

# Identificación y caracterización estratégica de las ciudades y aglomeraciones medias ibéricas

Lorenzo LÓPEZ TRIGAL

Catedrático emérito de Geografía Humana de la Universidad de León.

**RESUMEN:** El artículo estudia las ciudades y aglomeraciones medias en el ámbito de los sistemas urbanos ibéricos y regiones borde, procediendo para ello, primeramente, a la identificación y delimitación de estas unidades urbanas según criterios de tamaño de población (50.000 a 500.000 habitantes) y umbral de distancia máxima entre núcleos y asentamientos (1 kilómetro, medido por la aplicación de *Google Earth*), de lo que resulta casi un centenar de aglomeraciones no integradas en las áreas metropolitanas, en las distintas morfologías de aglomeración compacta, área urbana, conurbación no metropolitana y eje de ciudades. En segundo término, siguiendo un orden jerárquico, se realiza una clasificación funcional en tres tipologías: ciudades capitales de marcada función y centralidad político-administrativa, ciudades cabeceras de funcionalidad más o menos diversificada y centros locales de relativa base agraria o industrial, ciudades y ejes litorales de vocación turística. Tipologías que conducen al análisis central del esquema de caracterización de cada aglomeración en cuanto a su posición en la red de ciudades, dinámica urbana, potencialidades y limitaciones y estrategias urbanas recientes. Finalmente, se exponen comentarios sobre los resultados observados en la investigación, referentes a los sistemas urbanos y las estrategias urbanas.

**DESCRIPTORES:** Aglomeraciones medias. Ciudades medias. Sistemas urbanos ibéricos. Caracterización estratégica. España. Portugal.

## 1. Introducción

El objetivo del presente estudio está enfocado en las ciudades y aglomeraciones medias que suman de 50.000 a 500.000

habitantes, identificadas en el nivel jerárquico entre las metrópolis y las pequeñas ciudades, en el ámbito de los sistemas urbanos ibéricos y bordes de los subsistemas de las regiones del sur de Francia y del norte de Marruecos.

Recibido: 09.01.2014; Revisado: 10.04.2014.

Correo electrónico: l.trigal@unileon.es

El autor agradece a los evaluadores anónimos por sus indicaciones. Así mismo agradece la información recibida por parte de profesionales e investigadores universitarios entrevistados en las ciudades de Santander (Angela de Meer), Valladolid (Luis Álvarez Villar), Cartagena (José Luis Andrés Sarasa), Córdoba (Cristina Martín López), Guadalajara (Francisco Maza), Salamanca (Julio Villar), Zamora (José Luis Azpicueta), Burgos (Gonzalo Andrés López), Santiago

de Compostela (Rubén Lois), Logroño (Javier Martínez la Orden), Vitoria (Alfredo Bengoa), San Sebastián (Kepa Korta), Bayonne (Jean Michel Evin), Pamplona (Javier Ayesa), Girona (Joan Vicente), Tarragona y Reus (Josep Oliveras y Santiago Roquer), Castellón (Javier Soriano), Almería (Andrés García Lorca), Mérida (Javier Miranda), Jaén (Antonio Gutiérrez), Linares (Javier Briz), Melilla (Margarita Cerezo), Ceuta (Gerardo Toral), Tetuán (Najib Mekouar), Aveiro (Jorge Arroiteia), Braga y Guimarães (Miguel Bandeira), Coimbra (Fernanda Delgado Cravidão).

Los pasos a dar conducirán a un análisis, primero, del problema de su identificación y delimitación y, segundo, de su caracterización estratégica, con los matices diferenciales propios de cada sistema urbano nacional. A este fin se ha revisado documentación de planes urbanísticos y estratégicos y publicaciones de estudios de caso, en su mayor parte no citadas, y se ha contado con la observación directa y la información suministrada en entrevistas realizadas en los últimos años con gestores y expertos urbanos locales, citados en parte en los agradecimientos, en distintos itinerarios realizados.

De entrada, la noción de *ciudad media* es cuestionable en cuanto a su dimensión, si cabe aún más que los conceptos de ciudad grande y ciudad pequeña, lo cual ha alimentado el debate en el seno de la comunidad académica internacional (entre otros, BRUNET, 1997; SANTAMARÍA, 2000; ADAM, 2006; DIACT, 2007) y de Portugal y España (SÁ MARQUES, 1997; LÓPEZ, 1998; COSTA, 2002; ANDRÉS, 2008; LLOP, 2012; CEBRIÁN, 2013), constatando que tal noción no es una categoría *per se*, pues cubre una diversidad de situaciones, en términos de atracción y de economía local, de posición geográfica y de papel de intermediación en el sistema urbano, dependiendo del tamaño demográfico y del efecto de proximidad a la gran ciudad. Habiendo sido reconocida, también, en la reciente investigación española de terminología geográfica urbana (LÓPEZ, 2010; ZOIDO, 2013), de un lado, como ciudad dependiente (*ciudad secundaria*) con relación a la metrópoli y, en ocasiones, satelizada por esta, y, de otro lado, como núcleo potente territorial de ámbito regional o subregional, con una función a menudo de intermediación (*ciudad intermedia*) entre la gran ciudad y la pequeña ciudad, a la vez que se encuentra bien posicionada para el desarrollo del conocimiento y la innovación, como

«ciudad autónoma, independiente de toda gran aglomeración, que se sitúa en el centro de una cuenca de empleo o de una región» (TOINARD, 1996: 539).

La ciudad media puede ser identificada también, conceptual y morfológicamente, en alguna de las terminologías al uso: *aglomeración compacta* (AC), unidad geográfica de poblamiento urbano de una morfología más o menos compacta y constituida a menudo, administrativamente, por un solo municipio; *conurbación no metropolitana* (CNM), resultado de la urbanización difusa y de la densificación de actividades económicas —industriales, turísticas e

incluso agrarias— con asentamiento poblacional en varios núcleos urbanos y municipios de desigual tamaño y reconocida también como *eje de ciudades* por la interrelación policéntrica de núcleos vecinos; y *área urbana* (AU), aglomerado de población compuesto de una ciudad media más su alfoz de núcleos periurbanos y designada también como *ciudad-comarca*.

## 2. Metodología de identificación y delimitación de las aglomeraciones medias

En primer lugar, para abordar la identificación y delimitación de estas aglomeraciones ha primado el criterio demográfico del tamaño de población de municipios y lugares, coincidiendo con el Estudio Prospectivo del Sistema Urbano del Suroeste de Europa para España, Portugal y Francia (AAVV, 1997, 2001, 2003), donde se diferencian en los asentamientos de población entre 50.000 y 500.000 habitantes, de un lado, las *aglomeraciones medias de primer orden* de 200.000 a 500.000 habitantes, y, de otro lado, las *aglomeraciones medias de segundo orden* de 50.000 a 200.000 habitantes. Añadiendo, en nuestra opinión, como criterio delimitador en el primer ámbito, que medie una distancia no superior a los 20 kilómetros entre núcleos dependientes y el núcleo o núcleos centrales, contando estos con una población superior a 50.000 habitantes, y en el segundo ámbito, el mismo criterio adicional de distancia entre núcleos no superior a 20 kilómetros y un centro principal o polo de la aglomeración mayor de 20.000 habitantes.

Acto seguido, para delimitar en ambos supuestos la corona periurbana, se ha tenido en cuenta, como umbral de distancia máxima, 1 kilómetro entre espacios continuos de núcleos de una aglomeración a partir de las imágenes de satélite del *Google Earth*, aplicación que permite medir con regla las distancias y donde se puede visualizar también la tipología de las unidades urbanas (aglomeración compacta, área urbana, conurbación y eje de ciudades).

En segundo lugar, tal labor ha sido especialmente compleja en las aglomeraciones del noroeste de Portugal, región caracterizada por la urbanización difusa y la expansión discontinua de la mancha urbana, que provocan la fragmentación del espacio urbano en forma de salpicado de poblaciones, polaridades funcionales y actividades industriales. Asimismo, en este contexto territorial, la escala del municipio

se entrecruza con la escala de *freguesia* (parroquia civil), lo que complica sensiblemente la medición del continuo urbano y la población urbana, ya que

«los centros urbanos casi nunca coinciden en Portugal con divisiones administrativas bien definidas, siendo generalmente considerada *freguesia urbana* aquella que, teniendo sede en la aglomeración, no incluye espacio y lugares rurales... de ahí el interés de definir lo que se puede llamar *área urbanizada*» (DAVEAU, 1995: 184).

De hecho, el municipio medio en Portugal es de una extensión de 300 km<sup>2</sup> y una población de 32.000 habitantes y sólo en contados casos excepcionales (Lisboa, Oporto, São João da Madeira, Entroncamento, Funchal) coincide el poblamiento urbano con la totalidad del municipio. Por el contrario, en España, donde los indicadores correspondientes son 62 km<sup>2</sup> y 4.800 habitantes de media por municipio, suele coincidir ciudad y municipalidad, considerando población urbana y municipio urbano a la entidad y al municipio de más de 10.000 habitantes, aunque ambas expresiones no sean siempre coincidentes habida cuenta de la presencia de múltiples entidades de población en un mismo término.

En tercer lugar, se ha hecho imprescindible la delimitación de la población urbana de cada municipio y la medida o dimensión del área o corona periurbana, tal como se ha realizado por el organismo estadístico francés INSEE desde 1990 (LE JEANNIC, 1996), y según ciertos criterios ajustados por investigadores como la distancia, la densidad poblacional o el flujo pendular residencia-trabajo (FERIA, 2010).

A este fin, para la delimitación de las aglomeraciones urbanas españolas se ha utilizado el *Atlas estadístico de las áreas urbanas de España* (MINISTERIO VIVIENDA, 2007, MINISTERIO FOMENTO, 2013), que presenta como *gran área urbana* a la aglomeración con un municipio de al menos 50.000 habitantes, incluyendo los municipios colindantes y dependientes con una población superior a 1.000 habitantes, así como capitales provinciales de menor talla poblacional (Soria y Teruel).

El procedimiento seguido, por nuestra parte, ha sido revisar pormenorizadamente las unidades urbanas observadas de tamaño medio en el Atlas estadístico citado, a partir de los criterios antes indicados de umbral de población y de distancias, no contabilizando las localidades ubicadas en las áreas metropolitanas e incluyendo municipios periféricos de diferente

tamaño de cada centro urbano, teniendo en cuenta la delimitación de las áreas metropolitanas en España identificadas en el Atlas estadístico y ya revisadas anteriormente (LÓPEZ, 2013) en los supuestos siguientes:

1. La presencia de numerosas ciudades de tamaño medio en los ámbitos de buena parte de las metrópolis ibéricas, incluyendo Sagunto en la metrópoli de Valencia.
2. La revisión, con respecto al Atlas estadístico, bien por inclusión de municipios urbanos en los entornos de ciudades medias, conurbaciones no metropolitanas y áreas urbanas (Gibraltar en Bahía de Algeciras, Borriol, Betxí y Onda en Castellón) o bien por exclusión (Torrelavega respecto de Santander).
3. La revisión de municipios incluidos en ciertas aglomeraciones señaladas en el Atlas estadístico, al superarse ampliamente la distancia umbral al centro urbano, excluyéndose, por ejemplo, los municipios de El Campello —incluido en Alicante—, Talavera la Real respecto de Badajoz y Dueñas respecto de Palencia, entre otros casos, así como la reidentificación de la aglomeración Costa del Sol occidental en aglomeraciones por separado de Marbella y Estepona.
4. La introducción, siguiendo nuestro criterio, de ciudades medias, conurbaciones no metropolitanas y áreas urbanas plurimunicipales que superan el umbral de 50.000 habitantes (Alzira, Vecindario, Torre Pacheco-San Javier, Igualada, Don Benito-Villanueva de la Serena, Vilagarcía de Arousa, Vinarós-Benicarló, Novelda-Aspe, Figueres, Illescas, El Vendrell-Calafell e Ibiza).

En cuarto lugar, a partir de esta metodología, se han identificado en el territorio de referencia 95 ciudades y aglomeraciones medias (ver FIG. 1). Restaría, por descontado, otro número aproximado de municipios urbanos mayores de 50.000 habitantes, incorporados al ámbito de las áreas metropolitanas españolas y portuguesas, unos más satelizados y otros más autónomos e identificados, como los incluidos en las metrópolis de Málaga (Vélez-Málaga), Madrid (Alcalá de Henares), Barcelona (Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers) o formando parte de las conurbaciones metropolitanas (Gijón-Oviedo-Avilés, Alicante-Elche, Cádiz-Jérez, Vigo-Pontevedra, Santa Cruz de Tenerife-La Laguna, La Coruña-Ferrol).

