



CIUDADES MEDIAS EN ESPAÑA: POSICIÓN EN LA RED URBANA Y PROCESOS URBANOS RECIENTES ¹

Joan Ganau Casas
Joan Vilagrasa Ibarz

El objetivo del presente artículo es reflexionar sobre el futuro de las ciudades españolas de rango medio en el actual proceso de globalización, que está generando una creciente polarización en torno a las grandes ciudades. Consta de una primera parte sobre el actual papel de las ciudades medias en la red urbana, una segunda parte que estudia la evolución reciente de este tipo de asentamientos y, finalmente, en la tercera, se analizan algunas estrategias y políticas urbanas de diferenciación y promoción, que buscan situar la ciudad de forma favorable dentro de las redes urbanas mundiales.

Las definiciones de “ciudad media” son muy diversas en el mundo. Desde una perspectiva cuantitativa, el Banco Mundial considera esta categoría hasta 1.000.000 de habitantes, y para la Unión Europea el espectro se mueve entre los 50.000 y 500.000 habitantes (Bellet & Llop, 2001). Para el caso español las definiciones no son tampoco homogéneas, aceptándose, siempre, un cierto grado de arbitrariedad en la definición (Esteban & López, 1989, Vilagrasa, 1999).

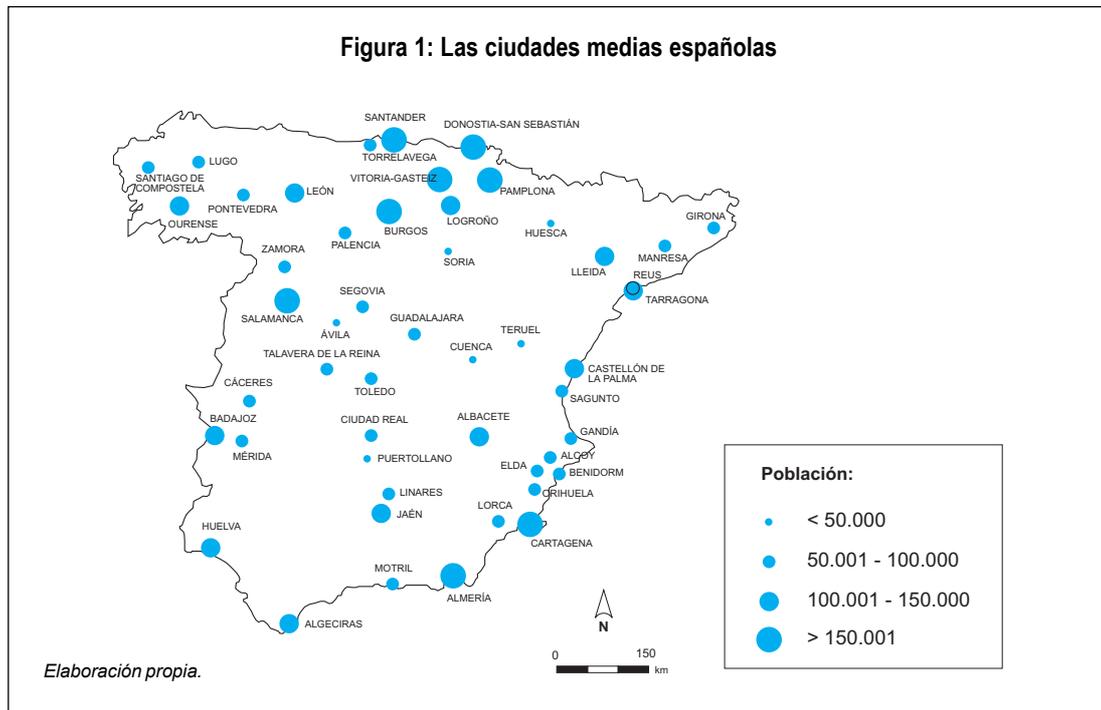
El análisis que sigue se basa en 50 ciudades escogidas con los siguientes criterios:

- 1) tener entre 50.000 y 300.000 habitantes;
- 2) incluir las capitales de provincia menores a 50.000 habitantes;
- 3) excluir las ciudades que forman parte de áreas metropolitanas de ciudades de rango superior y aquellas que configuran áreas metropolitanas propias mayores de 400.000 habitantes.

La Figura 1 muestra el conjunto resultante. De él se puede destacar la existencia de cinco capitales provinciales con población menor a 50.000 habitantes, que contrasta con otras ocho ciudades mayores de 150.000 habitantes. También puede destacarse el hecho de que algunas de las ciudades consideradas se encuentran muy cercanas entre ellas formando áreas urbanas extensas. En este sentido destacan los conjuntos Santander -Torrelavega y Tarragona-Reus que forman en ambos casos regiones urbanas mayores de 300.000 habitantes ².

¹ El presente artículo forma parte de un proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (BSO-2000-185) y de título: *Ciudades medias y ciudades intermedias en España: Posición en la red urbana y procesos urbanos recientes*.

