. Lisboa, en: www.territorioportugal.pt.
- MIRALLES, C. & A. TULLA (2012): «La región metropolitana de Barcelona. Dinámicas territoriales recientes», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 58: 299-318.
- MONCLÚS, F. J. (2006): «Revitalización urbana y creación de nuevas centralidades. De los planes a los proyectos urbanos estratégicos», en A. G. AGUILAR (coord.), *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España*, 325-350. UNAM-Miguel Ángel Porrúa, México.
- MORALES MATOS, G. & D. MARÍAS MARTÍNEZ (2005): «Madrid: The emergence of a megacity in Southern Europe», en Y. MURAYAMA & G. DU (eds.), *Cities in global perspective: Diversity in transition*, 40-49. College of Tourism Rikkyo University-IGU, Tokyo.
- NELLO, O. (2001): «Las Áreas Metropolitanas», en A. GIL OLCINA & J. GÓMEZ MENDOZA (coords.), *Geografía de España*, 275-298. Ariel, Barcelona.
- (2012): *Ordenar el territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña*. Tirant Humanidades, Valencia.
- OLMO, C. del (2004): «Poco pan y mucho circo: el papel de los macroeventos en la ciudad capitalista», *Archipiélago. Cuadernos de Crítica de la Cultura*, 62: 69-80.
- PORTAS, N. (coord.) (2003): *Políticas urbanas. Tendencias, estrategias e oportunidades*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- RICHARDS, J. (1994): *Façadism*. Routledge, Londres.
- ROCA CLADERA, J. (dir.) (2001): *La caracterización territorial y funcional de las áreas metropolitanas españolas*. Ministerio de Medio Ambiente (documento en CD), Madrid.

- & M. MOIX BERGADÁ & B. ARELLANO RAMOS (2012): «El sistema urbano en España», *Scripta Nova*, 395. En: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-395.htm>.
- RODRÍGUEZ-BERNABÉU, E. (2005): *Alacant contra València*. Universitat de València, Valencia.
- RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. & R. MENÉNDEZ FERNÁNDEZ (1999): «La Ciudad Astur: un espacio proyecto en el Arco Atlántico», *Ería*, 50: 265-278.
- ROMERO RENAU, L. del (2010): «Dos décadas de urbanismo espectáculo en España: los grandes eventos como motor de cambio urbano», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 53: 309-327.
- SÁ MARQUES, T. (coord.) (1997-2003): *Sistema Urbano Nacional*, 4 vols. DGOTDU, Lisboa.
- (2004): *Portugal na transição do século. Retratos e dinâmicas territoriais*. Edições Afrontamento, Oporto.