En último lugar, las aglomeraciones medias resultantes se han podido clasificar también por su especialización funcional y el mayor o me-

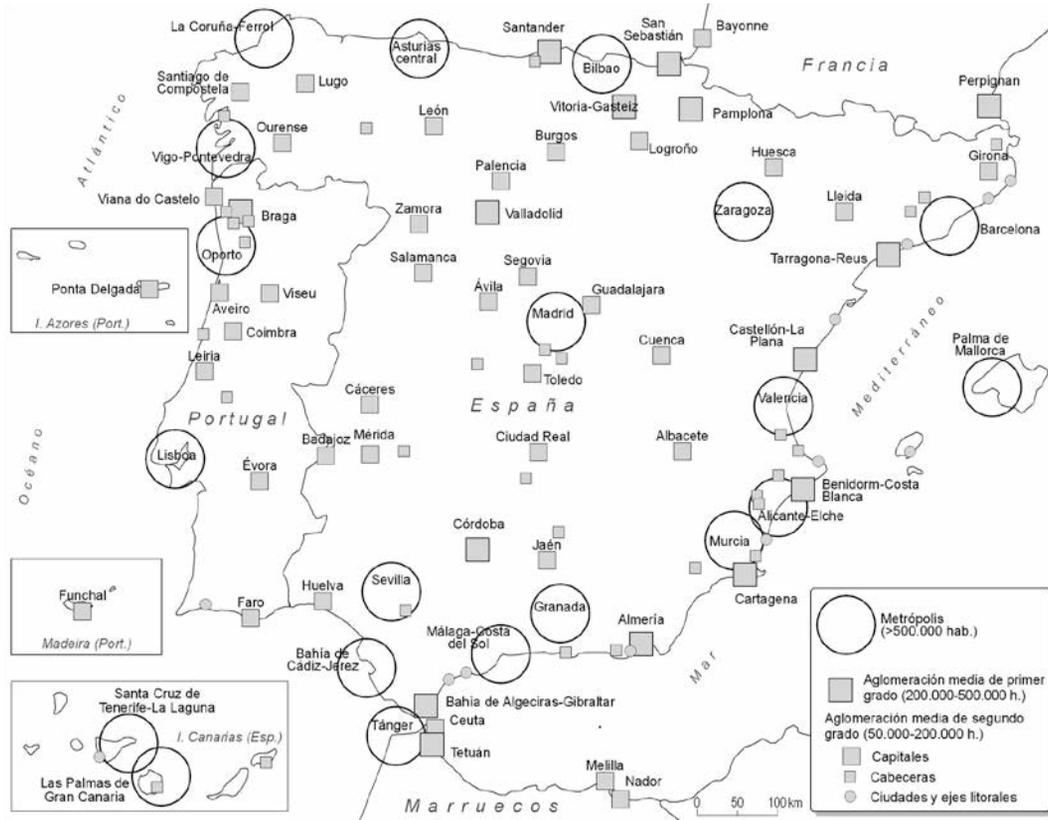


FIG. 1/ Aglomeraciones ibéricas

Fuente: Elaboración propia.

nor grado de equilibrio funcional. A este propósito se ha podido manejar para España dos fuentes de información: 1º) el porcentaje de trabajadores afiliados por municipio en el *Registro Agrario de la Seguridad Social* (Tesorería de la Seguridad Social, Afiliaciones, octubre de 2013), señalando aquellas ciudades que rebasen el 10% del total de trabajadores afiliados; y 2º) los índices industrial, comercial y turístico de los municipios españoles (*Anuario Económico de España*, 2012), siempre que estos índices superen el de cuota de mercado del municipio urbano central de cada aglomeración. Por ejemplo, Cartagena, con una cuota de mercado de 443 unidades, mantiene los tres indicadores por encima (índice industrial 927, índice comercial, 512, e índice turístico, 760), lo que corresponde a una ciudad de una funcionalidad industrial-terciaria bien equilibrada, mientras que Puertollano, con una cuota de mercado de 102 unidades, destaca solamente por su índice industrial de 459, que muestra una especialización notable en industria y energía.

### 3. Caracterización (posición, potencialidades, limitaciones y estrategias urbanas) de las aglomeraciones de primer grado

Comencemos por la caracterización de 15 ciudades y aglomeraciones medias de primer grado identificadas, de ellas 12 españolas, que encabezan el nivel intermedio del sistema urbano (ver FIG. 2).

Encabezando este grupo se encuentra la conurbación de **San Sebastián-Irún** (Errenteria, Hernani, Tolosa, Lasarte-Oria, Hondarribia, Hendaya, Pasaia, Andoain, Oiartzun, Urnieta, Usurbil, Lezo, Villabona, Astigarraga), que presenta un área funcional (*Donostialdea-Bajo Bidasoa*) en forma de corredor litoral, conectado a la conurbación Bayonne-Côte Basque a través de flujos pendulares y lazos de cooperación transfronteriza, disponiendo de factores favorables para fortalecer esta tendencia en un corredor único Bayonne-San Sebastián de 60

Fig. 2/ Aglomeraciones medias de primer grado

Rango	Área urbana (AU) Aglomeración compacta (AC) Conurbación no metropolitana (CNM)	Número de municipios + 1.000 h.	Población aglomeración (miles)	Población localidad(es) central(es) (miles)	Población residente localidad(es) central(es) (%)
1	San Sebastián-Irún (CNM)	18	452	186/61	41,1/13,4
2	Valladolid (AU)	10	382	309	80,8
3	Tetuán (AU)	2	355	318	89,5
4	Castellón-la Plana (CNM)	9	347	180	48,6
5	Tarragona-Reus (CNM)	11	344	133/106	38,9/30,8
6	Pamplona (AU)	18	343	196	57,1
7	Córdoba (AC)	1	328	328	100
8	Bahía de Algeciras-Gibraltar (CNM)	5	294	114	38,7
9	Santander (AU)	6	268	177	66,0
10	Vitoria (AC)	1	241	241	100
11	Cartagena (AU)	2	237	217	91,5
12	Perpignan (AU)	23	233	117	50,2
13	Almería (AU)	5	222	192	86,4
14	Benidorm-Costa Blanca (CNM)	8	217	73	33,6
15	Braga (AU)	1	210	181	86,1

Fuente: Elaboración propia, a partir de la revisión del Padrón Municipal de población de España, a 1 de enero de 2013, en: [www.ine.es](http://www.ine.es); Censo de Población de Portugal de 2011, en: [www.ine.pt](http://www.ine.pt); Censo de Población de Francia de 2010, en: [www.insee.fr](http://www.insee.fr); Censo de Población de Marruecos de 2004, en: [www.hcp.ma](http://www.hcp.ma).

kilómetros (UNZURRUNZAGA, 2004, VELASCO-GRACIET, 2004), actuando de bisagra en su sector más central la eurociudad Irún-Hondarribia-Hendaya (*Bahía de Txingudi*). La conurbación está bien articulada y es competitiva a nivel de dotación industrial-tecnológica (índice 636), servicios comerciales (índice 532), turísticos (índice 460), culturales y logísticos y es puente entre los sistemas urbanos nacionales español y francés. Dispone de Plan territorial comarcal y de plan estratégico, revisado desde hace años, con una apuesta por la preservación del medio natural y litoral, la movilidad y el transporte público, la internacionalización y la innovación de perfil terciario. En los últimos años, San Sebastián ha potenciado su imagen en turismo urbano y gastronómico, eventos (festival de cine, capitalidad cultural europea 2016) y ha impulsado nuevas y renovadas infraestructuras como el centro de Tabacalera, el Museo de San Telmo, el Kursaal y la red de Casas de Cultura. Sin embargo, la conurbación tiene retos planteados en la renovación del puerto y el área de carácter estratégico de

la Bahía de Pasaia o la alta velocidad ferroviaria, así como limitaciones en el desarrollo de suelo industrial, el aeropuerto local (limitado por los de Bilbao y Biarritz) y la saturación del eje de comunicaciones. Situada a una hora aproximada de distancia de las capitales de Bilbao, Vitoria, Pamplona, Bayonne, que con San Sebastián forman una *pentapole*, trata de extender su atracción más allá de Guipúzcoa.

El área urbana de **Valladolid** (Laguna de Duero, Arroyo de la Encomienda, Cistérniga, Simancas, Zaratán, Santovenia de Pisuerga, Boecillo, Renedo de Esgueva, Viana de Cega) se caracteriza como «metrópoli emergente», conseguido tras un proceso de crecimiento continuado de la aglomeración desde los años 1960 y por la progresiva incorporación de núcleos y urbanizaciones aisladas de baja densidad en un radio de 20 kilómetros, explicado por los precios atractivos del suelo y vivienda, el prestigio del campo, las dotaciones deportivas y zonas verdes, así como por su elección como capital regional. Conecta con el área ur-

bana de Palencia a lo largo de un corredor, si bien con escasas entidades intermedias de población significativa, y a través de la alta velocidad ferroviaria con Madrid (a una hora de distancia), metrópoli que incrementa su influencia y limita, por ejemplo, la viabilidad de su aeropuerto. Recientemente, se ha dotado de Directrices de Ordenación Territorial de ámbito subregional para hacer frente al «crecimiento hueco» del alfoz y de un planeamiento estratégico que trata de hacer de esta ciudad «referencia del Noroeste español» como centro dinámico y equilibrado en las funciones industrial (índice 884), especialización en cluster del automóvil, comercial (índice 840), servicios de salud, culturales (museos, festival de cine) y educativos (Universidad), además de ciudad ferial, si bien el modelo de policentrismo urbano de la región ha limitado sus expectativas de concentración de funciones.

**Tetuán** (Rincón), aglomeración conectada tanto con la vecina Tánger de la que depende, como, a través del corredor del litoral tetuanés, con Ceuta. Se encuentra en una dinámica de rápido crecimiento demográfico que la sitúa en el rango de la 10ª ciudad marroquí, aunque en una situación de fragilidad socioeconómica, al basarse aún, en buena parte, en una economía tradicional (agraria y artesanal), ejerciendo más como capital provincial y ciudad cultural e histórica que como centro de actividad económica, condicionada siempre por la vecindad de la frontera y el escaso desarrollo del Rif, región ruralizada y periférica respecto del sistema urbano marroquí y con una carencia de infraestructura viaria de alta capacidad que interrelacione las ciudades del occidente (Tánger-Tetuán-Ceuta) y del oriente de la región (Nador-Melilla, Oujda), así como falta de disponibilidad de suelo industrial e inversiones o el desarrollo del aeropuerto local, mientras se concentra el esfuerzo dotacional e inversor en los últimos años en el área de Tánger, por lo que Tetuán mantiene una estrategia urbana de conectar con ésta y reservarse sólo un papel de ciudad complementaria en ciertas funciones.

**Castellón-la Plana** (Vila-real, Burriana, Almassora, Onda, Benicàssim, Betxí, Borriol, Alquerías del Niño Perdido), conurbación fragmentada con núcleos de tamaño dispar de arraigada identidad local, donde la capital desempeña un papel de *primus inter pares*, con rivalidad interlocal en lo comercial, deportivo y cultural y apenas servicios mancomunados, a pesar de la vecindad y pertenencia a una misma cuenca de empleo. Castellón es centro industrial de cerámica y petroquímica (índice 698), comercial (índice 512) y de servicios públicos (Uni-

versidad) y mantiene competencia con la metrópoli de Valencia, distante 60 kilómetros, apoyada en una elevada conectividad y movilidad pendular, aunque sin proyectos compartidos, como se refleja en las nuevas instalaciones del nuevo aeropuerto sin uso y la Ciudad del transporte. De otro lado, los núcleos periféricos se caracterizan también en su mayoría por una dinámica industrial (la cerámica —muy afectada por la crisis inmobiliaria— y la agroalimentación) y una fuerte atracción migratoria en años pasados, mientras que el problema generalizado en la comarca de la Plana es la mezcla de usos y dispersión del suelo industrial y residencial, la componente ambiental derivada principalmente de la polución atmosférica de origen industrial y la desigual gestión del planeamiento.

**Tarragona-Reus** (Cambrils, Salou, Vila-seca, Constantí, Els Pallaresos, El Morell, Castelvell del Camp, Vilallonga del Camp, Almofter), espacio conurbado con un modelo fragmentado y con problemas de articulación y conectividad interna, si bien con un proceso de crecimiento importante, tanto por los nuevos desarrollos residenciales y de segunda residencia en el litoral como por la notable actividad industrial (índice 749), logística y de transportes, especialmente animada por el puerto y por la conexión ferroviaria, así como por la actividad comercial (índice 395) y turística (índice 350). Los sucesivos planes estratégicos de las dos ciudades centrales no han funcionado apenas, pero han aportado ideas y proyectos (parques tecnológicos) que han potenciado la imagen y dinámica urbana o la valorización del patrimonio (rehabilitación de los viejos cascos urbanos). Un diagnóstico pormenorizado (GONZÁLEZ, 2004) plantea como factores positivos en la comarca Camp de Tarragona, la competitividad territorial (recursos humanos y sistema urbano) o la accesibilidad exterior y como problemas la sostenibilidad ambiental, (conflictos entre la utilización residencial e industrial), la vertebración interior y la gobernanza administrativa (elevado endeudamiento municipal) y gestión urbanística, tal como se observa en la colisión de los intereses del Plan Director del turismo, la industria básica y petroquímica y la infraestructura portuaria. Asimismo, se acusa la rivalidad entre ambas ciudades, distanciadas solamente 12 kilómetros, en muchos aspectos de la vida cotidiana y la actividad funcional (comercio, prensa, nuevos equipamientos y campus) y también en los diferentes precios del suelo. En cualquier caso, su rango y atracción potencial como segunda aglomeración catalana se ve también limitada por su proximidad a Barcelona.

**Pamplona** (Barañain, Burlada, Egüés, Zizur Mayor, Ansoain, Villava, Berriozar, Aranguren, Noain, Huarte, Berrioplano, Beriain, Orkoien, Cizur, Galar, Ezcabarte, Cendea de Otza), prototipo de área urbana y ciudad comarcal con identidad supramunicipal, bien gestionada por la Mancomunidad, pero con una desigual gestión urbanística local. Así, mientras en la ciudad de Pamplona los desarrollos sucesivos de suelo residencial e industrial han sido bien diseñados y gestionados, algunos municipios periurbanos se caracterizan por sus carencias, lo que se traduce en la misma morfología de salpicado de espacios residenciales e industriales periurbanos. Pamplona es una ciudad diversificada y equilibrada en actividad industrial (índice 606) y comercial (índice 738), bien dotada de infraestructuras de comunicación (aeropuerto), equipamiento sanitario, cultural y universitario, con nivel de desempleo bajo con relación a otras ciudades españolas. Su posición geográfica es idónea en el ámbito regional a la vez que articulada y competitiva en la red de ciudades, a una hora de distancia por autovía de las capitales vascas (Bayonne, San Sebastián, Vitoria) y Logroño y a menos de dos horas de Bilbao y Zaragoza. Las limitaciones proceden de la compleja composición administrativa supralocal y del proceso de envejecimiento demográfico de la ciudad central.

**Córdoba**, cuarta ciudad por tamaño de Andalucía, está caracterizada por ser una aglomeración compacta hasta ahora, aunque las sucesivas parcelaciones incontroladas en las áreas de la Vega y de la Sierra así como ciertos desarrollos residenciales, industriales y logísticos en su extenso territorio municipal han sustituido el modelo compacto por la existencia de un «proceso metropolitano encubierto» (CUENCA, 2013). Ante esto, el planeamiento urbanístico de 2003, en plena etapa de crecimiento inmobiliario, define un modelo urbanístico-territorial renovado, aplicándose criterios de conservación y recualificación y potenciando las interrelaciones campo-ciudad a la hora de proyectar la periferia, caracterizada por la capacidad excesiva de las nuevas extensiones en suelo urbanizable. De otro lado, el efecto positivo que supuso la alta velocidad ferroviaria en 1992 y la finalización de la red de autovías, poco después, alteró en gran medida la centralidad y posición geográfica de Córdoba en cuanto a competitividad con las otras capitales andaluzas y ha potenciado su papel de nodo articulador en el valle del Guadalquivir como centro logístico y de especialización comercial (índice 778), complementado por el sector cultural y turístico urbano (casco históri-

co y Centro de Congresos) aunque no haya podido culminarse su proyecto de «capitalidad cultural», a pesar de su dotación y del reto asumido una década atrás.

**Bahía de Algeciras-Gibraltar** (La Línea de la Concepción, San Roque, Los Barrios), conurbación con un emplazamiento muy particular, una óptima situación geográfica entre dos continentes y mares, en un borde de frontera exterior y vigilada (terrestre, marítima y aérea), por lo que el arco de la Bahía es paradigma de un territorio geoestratégico especial. Con estos factores condicionantes, las localidades y respectivos gobiernos locales han tratado de superar la desarticulación territorial y los efectos de frontera con la Mancomunidad del Campo de Gibraltar para ajustarse a la realidad de una misma cuenca de empleo en un ámbito de fuerte identidad. Su potencial está en el desarrollo portuario (Algeciras, primer puerto español de carga y contenedores y puente de tránsito con Tánger y Ceuta), en el desarrollo de la logística y la industria (índice 262), la actividad comercial (índice 354) o, en parte, en el desarrollo turístico residencial de la franja mediterránea (urbanización de Sotogrande), mientras que sus limitaciones se encuentran en el propio modelo territorial fragmentado de la comarca, la sostenibilidad ambiental de la bahía, la superposición y mezcla de usos del suelo, el alto nivel de desempleo, la satelización de La Línea respecto de Gibraltar y la realidad política separada de este enclave que dificulta un proyecto estratégico compartido.

El área de la Bahía de **Santander** (Camargo, Piélagos, El Astillero, Santa Cruz de Bezana, Marina de Cudeyo) concentra buena parte de la población y actividad de Cantabria como claro exponente de macrocefalia regional, de lo que se han derivado situaciones de bordes conflictivos y crecimiento espacial entre áreas de desarrollo residencial e industrial como de invasión de espacios del litoral, a los que trata de hacer frente el Plan de Ordenación Litoral y las Normas urbanísticas regionales. Sin embargo, se observa una escasa voluntad de ordenación a escala supramunicipal y de adaptar la intervención urbanística al nuevo modelo territorial (Cos, 2007). Santander está bien dotada como ciudad de servicios comerciales (índice 507), en especial los de salud, educativos y culturales, destacando el proyecto 'Centro de Arte Botín', a inaugurar en 2014, bajo la dirección de Renzo Piano que impulsa

«un nuevo modelo de reurbanización terciaria y presión especulativa a partir del suelo portuario» (GIL, 2013),

y se potencia el puerto y el aeropuerto (líneas de bajo coste) con el turismo urbano y de congresos (índice 423), lo que puede representar aquí el modelo de referencia de Bilbao.

**Vitoria**, ciudad con un entorno de pequeños núcleos que no interfieren apenas en su modelo urbano compacto, ocupa el centro de la Llanada alavesa que se ha convertido en nudo de las comunicaciones de la región y, a la vez, ha potenciado relativamente su accesibilidad con el nuevo aeropuerto, especializado en tráfico de carga, que no de viajeros por la proximidad del de Bilbao. El modelo de ciudad de Vitoria, avalado por un proyecto sostenible, bien planificado y gestionado desde el liderazgo municipal, tanto en el casco viejo como en los barrios y nuevas periferias, tiene su origen en el Plan General de Ordenación Urbana de 1963, una década después de iniciarse su expansión residencial e industrial, que verá fortalecer después su centralidad discutida como capitalidad política del País Vasco y la hace competir mejor con las ciudades de parecida talla de su ámbito de proximidad (San Sebastián, Pamplona, Logroño, Burgos). Los procesos de industrialización (índice 1.275, el más elevado de todas las ciudades medias españolas) y de terciarización han ido acompañados con la llegada de inmigración, lo que ha supuesto un crecimiento demográfico sostenido y un refuerzo de dotaciones y servicios públicos, apoyado en una amplia oferta comercial (índice 936, el más elevado también del grupo de estas ciudades), deportiva, educativa y cultural, beneficiada, al igual que en el resto de las ciudades vascas y navarras, por la foralidad. Sus limitaciones se plantean en la demora de la mejora ferroviaria y en la merma de expectativas de las políticas urbanas y los planes estratégico y territorial como consecuencia de la crisis económica para avanzar en el modelo de ciudad a la vanguardia de la sostenibilidad, la buena gestión y la calidad de vida.

**Cartagena** (La Unión), aglomeración próxima al Mar Menor y segunda ciudad de la región murciana, con una arraigada identidad urbana (cantonalismo) y caracterizada por la función portuario-militar, la industria básica y petroquímica (índice 927) y la actividad comercial (índice 512), que ha podido beneficiarse en los últimos años de la política de descentralización, remodelándose las dotaciones de servicios en complementariedad con la metrópoli de Murcia (sede del Parlamento autonómico, Universidad Politécnica, palacio de Congresos y Auditorio, Museo Arqueológico, Hospital), lo que ha cambiado su imagen y ha logrado una actividad económica más equilibrada con un desarrollo turístico (índice 760) apoyado en sus recursos

endógenos y en una mejor conectividad de vías de alta capacidad, si bien permanece como limitación la deficiente accesibilidad ferroviaria, la conectividad con Alicante y Almería y la puesta a punto del nuevo aeropuerto regional situado entre Murcia y Cartagena.

**Perpiñán**, área urbana formada por una corona de municipios de pequeña extensión y población (Canet-en-Roussillon, Saint-Estève, Saint-Cyprien, Cabestany, Rivesaltes, Elne, Pia, Bompas, Le Soler, Toulouges, Canohès, Saleilles, Villeneuve-de-la-Raho, Alénya, Saint-Féliu-d'Avall, Saint-Nazaire, Latour-Bas-Elne, Corneilla-del-Vercol, Théza, Villeneuve-la-Rivière, Saint-Féliu-d'Amont, Sainte-Colombe), que muestra una posición favorable en cuanto centro balneario de tipo estacional y residencial, infraestructura portuaria conectada con el norte de África (Tánger, Argel), aeropuerto, Terminal de Transportes, Mercado internacional, como bisagra entre España y Francia, si bien la cercanía de la frontera supone una ruptura de la centralidad y la accesibilidad. Capital del departamento de Pirineos Orientales (Rosellón, Cataluña-Norte), ha propiciado sus estrategias urbanas como centro cultural y universitario, compitiendo favorablemente por su talla y dotaciones con otras ciudades vecinas de un lado y otro de la frontera (Narbonne, Béziers y Carcassonne, Girona y Figueras), a la vez que se posiciona en la eurorregión del Arco Mediterráneo como punto central entre Barcelona, Toulouse y Montpellier.

**Almería** (Huércal de Almería, Viator, Benahadux, Pechina), área urbana situada en una provincia marginal hasta hace medio siglo en la región de Andalucía, que mantiene una dinámica que ha visto desarrollar el litoral del poniente (centros de El Ejido y Roquetas) y más recientemente del levante (Mojácar y Vera), como consecuencia de la agricultura intensiva y el turismo, lo cual ha potenciado a la capital almeriense. De este modo, se ha impulsado, de un lado, el sistema logístico e intermodal de transporte con la exportación de productos perecederos, la revitalización del aeropuerto y del puerto, en el tránsito de pasajeros con Melilla, Nador, Orán y en menor medida el de carga, y de otro lado, el modelo de ciudad de servicios diversificados, comerciales, culturales (Universidad) y turísticos (índice 429), llevando a cabo una reconfiguración urbana importante en la fachada de la bahía. En competitividad con las ciudades vecinas de rango superior (Granada y Murcia) intenta conectar con las ciudades del Arco Mediterráneo y en menor medida del Norte de África, pero tiene como limitaciones al desarrollo productivo el problema de accesibilidad

ferroviaria, la oferta de suelo industrial y la gestión mancomunada de su área urbana, según el documento *Foro Almería 2025*.

**Benidorm-Costa Blanca** (Villajoyosa, Calp, Altea, l'Alfàs del Pi, La Nucia, Finestrat, Polop), conurbación y eje de ciudades del litoral alicantino, reconocidas en el caso de Benidorm por un modelo propio de crecimiento en vertical y perfil hotelero y residencial de origen nacional y europeo, con el más alto índice turístico (2.973) de las localidades balnearias españolas, debido a la amplia oferta de plazas hoteleras y de apartamentos, que permite albergar en torno a dos millones de visitantes/año, cifra que se amplía junto al resto de localidades de la conurbación. En cambio, la oferta y dotación de servicios y la centralidad urbana de Benidorm y las pequeñas ciudades de Villajoyosa, Calp y Altea se encuentra condicionada por su vecindad a Alicante.

**Braga** (*freguesias* urbanas vecinas de los municipios de Amares y Vila Verde) ha mantenido un crecimiento de ciudad difusa y una malla urbana mal estructurada, que, junto a Guimarães y municipios colindantes, forma parte de una región urbanizada e industrializada con un modelo territorial fragmentado y polinuclear, de contornos imprecisos y muy consumidor de espacio. Ciudad bien posicionada en el Eixo Atlántico, aspira a tener una relativa autonomía de funcionamiento y atractividad con respecto a la vecina área metropolitana de Oporto, como delata el proyecto frustrado de «grande área metropolitana de Braga» que englobaba a 13 municipios y unos 800.000 habitantes. Asimismo, Braga ha impulsado en los dos últimos decenios la rehabilitación de su centro histórico y se ha dotado de infraestructuras de alta capacidad viaria y de telecomunicaciones ('Braga digital') y dotaciones

periféricas (campus universitario, centros comerciales, instalaciones deportivas, nuevo hospital), que han reforzado su centralidad en el valle del Cávado, a la espera de la alta velocidad ferroviaria. Compite con Guimarães con la que se perfila una conurbación bipolar

«jugando ambas un papel de centro complementario, privilegiando una lógica de funcionamiento sistémico, basado en la complementariedad entre centros especializados y a la vez un polo potencial con suficiente masa crítica y carácter metropolitano» (*Plan estratégico de Braga*).

Asimismo, está tratando con relativo éxito de articular las nuevas zonas residenciales y dotaciones comerciales y de servicios del perímetro urbano a las nuevas vías de acceso, revalorizando la calidad de vida urbana y del tejido productivo.

#### 4. Clasificación funcional y caracterización estratégica de las aglomeraciones de segundo grado

Entre estas aglomeraciones se identifican 80 unidades urbanas, de ellas 63 españolas, 15 portuguesas, 1 francesa y 1 marroquí, que analizaremos sucintamente siguiendo una taxonomía funcional que contribuya a esclarecer su complejidad: 1º ciudades de marcada funcionalidad y centralidad político-administrativa (capitales regionales y provinciales y ciudades autónomas), (ver FIG. 3); 2º ciudades de funcionalidad más o menos diversificada (cabeceras comarcales de base terciaria y centros locales de relativa base agraria o industrial) (ver FIG. 4); 3º ciudades y ejes litorales de vocación turística (ver FIG. 5).

FIG. 3/ **Aglomeraciones medias de segundo grado. Ciudades-capitales**

Rango	Área urbana (AU) Aglomeración compacta (AC) Conurbación no metropolitana (CNM)	Número de municipios + 1.000 h.	Población aglomeración (miles)	Población localidad(es) central(es) (miles)	Población residente localidad(es) central(es) (%)
1	León (AU)	10	198	130	65,6
2	Salamanca (AU)	10	192	149	77,6
3	Faro-Loulé-Olhão (CNM)	4	191	64/70/45	33,5/36,6/23,5
4	Huelva (AU)	4	186	148	79,5
5	Burgos (AC)	4	183	179	97,9
6	Bayonne-Côte Basque (CNM)	16	183	46	39,7
7	Logroño (AU)	4	173	153	88,4
8	Albacete (AC)	1	172	172	100

(Continúa).

FIG. 3/ **glomeraciones medias de segundo grado. Ciudades-capitales** (Continuación)

Rango	Área urbana (AU) Aglomeración compacta (AC) Conurbación no metropolitana (CNM)	Número de municipios + 1.000 h.	Población aglomeración (miles)	Población localidad(es) central(es) (miles)	Población residente localidad(es) central(es) (%)
9	Leiria-Marinha Grande (CNM)	2	165	126/38	77,0/23,0
10	Lleida (AU)	5	162	139	85,8
11	Coimbra (AU)	2	160	143	89,3
12	Badajoz (AC)	1	150	150	100
13	Santiago de Compostela (AU)	4	150	96	64,0
14	Guadalajara (AU)	5	148	84	57,4
15	Funchal (AU)	2	147	111	75,7
16	Girona (AU)	8	147	97	65,9
17	Nador (AU)	2	145	125	85,5
18	Ceuta/Fnideq (AU)	2	137	84	61,3
19	Melilla/Beni Ensar (AU)	2	134	83	61,9
20	Ourense (AU)	4	128	107	83,5
21	Aveiro (AU)	2	117	78	66,6
22	Jaén (AC)	1	116	116	100
23	Lugo (AC)	1	98	98	100
24	Palencia (AU)	5	96	80	83,3
25	Toledo (AU)	4	96	83	87,5
26	Cáceres (AC)	1	95	95	100
27	Ciudad Real (AC)	2	89	74	84,2
28	Viana do Castelo (AU)	1	88	88	100
29	Zamora (AU)	2	66	64	96,9
30	Mérida (AC)	2	65	59	90,7
31	Segovia (AU)	4	65	54	83,0
32	Ávila (AC)	1	59	59	100
33	Cuenca (AC)	1	56	56	100
34	Viseu (AU)	1	55	55	100
35	Ponta Delgada (AU)	2	54	27	50
36	Huesca (AC)	1	52	52	100
37	Évora (AC)	1	51	51	100

Fuente: Elaboración propia, a partir de la revisión del Padrón Municipal de población de España, a 1 de enero de 2013, en: [www.ine.es](http://www.ine.es); Censo de Población de Portugal de 2011, en: [www.ine.pt](http://www.ine.pt); Censo de Población de Francia de 2010, en: [www.insee.fr](http://www.insee.fr); Censo de Población de Marruecos de 2004, en: [www.hcp.ma](http://www.hcp.ma).

Fig. 4/ Aglomeraciones medias de segundo grado. Cabeceras comarcales y centros locales

Rango	Área urbana (AU) Aglomeración compacta (AC) Conurbación no metropolitana (CNM)	Número de municipios + 1.000 h.	Población aglomeración (miles)	Población localidad(es) central(es) (miles)	Población residente localidad(es) central(es) (%)
1	Guimarães (AU)	2	181	158	87,2
2	Gandía (AU)	14	136	78	57,3
3	Vila Nova de Famalicão (AU)	1	133	31	23,3
4	Barcelos (AU)	1	120	60	50,0
5	Vecindario (Santa Lucía Tirajana) (CNM)	3	120	60	50,0
6	Torre Pacheco-San Javier (CNM)	4	107	33/32	31,7/29,9
7	Elda-Petrer (CNM)	3	102	54/34	53,0/33,3
8	Paredes-Penañel (CNM)	2	101	86	85,1
9	Manresa (AU)	3	95	76	80,0
10	Alzira-Algemesí-Carcaixent(CNM)	3	94	44/28/20	47,8/29,7/21,2
11	Lorca (AC)	1	92	92	100
12	Orihuela (AC)	1	91	91	100
13	Talavera de la Reina (AC)	1	88	88	100
14	El Ejido (AC)	1	83	83	100
15	Torrelavega (AU)	5	82	54	65,8
16	Alcoy (AU)	3	81	60	74,7
17	Arrecife (AU)	2	76	55	72,3
18	Igualada (AU)	7	76	39	52,0
19	Ponferrada (AU)	3	74	68	92,5
20	Vilagarcía de Arousa (AU)	4	67	37	55,2
21	Don Benito-Villanueva (CNM)	2	63	37/26	58,7/41,2
22	Figueira da Foz (AU)	1	62	62	100
23	Motril (AC)	1	61	61	100
24	Linares (AC)	1	60	60	100
25	Puertollano (AC)	2	58	51	87,9
26	Aranjuez (AC)	1	57	57	100
27	Illescas (AC)	6	55	25	45,4
28	Figueres (AU)	5	54	45	83,3
29	Novelda-Aspe (CNM)	3	54	26/20	48,5/37,0
30	Utrera (AC)	1	52	52	100
31	Entroncamento-Torres Novas (CNM)	2	50	20	40,0

Fuente: Elaboración propia, a partir de la revisión del Padrón Municipal de población de España, a 1 de enero de 2013, en: [www.ine.es](http://www.ine.es); y Censo de Población de Portugal de 2011, en: [www.ine.pt](http://www.ine.pt).

FIG. 5/ Aglomeraciones medias de segundo grado. Ciudades y ejes litorales de vocación turística

Rango	Área urbana (AU) Aglomeración compacta (AC) Conurbación no metropolitana (CNM)	Número de municipios + 1.000 h.	Población aglomeración (miles)	Población localidad(es) central(es) (miles)	Población residente localidad(es) central(es) (%)
1	Torreveja (AU)	7	182	105	57,6
2	Marbella (AU)	1	140	140	100
3	El Vendrell-Calafell (CNM)	9	108	36/24	33,3/22,2
4	Dénia-Jávea (CNM)	6	102	44/33	43,1/32,3
5	Roquetas de Mar (AC)	1	87	87	100
6	Lloret de Mar-Blanes (CNM)	3	86	40/39	46,5/45,3
7	Estepona (CNM)	2	82	67	81,7
8	Portimão-Lagõa (CNM)	2	78	55/23	70,5/29,4
9	Sant Feliu de Guíxols (CNM)	5	66	21	31,8
10	Tenerife Sur (CNM)	2	64	20	31,2
11	Vinarós-Benicarló (CNM)	3	63	28/26	44,4/41,2
12	Ibiza (AU)	3	60	50	83,3

Fuente: Elaboración propia, a partir de la revisión del padrón municipal de población de España, a 1 de enero de 2013, en: [www.ine.es](http://www.ine.es); y Censo de Población de Portugal de 2011, en: [www.ine.pt](http://www.ine.pt).

#### 4.1. Ciudades de marcada función y centralidad político-administrativa

##### 4.1.1. Ciudades-capitales regionales y provinciales

**León** (San Andrés del Rabanedo, Villaquilambre, Valverde de la Virgen, Sariegos, Onzonilla y parte de los municipios de Valdefresno, Santovenia de la Valdoncina, Cuadros, Villaturiel), área urbana que inicia tempranamente un desarrollo periférico apoyado en núcleos preexistentes que han sostenido a manera de «vasos comunicantes» buena parte del crecimiento demográfico e inmobiliario reciente, lo que, ante la ausencia de Directrices de ordenación territorial y la escasa dotación de servicios mancomunados, incrementa la desarticulación de su alfoz. Su anterior impulso industrializador se ha visto moderado posteriormente (índice 327), pero se ha dotado de parque tecnológico y el asentamiento de empresas de sectores informático y biofarmacéutico, habiendo mantenido una economía diversificada en el subsector comercial (índice 400) y potenciado factores endógenos como nodo de comunicaciones, aunque sin apenas tráfico en su aeropuerto, el desarrollo de actividades logísticas, culturales (Universidad, Museos, palacio de Congresos en marcha) y el turismo

urbano. A la vez, a pesar de su posición céntrica en el noroeste ibérico, ha perdido atracción respecto de ciudades vecinas (Valladolid, Oviedo, Burgos) y de Ponferrada, y como consecuencia de la crisis económica se ha frenado la integración de los accesos ferroviarios y se ha resentido como sede bancaria, estando pendiente de un elevado endeudamiento municipal.

**Salamanca** (Santa Marta de Tormes, Villamayor, Carbajosa de la Sagrada, Villares de la Reina, Cabrerizos, Doñinos, Aldeatejada, Calvarrasa de Abajo, Pelabravo), ciudad con desarrollos residenciales salpicados en los núcleos anejos y posicionada en el cruce de la Vía de la Plata y la diagonal Aveiro-Irún, trata de reforzarse con nuevas dotaciones (Aeropuerto, Plataforma logística, Recinto ferial, Centro de congresos). Sus funciones más destacadas son las comerciales (índice 473), complementadas con los servicios de salud e investigación, el turismo urbano (ciudad patrimonio) y la notable atracción cultural (Universidades con presencia de alumnos extranjeros). Ciudad con atracción en parte de las provincias de Zamora y Ávila, alta Extremadura y Beira Interior portuguesa, sus limitaciones están en la despoblación de su provincia, situada en el tramo central de la Raya ibérica, la accesibilidad ferroviaria y el reducido sector industrial.

**Faro-Loulé-Olhão** (São Brás de Alportel), conurbación en nebulosa, encabezada por la capital regional del Algarve, con fuerte presencia del espacio turístico-residencial, que presenta una singularidad en el esquema urbano portugués con un denso desarrollo de asentamientos y urbanizaciones y una economía de servicios estrechamente ligada a los flujos turísticos, aquí potenciado por el aeropuerto de Faro y el puerto de Olhão. En los últimos años viene reduciendo su dependencia de Lisboa por el desarrollo de su actividad económica (parques industriales, polo tecnológico, campus universitario y centros comerciales) y en paralelo incrementa su conectividad y proyectos de cooperación con Huelva y Sevilla.

**Huelva** (Aljaraque, Palos de la Frontera, San Juan del Puerto), área urbana fragmentada y desarticulada como consecuencia del desarrollo de periferias de carácter industrial y turístico-residencial a ambos lados del Tinto y del Odiel. La aglomeración ha tenido un notable crecimiento tras haber sido elegida polo de desarrollo de industrias químicas, y la posterior construcción de infraestructuras portuarias y vías de alta capacidad. Ello ha provocado un impacto ambiental muy considerable que se remediará, en cierta medida, con la sustitución de las fuentes de energía contaminante y con el Plan corrector de vertidos. Ciudad bien posicionada entre la metrópoli de Sevilla y las ciudades del Algarve a partir del desarrollo litoral del Occidente onubense y la nueva autovía que ha facilitado un mayor acercamiento a Portugal. El modelo de Huelva ha sido el de una ciudad industrial y portuaria hasta que en fechas recientes trata de reposicionarse en la región, diversificando su economía con dotaciones comerciales (índice 365) y servicios públicos (Universidad) y haciendo frente a la agresión ambiental de origen industrial.

**Burgos** (Alfoz de Quintanadueñas, Villagonzalo de Pedernales, Villalbilla de Burgos), ciudad que a partir del polo de desarrollo de 1963 mantiene una especialización industrial (índice 941), en equilibrio con las actividades comercial (índice 494) y de servicios (Universidad), así como destino del turismo urbano. Además de la amplia oferta de suelo industrial y reciente dotación del parque tecnológico, ha reforzado sus infraestructuras y equipamientos (nueva estación ferroviaria, ronda de circunvalación, aeropuerto, centro aduanero, museos, palacio de congresos, hospital) e impulsado una reconfiguración urbana notable (rehabilitación casco viejo, construcción de bulvar tras liberar suelo ferroviario). Mantiene una posición geográfica favorable como

«relevante centro urbano localizado estratégicamente... en los sistemas territoriales peninsular y regional, condicionado por su posición de puerta de entrada hacia la Meseta y el sur peninsular desde Europa» (RIVAS, 2010: 124)

y, a la vez, competitiva en cuanto a especialización industrial y accesibilidad con ciudades próximas (Vitoria, Santander, Logroño, Palencia, León, Valladolid), si bien tiene un área de influencia de reducida población y se encuentra limitada por su cercanía a Madrid.

**Bayonne-Côte Basque** (Anglet, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Tarnos, Boucau, Ciboure, Bidart, Saint Martin de Seignaux, Labenne, Ondres, Saint Pierre d'Irube, Urcuit, Lahonce, Arbonne, Guéthary), conurbación que engloba una envolvente o «territorio bayonés» formada por un cuasi continuo urbano de los departamentos de Pirineos Occidentales y Landas y dispone de instituciones interlocales (Comunidad urbana) y un Esquema de Ordenación Territorial. La aglomeración tiene como puntos fuertes la oferta de suelo residencial e industrial, asociado al puerto de Bidart, la dotación turística de la Costa vasca y landesa más la imagen destacada internacional de Biarritz, así como el aeropuerto, la logística e infraestructura asociada a la frontera y la función de paso, en una situación de contacto privilegiada, mientras que como punto débil se encuentra el estancamiento demográfico. Sus estrategias urbanas están enfocadas en competir y cooperar no tanto con Burdeos sino con las ciudades cercanas de San Sebastián, Pamplona y Pau, capital francesa de escasas relaciones con poblaciones españolas.

**Logroño** (Lardero, Villamediana de Iregua y Oyón —provincia de Álava—), ciudad bien posicionada en el corredor del Valle del Ebro, a relativa distancia de las metrópolis de Zaragoza o Bilbao y cercana a Pamplona, Burgos y Vitoria. Capital regional que encabeza un peculiar subsistema de pequeñas ciudades (Calahorra, Arnedo, Haro), con un proceso de crecimiento paralelo a una dinámica expansiva y planificada (protección del Casco antiguo y de la huerta de la Vega) y una amplia oferta de suelo, que ha posibilitado una notable actividad industrial (índice 359) y comercial (índice 480), así como dotaciones de infraestructuras (aeropuerto) y de servicios ajustadas al tamaño poblacional de su región (Universidad, Hospital, Palacio de Congresos, Casa de la Ciencia).

**Albacete**, ciudad compacta con localidades circundantes con las que comparte una misma cuenca de empleo (La Gineta, La Roda, Chin-

chilla). Primer centro de la región castellano-manchega, y capital provincial dotada con nuevas infraestructuras de comunicaciones (alta velocidad ferroviaria, aeropuerto) y de servicios (campus universitario) favorecida por el modelo policéntrico regional, por lo que juega también un papel de nodo-puente respecto de las ciudades de Valencia y Murcia, a la vez que mantiene una notable actividad comercial (índice 525) de cara a su extensa área de influencia.

**Leiria-Marinha Grande**, eje de ciudades poco consolidado y con deficiente articulación del tejido urbano e industrial (SÁ MARQUES, 1997), incorporado al sistema urbano del territorio entre Lisboa y Coimbra y asociado a poblaciones vecinas de menor talla (Pombal, Ourém y Batalha). Por su lado, Marinha Grande se especializa en la industria del vidrio y Leiria, capital de distrito, en dotación comercial con grandes superficies en su periferia que hacen sombra al centro histórico, así como en la oferta de servicios públicos y turísticos por su proximidad a Fátima.

**Lleida** (Alcarrás, Alpicat, Torrefarrera, Alcoletge), ciudad caracterizada por una favorable accesibilidad viaria y ferroviaria, puerta de Cataluña hacia el Valle del Ebro y la España interior, a mitad de camino entre Barcelona, Zaragoza y Tarragona, y donde se ubican industrias y actividades comerciales renovadas (índice 466), así como dotaciones de comunicaciones (aeropuerto) y de servicios que aprovisionan a la población de su provincia y Andorra. Mantiene una imagen de ciudad dinámica e innovadora con cierto equilibrio funcional (ferial, industria, Universidad).

**Coimbra** (Condeixa-a-Nova), área urbana apoyada en ciertos desarrollos industriales y residenciales en núcleos de relativa proximidad (Mealhada, Cantanhede, Lousá y Figueira da Foz) sin llegar a formar un aglomerado y un modelo de concertación territorial. Ciudad histórica y universitaria que se ha renovado en los dos últimos decenios en cuanto a infraestructuras viarias (accesibilidad a la autopista, cierre del cinturón circular) y suelo industrial, así como dotaciones ('Grande Forum', nueva centralidad que revitaliza la banda izquierda del río Mondego) y espacios de innovación (polos universitarios de salud, de tecnología y empresas). Sin embargo,

«la posición geográfica de Coimbra es simultáneamente estratégica y periférica. De aquí resulta una dualidad de situaciones que en nada han ayudado al desarrollo de la ciudad y su región» (SANTOS, 2013: 191),

pues se caracteriza como núcleo principal del centro de Portugal, a mitad de distancia de Porto y Lisboa, compitiendo con la dotaciones de nivel universitario y de servicios públicos de ciudades de parecido rango (Aveiro, Viseu o Leiria) y con limitaciones como la carencia de aeropuerto.

**Badajoz**, mayor población de Extremadura, capital provincial de carácter fronterizo y de posición periférica, incluso para su extenso territorio de influencia, con un escaso desarrollo y dinámica urbana hasta fechas recientes, limitándose a impulsar el papel de centro terciario y administrativo y a animarse con nuevas dotaciones comerciales ('Faro', nueva centralidad a pie de frontera y referente para la población portuguesa vecina) y culturales (campus universitario), si bien no se han podido desarrollar infraestructuras como el aeropuerto y especialmente la alta velocidad ferroviaria Madrid-Lisboa como consecuencia de la crisis económica.

**Santiago de Compostela** (Ames, Teo, Brión), ciudad histórica con características singulares como meta jacobea, ciudad episcopal y con un área urbana expansiva en los últimos años, manteniendo acuerdos de gestión mancomunada y de desarrollo de suelo con los municipios limítrofes. Ciudad patrimonio y destino del turismo urbano y religioso ha incrementado en los últimos años su funcionalidad central como capital política de Galicia, bien ubicada para ejercer «intermediación» y servir de nodo de la red de ciudades gallegas y en particular del Eixo Atlántico. De este modo, su posicionamiento geográfico ventajoso ha posibilitado nuevos desarrollos industriales y dotaciones logísticas y comerciales (Ferial) y culturales (capitalidad europea de la cultura, desarrollo de la Universidad y macroproyecto de la 'Ciudad de la Cultura'), animado por las mejoras del aeropuerto y la alta velocidad ferroviaria, pendiente de enlazar con Vigo-Porto y con Madrid.

**Guadalajara** (Azuqueca de Henares, Alovera, Cabanillas del Campo, Marchamalo), área urbana de extensión física y poblacional a lo largo del Corredor del Henares, próxima a Madrid (55 kilómetros) y al aeropuerto de Barajas y afectada por el proceso de metropolización (desarrollos residenciales e industriales, nuevos accesos viarios y ferroviarios) y cercanía a Alcalá de Henares (25 kilómetros) con la que comparte servicios como la Universidad. Asimismo, la dinámica creciente poblacional del área urbana se ha visto acompañada de la actividad industrial, comercial y de servicios, que ha producido un perfil económico más diversi-

ficado y de la imagen de ciudad, no exenta por ello de una posición regional contrapuesta, de un lado, una gran dependencia de Madrid y Alcalá, y, de otro lado, una desconexión con la red de ciudades de la región castellano-manchega «si no es a través de Madrid», mientras que su factor condicionante se encuentra en la despoblación y ruralización de su provincia.

**Funchal** (Câmara de Lobos), capital de la región autónoma de Madeira, de extensión y población reducida aunque buena accesibilidad. Funchal es fruto de la capitalidad y de un modelo de desarrollo urbano basado en los servicios turísticos de gran atracción y demanda internacional, a impulso de la identidad insular y las infraestructuras renovadas del puerto de cruceros y aeropuerto. Su potencial está previsiblemente en una mayor conectividad y cooperación con las ciudades canarias y regiones atlánticas.

**Girona** (Salt, Sarrià de Ter, Bescanó, Sant Gregori, Quart, Fornells de la Selva, Bordills), área urbana en crecimiento y consolidación y una de las ciudades españolas de mejor calidad de vida y elevado nivel de renta, destacando por su planeamiento urbano y estratégico (*Proyecto de ciudad*), nuevas localizaciones industriales, empresas y dotaciones comerciales (índice 263) y de servicios con una especialización cultural (Universidad, Ciudad de las Artes), favorecido por la mejora sustancial de la accesibilidad viaria, ferroviaria y aeroportuaria con vuelos internacionales de bajo coste con ciudades europeas, aunque en buena parte viajeros con origen/destino en Barcelona. A mitad de distancia de Barcelona y Perpignan, se ha posicionado ventajosamente por el desarrollo turístico de la Costa Brava. Resta por rematar la comunicación ferroviaria con Francia y atender a los problemas de exclusión social en su periferia urbana.

**Ourense** (Barbadás, O Pereiro de Aguiar, San Cibrao das Viñas), ciudad de la Galicia interior, situada en un lugar singular de cruce de caminos tradicionales, con una actividad preferentemente comercial (índice 318) y de servicios y recientemente favorecida por la descentralización de Vigo (campus universitario, factoría de automóviles Citröen, parque tecnológico), que durante la última etapa desarrollista se ha caracterizado, a la vez, por el deterioro urbano, apenas frenado por la planificación salvo en los planes especiales del casco viejo y de riberas, y por el crecimiento periférico y la fragmentación del tejido residencial e industrial, con un proceso de crecimiento salpicado del poblamiento rural preexistente.

**Aveiro** (Ilhavo), ciudad con una malla periurbana poco consolidada y una gran fragmentación del espacio, como consecuencia del poblamiento litoral lineal, la expansión periférica de los asentamientos y el efecto barrera de las grandes infraestructuras. Mantiene un animado polo portuario industrial (textil, metalúrgico, cerámica) capaz de organizar un vasto *hinterland*, potenciado por la relativa proximidad de Porto y Coimbra, habiendo tenido la ciudad una importante renovación de accesos viarios, parque industrial, servicios públicos (Universidad) y equipamientos comerciales, culturales y deportivos, que ha desarrollado el tejido social y empresarial así como el incremento de población.

**Jaén**, ciudad que ha mantenido con dificultades la centralidad de su área provincial, reforzando su atracción comercial y de servicios (Universidad) y compitiendo con Granada y Córdoba. En años anteriores ha tenido un crecimiento periférico residencial de diferente densidad en Nuevo Jaén y en la vega del Guadalbullón y, en menor medida, de suelo industrial. Sus limitaciones se encuentran en el desarrollo de infraestructuras ferroviarias y el fuerte endeudamiento municipal.

**Lugo**, capital de una provincia de componente rural, que hasta ahora ha desarrollado sus funciones administrativa y comercial, pasa a tener una funcionalidad más diversificada con cierta actividad industrial, cultural (Campus universitario) y también turística, aunque mantiene una dependencia respecto de La Coruña y en menor medida de Santiago y establece su competencia con Ourense y Ponferrada.

**Palencia** (Venta de Baños, Villamuriel de Cerrato, Grijota, Villalobón), ciudad situada en el corredor viario y ferroviario más activo de la región de Castilla y León, aunque condicionada por su relativa vecindad a Valladolid (flujos pendulares diarios, atracción comercial y de servicios), se ha beneficiado de esa posición geográfica en la localización de la factoría Renault en Villamuriel y el enclave logístico central de Venta de Baños (programa CYLOG 2007-2015), completando su capitalidad provincial con la actividad comercial (índice 206). De otro lado, el planeamiento urbano vigente de Palencia proyecta la ocupación residencial de la margen derecha del Carrión y la superación de la barrera ferroviaria para promover un modelo urbano más compacto.

**Toledo** (Argés, Cobisa, Burguillos de Toledo), capital regional manchega, con renovadas actividades comerciales e industriales además

de las propias del turismo urbano y nuevos equipamientos socioculturales (ciudad patrimonio con centro histórico monumental), aunque muy dependiente del destino turístico de Madrid y animado por visitas diurnas que apenas generan estancias hoteleras. El Plan vigente de ordenación urbana presenta un modelo territorial y urbanístico ambicioso para articular las tramas urbanas viejas y nuevas y «compatibilizar monumentalidad y modernidad». Toledo, por otro lado, está desplazada de los principales corredores viarios que parten de Madrid hacia Portugal y Andalucía, mientras que el modelo policéntrico apoyado por la Junta de Castilla-La Mancha ha limitado su papel de capitalidad regional.

**Cáceres**, ciudad central del norte de Extremadura, formando un triángulo policéntrico con Badajoz y Mérida en buena parte de las funciones administrativas y servicios públicos y culturales (ciudad patrimonio, campus universitario). Situada en el eje de la Vía de la Plata, ha sido hasta ahora una ciudad periférica, limitada a su área provincial de amplios espacios rurales vacíos, en competencia con Salamanca y sobre todo Badajoz. El esfuerzo desarrollado ha tenido resultados en la infraestructura viaria, pero ha quedado interrumpido por la crisis económica el proyecto de alta velocidad ferroviaria Madrid-Lisboa y la mejora de la conectividad interurbana extremeña.

**Ciudad Real** (Miguelturra), aglomeración, con un crecimiento poblacional y funcional sostenido, conectando la mancha urbana a partir de la construcción de infraestructuras viarias y ferroviarias. Capital de una extensa provincia, sembrada de pequeñas ciudades y villas y con una discutida atracción en este ámbito, entra en un nuevo escenario a partir de la reciente dotación terciaria (campus universitario) y acceso a la alta velocidad ferroviaria, que aportan mayor atracción subregional, movilidad pendular con Madrid y remodelación de su periferia urbana, a la vez que nuevas ideas para el planeamiento y diseño urbanístico, con proyectos e iniciativas empresariales que confluyen en el plan estratégico 'Ciudad Real 2015', truncados por su desmesura (aeropuerto privado, complejo de ocio) que, sumado al fracaso de Caja Castilla-La Mancha, ha dejado tras sí una frustración como en pocas ciudades.

**Viana do Castelo**, núcleo histórico y portuario que en los últimos años mantiene un declive considerable como consecuencia de la reducción de la actividad portuaria, la industria naval y la cerámica y por su deficiente articulación a

la nueva red viaria de la autopista Oporto-Vigo. La ciudad ha tenido un crecimiento desordenado en la periferia y trata ahora, a través de un plan estratégico, de dinamizar la actividad turística como nicho de congresos y negocios a la vez que se implantan nuevas dotaciones de servicios.

**Zamora** (Villaralbo), capital de una provincia ruralizada y de menor dinamismo económico, debido a su carácter periférico y territorio fronterizo de grandes espacios vacíos. Se encuentra a la espera de infraestructuras de comunicación interurbana como la finalización de la autovía de la Plata y la alta velocidad ferroviaria Madrid-Galicia. Su competitividad se ha incrementado relativamente con nuevas dotaciones terciarias (campus universitario, museos), pero es limitada su actividad comercial (índice 161) frente a ciudades como Salamanca y Valladolid y solo es destacable por la atracción y potencial de cooperación respecto a Bragança y Trás-os-Montes.

**Segovia** (Palazuelos de Eresma, La Lastrilla, San Cristóbal de Segovia), ciudad caracterizada como centro de una pequeña provincia, limítrofe con Madrid y Valladolid, y por ser ciudad patrimonio y de servicios, con un activo turismo urbano, complementado por la atracción del Sitio Real de San Ildefonso. Asimismo sobresale por su atractivo residencial por la vecindad a Madrid y la movilidad pendular a través de autopista y alta velocidad ferroviaria (efecto Madrid). De otro lado, la aplicación del planeamiento urbano y las Directrices territoriales del área tratan de compatibilizar la protección y sostenibilidad ambiental y la atraktividad como destino turístico.

**Mérida** (Calamonte), ciudad que ha potenciado su centralidad a partir de la elección como capital de Extremadura, adoptando un papel de intermediación respecto de Cáceres y Badajoz, con las cuales rivaliza como nodo logístico y en funciones comerciales (índice 160) y culturales (campus universitario, museos). Al mismo tiempo, se ha dotado de un plan de protección del centro histórico que ha mejorado la movilidad y el turismo urbano, junto a nuevas infraestructuras de comunicación intraurbana y un proyecto de variante ferroviaria.

**Ávila**, ciudad ajustada en su talla poblacional a la dimensión de su territorio provincial y a su dependencia de Madrid, cuyo efecto de vecindad es muy notable en dotaciones como la Academia nacional de Policía y la procedencia mayoritaria de los visitantes turistas. El perfil de su actividad es terciario con unos similares

índices comercial (135) y turístico (134), si bien mantiene cierta actividad industrial. Como ciudad patrimonio mantiene estrategias de dinamización turístico-cultural, al igual que la vecina Segovia, aunque de una menor accesibilidad respecto de Madrid.

**Cuenca**, capital de una provincia ruralizada y en buena medida despoblada, como consecuencia de su marginación y posición periférica regional. Ciudad patrimonio a la vez que centro comercial (índice 125) y de servicios de buena parte de la provincia, ha mejorado recientemente su acceso viario y ferroviario a partir de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia, por lo que acorta distancias con ambas metrópolis.

**Viseu**, aglomeración bien posicionada en la autovía Aveiro-Vilar Formoso, que accede desde Portugal a España con el mayor tráfico de camiones, lo que ha posibilitado la implantación de un dinámico tejido empresarial volcado a la logística y la diversificación industrial de exportación, a la vez que ha visto renovada su dotación de servicios (hospital distrital, campus universitario).

**Ponta Delgada** (descontando *freguesias* rurales, más el municipio de Lagoa), capital de la región de las Azores. Los rasgos de acusada insularidad y perifericidad así como los de una escasa población en su propia área de influencia son mitigados por su papel de centro regional de servicios y de comunicaciones (puerto y aeropuerto internacional) con una cierta especialización turística.

**Huesca**, capital de una provincia de baja densidad de población y ciudad con apenas entorno periurbano. Su actividad es predominantemente terciaria, sobresaliendo su perfil comercial (índice 133), estando condicionada por el efecto de vecindad de Zaragoza, a la que se une por autovía y alta velocidad ferroviaria, recibiendo también en los últimos años dotaciones descentralizadas de desigual fortuna como el aeropuerto, el parque tecnológico y el campus universitario.

**Évora** (descontando *freguesias* rurales de su extenso municipio), centro histórico de la región de Alentejo, mantiene en los últimos decenios un estancamiento demográfico y una actividad industrial reducida, especializándose como centro de servicios públicos y comerciales, reforzado por su posición entre Lisboa y Badajoz y también con una oferta de turismo urbano (ciudad patrimonio) y de enseñanzas universitarias.

#### 4.1.2. *Ciudades del borde sur del sistema urbano español*

Corresponde diferenciar a continuación, con cierto detenimiento, un subgrupo de ciudades africanas, la capital provincial marroquí de Nador y sobre todo las dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Estas dos, enclaves fronterizos con Marruecos, caracterizadas por rasgos similares: a) una dependencia del comercio de contrabando, amparado en el régimen fiscal especial del puerto, sin *hinterland* propio y tráficos, en mayor parte, de distribución hacia el consumo marroquí, b) un tamaño de población y una dinámica de crecimiento demográfico y espacial similares que traspasa la frontera, convirtiendo lo que en principio eran dos ciudades-isla en sendas aglomeraciones transfronterizas, pero también c) ciudades divididas por la frontera internacional, con dos economías y sistemas de vida forzosamente separados, sin atención a programas de cooperación transfronteriza, pero a la vez unidas por pasos fronterizos convertidos en corredores de denso flujo peatonal en horas diurnas. Entre otros rasgos, se distinguen también por ser plazas de soberanía con fuerte representación de la guarnición militar que ocupa un tercio de su espacio, centros de paso obligado bidireccional entre Europa y África, España y Marruecos, ciudades de denso tráfico comercial «atípico» con un destino local y sobre todo marroquí (miles de «porteadoras» de multiflujos diarios al servicio del pequeño comercio y el contrabando), dominio de la interculturalidad con presencia de una minoría mayoritaria (población marroquí-bereber) y minorías hindú, judía y negro-africana, que se traduce en una notable segregación socio-espacial de barrios urbanos, y, por último, una situación geoestratégica sometida a la incertidumbre y los vaivenes de las relaciones hispano-marroquíes, que oscilan entre el «cordón umbilical» y la «manzana de la discordia».

**Ceuta/Fnideq** (municipio fronterizo marroquí denominado anteriormente Castillejos) forman conjuntamente una aglomeración de 84.000 y 53.000 habitantes, respectivamente. Ceuta está unida a España a través de Algeciras por barco y helicóptero, mientras que su comunicación por tierra se dirige más hacia el litoral mediterráneo marroquí (área vacacional de los ceutíes) que hacia las vecinas ciudades de Tánger y Tetuán. El Gobierno autónomo a través del planeamiento urbano y estratégico ha animado la recuperación urbana con proyectos en el conjunto histórico y dotaciones enfocadas al turismo, mientras que la Autoridad portuaria ha dinamizado la actividad y espacio logístico

del puerto, con las limitaciones de plaza fuerte y la competencia cada vez mayor del puerto Tánger-Med. Ceuta mantiene, asimismo, un problema de endeudamiento, un puerto excesivamente volcado a la circulación de viajeros del paso del Estrecho, la coexistencia de administraciones civil y militar y la dependencia respecto de la distribución comercial.

**Melilla/Beni Ensar** (municipio fronterizo marroquí que se extiende de modo desordenado a lo largo del perímetro exterior melillense), formando también una aglomeración dividida de 80.000 y 31.000 habitantes. Melilla repite buena parte de los rasgos de Ceuta, aunque es una ciudad más distante de la península Ibérica y con tráficos más diversificados, al disponer de aeropuerto local (vuelos con Málaga, Madrid y en menor medida con Almería y Granada) y también por vía marítima (Málaga, Motril, Almería) y a la vez más relacionada, si cabe, contando con los condicionantes estrictos del paso fronterizo, con la vecina ciudad de Nador, destino vacacional y de ocio para los melillenses, a la espera de que en un futuro próximo se convierta en un espacio de conurbación.

**Nador** (Zenghanghane), distante de Melilla 12 kilómetros y ubicada al pie de la Mar Chica. Aglomeración de expansión física y económica reciente, con graves problemas ambientales, apoyada en el puerto, el aeropuerto y la nueva línea ferroviaria, e interrelacionada con Melilla por flujos pendulares laborales, lazos comerciales e inversiones, y nodo de conexión con la emigración exterior asentada en Francia y España. Se encuentra afectada también, como todo el Rif oriental, por el cierre de la frontera con Argelia, después de dos décadas, que la convierte en un territorio en fondo de saco, y por la actividad de contrabando. Frente a ello, trata de potenciarse como centro de actividad económica, compitiendo en servicios con Al Hoceima y la capital regional Oujda, mejorando sus relaciones con Melilla y también con Almería y Málaga.

#### 4.2. Ciudades cabeceras comarcales y centros locales de relativa base agraria o industrial

**Guimarães** (Vizela), centro del eje de ciudades del Valle Medio del Ave y ciudad histórica, caracterizada por la producción industrial (textil y calzado) afectada desde hace años por la crisis, a la cual ha hecho frente por medio de políticas de protección y reconfiguración urba-

na que han propiciado dotaciones culturales (capitalidad cultural europea, y campus universitario). Menos dotada que Braga en comercio y nuevas tecnologías, a través del 'Plano Estratégico do Ave' (eje Guimarães-Famalicão-Trofa-Santo Tirso) trata de afianzarse con un perfil de distrito industrial en el escenario de la postcrisis, revalorizando sus factores endógenos y haciendo frente a las limitaciones de accesibilidad ferroviaria, desarticulación territorial y desarrollo sostenible.

**Gandía** (Oliva, Bellreguard, La Font d'en Carrós, Daimús, Piles, Almoines, Miramar, Real de Gandía, Palma de Gandía, Benirredrá, l'Alquería de la Contessa, Rafelcofer, Potríes), cabecera de la comarca valenciana de La Safor, aglutinando en su entorno un conjunto de localidades con dinámicas complementarias: la turístico-residencial del litoral que encabeza Gandía (índice turístico 269 e índice comercial 239) y que se prolonga por el norte hacia Cullera y por el sur hacia Denia y Jávea, y la agraria de las huertas interiores (Oliva).

**Vila Nova de Famalicão**, área urbana poco consolidada de núcleos diseminados e industria dispersa en intersticios que dificulta la articulación territorial. Estructura económica de base industrial de especialización textil y demografía de fuerte crecimiento en años pasados y que ha sufrido de forma intensa la crisis actual, que ha minorado la calidad de vida urbana y la cohesión social. Asimismo, destaca por su posición central en el cuadrilátero de las ciudades de Braga, Guimarães y Oporto.

**Barcelos**, área urbana de poblamiento diseminado con un núcleo histórico central y una envolvente periférica en el valle del Cávado de espacios valorizados, agrícolas y protegidos, que no ocultan la dispersión en nebulosa e intercalada de residencias y naves industriales del sector textil, del calzado y de la cerámica artística. Población de arraigada identidad cultural en el ámbito regional (mercado semanal), trata de reforzar la oferta comercial y de equipamientos como también de impulsar los servicios turísticos, haciendo frente a la atraktividad de Braga y de Oporto.

**Vecindario** (parte municipio de Santa Lucía de Tirajana y totalidad de los municipios de Ingeño y Agüimes), conurbación de núcleos y barrios del este de Gran Canaria, con una dinámica reciente de crecimiento físico y poblacional, apoyado en una actividad diversificada de agricultura de invernaderos, industrial y logística (polígono de Arinaga), comercial (centro de Vecindario) y el aeropuerto insular.

**Torre Pacheco-San Javier** (San Pedro del Pinatar, Los Alcázares), poblaciones muy afectadas por la crisis económica y el desempleo, próximas a Cartagena, la primera caracterizada como centro agrario y comercial, mientras San Javier es localidad donde se ubica el aeropuerto de Murcia y mantiene dotaciones comerciales y oferta turística (índice 122) en el área del Mar Menor.

**Elda-Petrer** (Monóvar), aglomeración en la que Elda ejerce de centro de la comarca Medio Vinalopó, con una equilibrada actividad industrial (calzado para la exportación) y comercial, limitada por su vecindad a Alicante y a Elche, lo que fomenta también una notable migración pendular diaria.

**Paredes-Penafiel** (municipio de Paredes y *fre-guesias* urbanas del municipio de Penafiel — Penafiel, Guilhufe, Milhundos, Novelas, Santa Marta, Santiago—), aglomeración de denso poblamiento de tipología unifamiliar, ubicado en la segunda corona periférica del Gran Oporto, y afectado por una intensa migración pendular, con fuerte presión inmobiliaria en años pasados y elevada dependencia de la metrópoli, que se traduce en una cierta satelización a pesar de la mejora en infraestructuras urbanas y en equipamientos.

**Manresa** (Sant Joan de Vilatorrada, Sant Fruitós de Bages), cabecera de la comarca de Bages y ciudad con una dinámica expansiva, con una actividad equilibrada entre los subsectores industrial y comercial, destaca como centro de servicios para el área del Prepirineo y por su accesibilidad viaria con Barcelona, lo que ha posibilitado un notable flujo de población pendular a la vez que dotaciones como el campus politécnico.

**Alzira-Algemesí-Carcaixent**, localidades encabezadas por Alzira en la comarca Ribera Alta del Júcar, con especialización agraria en cultivo de cítricos (16,1% de los trabajadores en Carcaixent) y centro de un área de denso poblamiento, con una actividad diversificada, en el interior de la provincia de Valencia, metrópoli que por su relativa proximidad condiciona su equipamiento y de servicios y anima la migración pendular.

**Lorca**, aglomeración con un término municipal extenso y cabecera del occidente de la región murciana, con un papel destacado de centro comercial (índice 208) y de servicios, apoyado en la distancia a la metrópoli de Murcia y bien posicionada entre esta capital y Almería.

**Orihuela**, centro tradicional de la Vega Baja del Segura, entre las metrópolis de Murcia y Alicante-Elche, sirviendo de centro comercial y de servicios (sede episcopal, campus universitario) en un espacio dinámico por la actividad agraria y turístico-residencial, favorecida por la vecindad al litoral de Torre Vieja y el Mar Menor.

**Talavera de la Reina**, ciudad caracterizada como centro comercial notable (índice 303) en el valle del Tajo, con influencia en el occidente de la provincia de Toledo y ciudad con la que compite. En los últimos años ha mejorado su imagen urbana por la rehabilitación de su centro y la remodelación del entorno de la estación ferroviaria, estando pendiente la puesta a punto de la alta velocidad.

**El Ejido**, núcleo urbano del poniente almeriense, caracterizado por una mancha de enarenados con avance en las localidades vecinas (Adra, Berja, Dalías y Roquetas). Ciudad de rápido crecimiento en los últimos cincuenta años como destino de una población inmigrante nacional y extranjera atraída por el sector agrario de invernaderos (30,5% de los trabajadores), los servicios (índice comercial 249) y el turismo (urbanización de Almerimar), con una población autóctona caracterizada por rentas medias elevadas, si bien se ha convertido en uno de los municipios más endeudados.

**Torrelavega** (Suances, Reocín, Cartes, Polanco), centro agroganadero a la vez que industrial en el interior de la región de Cantabria, afectado por la crisis de sus industrias, apostando por empresas de innovación en el desarrollo del 'Corredor logístico industrial de Cantabria' y en servicios terciarios complementarios a los de Santander, tratando de reafirmar su propia identidad y distanciarse de ser una «ciudad satélite» de ésta.

**Alcoy** (Cocentaina, Muro de Alcoy), centro de la comarca Hoya de Alcoy, con una especialización industrial en el pasado, hoy más caracterizado por la actividad comercial (índice 155) y de servicios. Su estrategia en los últimos años ha sido impulsar el desarrollo sostenible (rehabilitación modélica del centro histórico y protección ambiental del entorno) a la vez que la innovación industrial.

**Arrecife** (Tías), cabecera de la isla de Lanzarote, mantiene una dinámica de crecimiento apoyado en una renovada infraestructura portuaria y aeroportuaria y en las funciones administrativas y comerciales, además de la función turístico-residencial (índice 164), con complejos que aportan una imagen atractiva.

**Igualada** (Vilanova del Camí, Santa Margarida de Montbui, Capellades, La Torre de Claramunt, Odena, La Pobla de Claramunt), cabecera de la comarca de Anoia y caracterizada como centro de una relativa actividad industrial (índice 152) y de servicios para la población comarcal, relativamente distante de Barcelona.

**Ponferrada** (Camponaraya, Cubillos del Sil), cabecera de la comarca de El Bierzo de características identitarias singulares. Ciudad que ha tenido un continuado crecimiento a lo largo del siglo xx a impulso de la industrialización energética y la actividad minera del valle del Sil. Centro comercial (índice 167) y de servicios con irradiación en el occidente de León y oriente de Ourense, participa de notables dotaciones recientes (hospital, campus universitario, 'Ciudad de la energía'), aunque afectada por la crisis minera e industrial y con dificultades de mejora del acceso ferroviario a Galicia.

**Vilagarcía de Arousa** (Cambados, Vilanova de Arousa, Illa de Arousa), cabecera del sector sur de la ría de Arousa y puerto de cierto tráfico mercantil y pesquero, mantiene a duras penas su centralidad comercial y de servicios como consecuencia de la proximidad de Vigo y Pontevedra.

**Don Benito-Villanueva de la Serena**, centros agrarios tradicionales en la vega del Guadiana, aunque con una baja población agraria registrada (10% en Don Benito y 17% en Villanueva), e igualmente localidades muy parejas en la dotación de servicios.

**Figueira da Foz**, ciudad atlántica portuguesa, centro complementario en cuanto a la prestación de funciones (puerto de exportación, polo industrial diversificado, playa y deporte y ocio urbano de calidad) respecto a Coimbra, distante 40 kilómetros, y la Región Centro, pero con limitaciones derivadas de su desplazamiento de los principales ejes de comunicación Norte-Sur del país, así como de la estacionalidad del turismo.

**Motril**, ciudad que sirve al sur de la provincia de Granada, espacio caracterizado por la actividad de agricultura intensiva en la vega y de turismo residencial en el litoral, favorecido por las buenas comunicaciones viarias y teniendo como apoyo el puerto de carga y una creciente diversificación terciaria (índice comercial 136), bien posicionada como ciudad intermedia entre Málaga y Almería.

**Linares**, centro principal del norte de la provincia de Jaén, caracterizado en el pasado como

núcleo minero-industrial, mantiene cierta actividad industrial (índice 129) y comercial (índice 148). Los servicios locales funcionan en mancomunidad con los municipios vecinos, sirviendo de centro de servicios comarcales (hospital) y de tipo descentralizado (campus político), si bien su limitación mayor es su alejamiento relativo de las grandes infraestructuras viarias.

**Puertollano** (Argamasilla de Calatrava), ciudad periférica en el sistema urbano y conectada con Madrid y Ciudad Real por alta velocidad ferroviaria, lo que aporta cierta migración pendular. Su actividad industrial es relevante (índice 459) entre las ciudades de interior, y de ella deriva su problema mayor, la contaminación del complejo petroquímico, y su estrategia de la valorización del patrimonio minero-industrial.

**Aranjuez**, ciudad del sur de Madrid, en el valle del Tajo, que a pesar de su relativa proximidad a la metrópoli mantiene su identidad urbana y una cierta actividad industrial y comercial, así como una especialización en oferta turística, habida cuenta de su notable patrimonio urbano.

**Figueres** (Vilafant, Vilamalla, Vilabertran, Vilasacra), cabecera de la comarca del Alt Empordà, al norte de Girona, mantiene una dinámica propia de crecimiento demográfico, económico y urbanístico, con un centro atractivo para el comercio (índice 124) y el turismo (Museo de Dalí), que por su situación entre Girona y Perpignan y proximidad a la frontera es favorecida como polo logístico y de comunicaciones y estación de alta velocidad ferroviaria.

**Novelda-Aspe** (Monforte del Cid), localidades con cierta especialización industrial (índice 160 en Novelda) y en menor medida comercial, pero limitada como consecuencia de su proximidad y dependencia de Alicante y Elche.

**Illescas** (Yuncos, Esquivias, Yeles, Numancia de la Sagra, y Casarrubuelos —Comunidad de Madrid—), cabecera de la comarca toledana de La Sagra y hasta donde alcanzan las urbanizaciones periféricas del sur de Madrid y su influencia en cuanto a pendularidad y actividad comercial e industrial. Localidades muy afectadas por la crisis económica y el desempleo, se encuentran bien posicionadas para el asentamiento de actividades, asimismo favorecidas por el «efecto de frontera fiscal» entre comunidades autónomas.

**Utrera**, localidad sevillana con una economía dependiente de la producción agraria (27,7% de los afiliados a la Seguridad Social), que desempeña un papel de centro comarcal de

servicios, aunque limitado por su relativa proximidad a Sevilla.

**Entroncamento-Torres Novas** (parte de municipios de Torres Novas-*freguesias* de Torres Novas, Meia Via, Riachos, Lapas- y de Vilanova da Barquinha —*freguesias* de Vilanova, Moita do Norte, Atalaia—), centros de funcionalidad complementaria: Entroncamento, nodo principal de la red de ferrocarriles portugueses, con problemas severos de articulación y accesibilidad urbana derivados de la barrera ferroviaria y de la ubicación de acuartelamientos, mientras que Torres Novas es un centro comercial renovado. Sin embargo, a pesar de su óptima posición geográfica y acceso a las principales vías de comunicación del país apenas han desarrollado su potencial industrial y logístico.

#### 4.3. Ciudades y ejes litorales de vocación turística

Un primer grupo de poblaciones mayores de cien mil habitantes. **Torre Vieja** (Pilar de la Horadada, Rojales, Guardamar del Segura, San Miguel de Salinas, Formentera del Segura, Benijófar), centro balneario prototipo del turismo residencial, caracterizado por un explosivo crecimiento poblacional e inmobiliario, rivalizando en centralidad de servicios con Orihuela y San Javier y dependiendo de las dotaciones e infraestructuras (aeropuerto) de Alicante. **Marbella**, capital de la Costa del Sol Occidental y primer destino del turismo nacional e internacional del litoral andaluz (índice 1.672), ha tenido un rápido crecimiento poblacional a la vez que funcional (índice comercial 541), bien relacionada con la metrópoli de Málaga y dependiente de su aeropuerto y dotaciones superiores. **El Vendrell-Calafell** (Torredembarra, Cunit, Roda de Bará, Altafulla, Creixell, La Pobla de Montornés, Bellvei), eje de ciudades en las que destaca El Vendrell como cabecera de la comarca del Baix Penedés, diferenciada en la zona de litoral por su especialización en la actividad turístico-residencial. Por su situación geográfica se encuentra dependiente de Tarragona y Barcelona. **Denia-Jávea** (Pedreguer, Ondara, Gata de Gorgos, el Verger), centros en la comarca de La Marina Alta, de actividad dominante turístico-residencial, complementada con la actividad agraria de los núcleos de interior. Por su relativa distancia a las ciudades mayores de la región (Valencia y Alicante) se encuentran bien dotados de servicios.

**Roquetas de Mar**, localidad del Poniente almeriense en la vecindad de las ciudades de

El Ejido y Almería (aeropuerto), cuya atracción limita las funciones y servicios de esta localidad, que mantiene una elevada dedicación al sector de invernaderos agrícolas (25,5% de los trabajadores) así como una notable especialización turística (índice 1.032). **Lloret de Mar-Blanes** (Tossa de Mar), área urbanizada de la Costa Brava donde destacan ambas ciudades, volcadas al turismo residencial y hotelero (en el caso de Lloret, índice 1.086), siendo dependientes de la centralidad y dotaciones (aeropuerto, servicios) tanto de Barcelona como de Girona. **Estepona** (Manilva), localidades especializadas en el turismo residencial nacional e internacional (índice 636) y en parte dependientes del equipamiento terciario de Marbella y de Málaga (aeropuerto) y menos de las localidades vecinas de la Bahía de Algeciras. **Portimão-Lagoa**, asentamientos y urbanizaciones litorales del Algarve occidental con un dinámico ritmo demográfico y especialización en el turismo estacional de origen europeo y nacional, con dotaciones comerciales y de servicios públicos y privados, conectando directamente con centros tradicionales del litoral (Lagos) e interior de la región (Silves, Monchique) y dependiendo de la centralidad regional de Faro (aeropuerto y dotaciones superiores). **Sant Feliu de Guíxols** (Palamós, Calonge, Castell-Platja d'Aro, Santa Cristina d'Aro), localidades de destino del turismo residencial, ejerciendo Palamós de puerto pesquero, y a la vez dependientes del aeropuerto y dotaciones de la ciudad de Girona. **Tenerife Sur** (área litoral de los municipios de Adeje y Arona), conjunto de nuevas localidades destacando el puerto de Los Cristianos y el área de Playa de las Américas, perteneciente a ambos municipios, que por su proximidad al aeropuerto internacional ha posibilitado uno de los mayores complejos turísticos españoles (índices 2.809 de Adeje y 2.006 de Arona). **Vinarós-Benicarló** (Peñíscola), eje de ciudades en la comarca castellanense del Bajo Maestrazgo y localidades de economía diversificada agraria e industrial (puerto pesquero y de carga de Vinarós) y de servicios comerciales (Benicarló), a la vez que centros de destino turístico-residencial, en especial Peñíscola. Por último, **Ibiza** (entidades anexas de municipios vecinos, Sant Rafel de Sa Creu y Sant Jordi de Ses Salines), centro comercial tradicional y de servicios de la isla de Ibiza, se ha especializado en el turismo hotelero y residencial (índice 274), con una atractiva imagen internacional, potenciada por el puerto y el aeropuerto, lo que ha desbordado el perímetro de la ciudad histórica con un modelo desarrollista a partir de los años 1960.

## 5. Comentarios y observaciones finales

Se contaba de entrada con, al menos, tres retos en la investigación: En primer término, plantear como objetivo el análisis de las ciudades y aglomeraciones medias, caracterizadas por una gran complejidad conceptual, de tipologías y estructuras. En segundo término, tomar como ámbito de referencia los dos sistemas urbanos ibéricos y tener en cuenta además los bordes del sistema español con los sistemas francés y marroquí. Y, en tercer término, aunque sin suficientes indicadores ajustados al análisis comparativo de las aglomeraciones de los distintos sistemas, insistir en que es necesario abordar el sistema portugués (a la postre, el sistema ibérico, incluyendo los enclaves de Andorra y Gibraltar) y, en lo posible, los espacios de contacto del sur francés y del norte marroquí, por pertenecer al mismo esquema relacional intersistemas.

El estudio condujo a revisar, a la vez, la fuente de información comentada del *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España* y la metodología seguida en estudio anterior sobre las metrópolis en este mismo ámbito de referencia (LÓPEZ, 2013), habida cuenta del cambio de nivel urbano y el incremento de unidades urbanas analizadas (que pasan de 19 metrópolis a ser 95 ciudades y aglomeraciones medias), en cuanto a la reconsideración de los rasgos y estrategias de cada unidad urbana, al contrastar ahora las estrategias de articulación y posición geográfica, actividades económicas, dotaciones e infraestructuras, planeamiento y proyectos, imagen e identidad urbana, potencialidades y limitaciones, como también la atractividad, competitividad y cooperación en red.

En este sentido, resta hacer ciertos comentarios acerca del papel que mantienen las ciudades y aglomeraciones medias, en su mayor o menor grado de autonomía respecto de las áreas metropolitanas. Una primera observación es relativa a la presencia de ciudades con una densidad y estructura desigual según las regiones, de un lado, *redes de proximidad* de ciudades de similar rango (País Vasco-Navarra-La Rioja y Noroeste de Portugal), *corredores y ejes de ciudades* (Mediterráneo español, Eixo Atlántico Galicia-Norte de Portugal), y, de otro lado, un modelo monocéntrico de ciudades aisladas (Aragón, áreas de la Raya ibérica), a la vez que un modelo policéntrico y consolidado en algunas regiones (Castilla-La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, Galicia, Algarve). A la vez, se pueden clasificar las estructuras urbanas en, al menos,

dos supuestos: *estructuras policéntricas* entre dos o más ciudades o desarrollos urbanos litorales y de espacios conurbados, y *estructuras monocéntricas*, a partir del desarrollo, en mayor o menor grado, de un alfoz periurbano o sin apenas alfoz, caso de aglomeraciones de un municipio y un modelo urbano compacto.

Una segunda observación atañe al *efecto aglomeración*, en lo que se refiere a los flujos bidireccionales residencia-trabajo, limitaciones de equipamientos y otros condicionantes, constata que este es muy notable en los casos de Tetuán (efecto Tánger), Ourense (efecto Vigo), Huesca (efecto Zaragoza), Palencia (efecto Valladolid), Torrelavega (efecto Santander), Braga, Guimarães, Barcelos, Famalicão, Paredes (efecto Oporto), Girona, Tarragona, Reus y Lleida (efecto Barcelona), como en Guadalajara, Toledo, Talavera, Segovia, Ávila (efecto Madrid), en donde se traduce, de hecho, un tránsito del área metropolitana, ceñida a la Comunidad de Madrid, hacia una región urbana policéntrica o región centro (SOLÍS, 2011), observado a lo largo de ejes de crecimiento demográfico y residencial en cuanto al parque de viviendas, la segunda residencia y la movilidad pendular laboral y por compras.

Una tercera observación atiende a otro tipo de efectos motivados por la crisis económica actual, traducidos, en mayor o menor medida, en las dinámicas urbanas, en los niveles de empleo y actividad, en la frustración o la ralentización de los proyectos de grandes infraestructuras y equipamientos, en el endeudamiento de las administraciones públicas locales (especialmente en Córdoba, Jaén, Ceuta, León, El Ejido, La Línea o Estepona), como también en el planteamiento del proyecto estratégico de ciudad, la competitividad interurbana o la misma imagen urbana.

Una cuarta observación constata el peso indiscutible en el sistema urbano que tienen las capitales políticas, así como el creciente peso de las ciudades cabeceras, que vienen a ser, en diferente medida, *segundas capitales* en el ámbito subregional, la mayor parte de ellas dependientes de las capitales regionales y provinciales vecinas, con las que compiten con desigual resultado (exitoso en el caso de Figueres respecto de Girona, Talavera de la Reina respecto de Toledo o Ponferrada respecto de León) y adoptan un papel intermediario esencial en el esquema relacional de la red de ciudades. También, se observa la reducida centralidad y atractividad de las ciudades y ejes del litoral, muy dependientes respecto de las dotaciones de las metrópolis y de las ciudades capitales.

Otro tipo de observaciones se podrían hacer también referidas a las estrategias urbanas planteadas en los últimos años por las aglomeraciones y ciudades medias, en cuanto que estas se han centrado en proyectos desarrollados de infraestructuras de comunicación (estaciones ferroviarias, ampliación de puertos y aeropuertos, cinturones de ronda y accesos), nuevas centralidades de equipamientos y grandes superficies comerciales, políticas urbanas ajustadas y a menudo volcadas a un planeamiento orientado a la especulación y la reurbanización terciaria y residencial, así como nuevas actividades económicas (parques tecnológicos y empresariales, logísticas) y proyectos culturales a veces unidos a eventos. La crisis económica del último periodo ha frenado o vaciado muchos de los proyectos, en su puesta a punto y sobre todo consolidación, contando con que

«las transformaciones previstas han podido desencadenar una fuerte presión urbanística especulativa y generar notables desequilibrios entre unas áreas urbanas y otras, sin contar las potenciales pérdidas de patrimonio, de tejido social, de identidad y de memoria histórica» (GIL, 2013),

a propósito de la discutida ubicación del nuevo Centro de Arte en Santander.

## 6. Bibliografía y Documentación de referencia

- AAVV (2001): *Dinámicas urbanas y sistema urbano en el Suroeste Europeo*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid (Documentos de síntesis).
- (2003): *Sistema Urbano Nacional. Síntese*. Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, DGOTDU, Lisboa.
- ADAM, B. (2006): «Medium-sized cities in urban regions», *European Planning Studies*, 14 (4): 547-555.
- ANDRÉS LÓPEZ, G. (2008): «Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?», *Scripta Nova*, 270. [En línea: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-49.htm>].
- ANUARIO ECONÓMICO DE ESPAÑA (2012): La Caixa. [En línea: <http://www.anuarieco.la-caixa.comunicacions.com>].
- BRUNET, R. (1997): *Villes moyennes: point de vue de géographe*. En: N. COMMERÇON & P. GOJJON (dirs.), *Villes moyennes*: 13-25, Presses Universitaires de Lyon, Lyon.
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. & M. PANADERO MOYA, (coords.) (2013): *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*. Biblioteca Nueva, Madrid.
- COS GUERRA, O. DE & A. DE MEER LECHA-MARZO, (2007): Planeamiento urbanístico y crecimiento urbano. Importancia de la escala metropolitana en la definición del modelo territorial. *Biblio 3 W*, 754. [En línea: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-754.htm>].
- COSTA, E. M. DA (2002): «Cidades médias: contribuições para sua definição», *Finisterra*, 74: 101-128.
- CUENCA MUÑOZ, J. M. & J. GÓMEZ DE HITA & A. MULLERO MENDIGORRI (2013): «Procesos metropolitanos encubiertos: Córdoba como caso de estudio», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, LXV (177): 511-532.
- DAVEAU, S. (1995): *Portugal Geográfico*. Edições João Sá da Costa, Lisboa.
- DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire) (2007): *Les villes moyennes françaises*. La documentation française, Paris.
- ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO (2013): *Áreas urbanas + 50. Información estadística de las grandes áreas urbanas españolas*. Madrid. [En línea: [www.fomento.gob.es/MFOM.CP.web/detallepublicacion.aspx?idpub=BAW013](http://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.web/detallepublicacion.aspx?idpub=BAW013)].
- ESPAÑA. MINISTERIO DE VIVIENDA (2007): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España, 2006*. Madrid. [En línea: <http://atlas.vivienda.es>].
- FERIA TORIBIO, J. M. (2010): «La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas a partir de la variable residencia-trabajo», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 164: 189-210.
- GIL DE ARRIBA, C. (2013): Reordenación sin mirar atrás. El caso del frente marítimo de Santander... *Biblio 3W*, 1049 (27). [En línea: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049-27.htm>].

- GONZÁLEZ REVERTÉ, F. & OLIVERAS SAMITIER, J. (2004): *Ordenació del territori i sostenibilitat al Camp de Tarragona*. Fundació Josep Recasens, Reus.
- LE JEANNIC, Th. (1996): La délimitation des nouvelles aires urbaines. En: D. PUMAIN & F. GODARD (coords). *Données urbaines*, pp. 165-172, Anthropos, París.
- LLOP, J. M. & E. USÓN (eds.) (2012): *Ciudades intermedias. Dimensiones y definiciones*. Universitat de Lleida, Lleida.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (1998): «Áreas urbanas y ciudades medias de Castilla y León. Rasgos, problemas y políticas», *Medio Ambiente de Castilla y León*, 9: 44-49.
- (2010): *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Biblioteca Nueva, Madrid.
- (2013): «Estrategias de recualificación e innovación en las metrópolis ibéricas. Una revisión en tiempo de crisis», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 175: 43-62.
- RIVAS SANZ, J. L. DE LAS (dir.) (2010): *Informe, El estado de las ciudades de Castilla y León. Resumen ejecutivo*. Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento, Valladolid.
- SÁ MARQUES, T. (coord.) (1997): *Sistema urbano nacional. Cidades médias e dinâmicas territoriais*, vol. 2. DGOTDU, Lisboa.
- SANTAMARIA, F. (2000): «La notion de ville moyenne en France, en Espagne et au Royaume-Uni», *Annales de Géographie*, 613: 227-239.
- SANTOS, N. (2013): Coimbra: a organização da cidade e o centro histórico urbano. En: J. A. RIO FERNANDES & M. E. Beltrão Sposito (orgs.) *A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. Universidade do Porto-CEGOT: 189-209, Oporto.
- SOLÍS TRAPERO, E. (2011): Del área metropolitana hacia la región urbana policéntrica madrileña: cambio de escala, estructura y articulación territorial. Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Tesis Doctoral. [En línea: [eprints.ucm.es/13733/1/T33109.pdf](http://eprints.ucm.es/13733/1/T33109.pdf)].
- TOINARD, S. (1996): «La ville moyenne: mythe ou réalité?», *Norois*, 171: 537-543.
- UNZURRUNZAGA, X. (2004): Donostia-Bayonne. En: A. FONT, ed. *L'explosió de la ciutat*: 264-285. COAC, Barcelona.
- VELASCO-GRACIET, A. (2004): «L'Eurocité Bayonne-St. Sebastien, une construction urbaine transfrontalière», *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 4: 509-520.
- ZOIDO, F. & al. (2013): *Diccionario de Urbanismo, Geografía urbana y Ordenación del Territorio*. Cátedra, Madrid.