² Una selección de casos de estudio siempre es discutible. En este artículo, además de los criterios expuestos, se han excluido Ceuta y Melilla por considerarlos ejemplos sujetos a dinámicas poco comparables a las de otras ciudades españolas. Pontevedra se considera conjuntamente con el área urbana de Vigo y por ello tampoco se analiza, mientras que Oviedo y Gijón se consideran cabezas de una aglomeración que abarca buena parte del Principado de Asturias.



Desde una perspectiva cualitativa, las ciudades medias se han considerado casi siempre como parte de jerarquías urbanas y casi siempre como parte subordinada. También, desde la óptica clásica de los estudios geográficos, se ha considerado la ciudad media con relación a un territorio o región que lidera.

Estas ciudades se convierten, así, en centros regionales que tradicionalmente han actuado como mercado, han producido y sobre todo distribuido bienes y servicios, han organizado la red de infraestructuras viarias y de transporte y, muy frecuentemente, han administrado una demarcación política, que en España ha sido la provincia.

Esta situación se consolidó en España a lo largo de todo el siglo XIX. Según Carmen Delgado (1995) el proceso de modernización de las ciudades medias españolas combinó la reorganización administrativa derivada de la nueva ordenación provincial de 1833, la articulación de un sistema de transportes basado en el ferrocarril e, inducido por ambos procesos, la reordenación espacial de las actividades productivas, surgiendo pocas áreas industriales pero haciendo emerger verdaderos mercados regionales. El resultado fue un desarrollo desigual del sistema de asentamientos español que supuso un nuevo posicionamiento de las diversas capitales en el conjunto de la red urbana.

Desde los últimos decenios del siglo XX se está asistiendo a una reestructuración importante del territorio español que actuará de forma ambivalente en las ciudades medias, bien resituándolas en el nuevo sistema urbano en posiciones privilegiadas, en unos casos, bien propi-



ciando su estancamiento absoluto o su retroceso relativo, en otros. Ello se produce, en gran parte, como producto de los procesos de globalización económica, desde hace tiempo bien estudiados y comprendidos para las grandes ciudades. Se trata de incorporar aquello que es común en las aproximaciones corrientes al sistema mundial de ciudades o a las grandes urbes de los países con economías eficientes, al nivel jerárquico inferior que llamamos ciudades medias. En este sentido hay que destacar dos cuestiones:

Por una parte se da una creciente interconexión de los centros que concentran los procesos de decisión. Ello implica un corolario evidente: los procesos de marginalización territorial de aquellos lugares que no accedan en un término temporal razonable a los modernos sistemas de transporte, comunicación e información.

Por otra parte, existe una mayor indeterminación de los flujos económicos y una mayor movilidad, es decir una creciente indefinición de los factores de localización de la actividad económica. El corolario, en este caso, lo constituye la creciente competitividad entre municipios para captar recursos y la importancia creciente de las estrategias locales de promoción del lugar para situarlo de forma competitiva en el conjunto territorial.

Ambas cuestiones priman en las perspectivas de resituación de las ciudades medias españolas. En este sentido hay que prestar atención a tres aspectos. En primer lugar, la diferente posición de cada ciudad en la red urbana española y europea. En segundo lugar, las formas territoriales nuevas que están emergiendo, muy condicionadas por la reestructuración regional. Finalmente, las diferentes estrategias de promoción, recalificación y ordenación urbanas, es decir, los diferentes proyectos de ciudad que asumen los diversos municipios.

1. Posición de las ciudades medias en la red urbana

La situación actual y evolución previsible de cada una de las ciudades estudiadas en el conjunto de la red urbana depende de diversos elementos que aquí se consideran:

- El número de habitantes de cada ciudad, o masa crítica.
- La posición de la ciudad en el emergente sistema urbano europeo.
- El proceso de metropolización acaecido en algunas regiones españolas.
- Una nueva organización territorial derivada en gran parte de la consolidación del sistema autonómico español.
- La situación de cada ciudad con respecto a las grandes infraestructuras de transporte.

Tabla 1: Indicadores de masa crítica

Ciudad	Población 2001	% sobre población provincial	Índice de actividad	Índice de área de mercado	Nivel de renta
Vitoria-Gasteiz	218.902	75,8	788	534	7
Pamplona-Iruña	186.245	33,5	843	424	9
Santander	185.231	34,5	475	448	6
Cartagena	183.799	15,4	507	422	5
San Sebastián-Donosti	181.064	26,6	808	464	9
Almería	170.994	32,1	348	410	5
Burgos	166.251	47,5	597	403	6
Salamanca	158.523	45,3	401	394	5
Albacete	149.507	40,7	386	345	5
Castellón de la Plana	146.563	30,2	539	388	7
Huelva	141.334	30,6	352	327	4
León	137.384	27,5	439	353	6
Badajoz	136.319	20,5	309	327	3
Logroño	131.655	48,7	438	325	7
Tarragona	115.153	18,8	421	308	7
Lérida	113.040	31,0	438	318	9
Jaén	111.406	17,3	271	265	5
Orense	109.051	31,6	306	290	6
Algeciras	105.066	9,3	202	232	3
Santiago de C.	93.381	8,4	251	245	5
Reus	90.056	14,7	241	235	7
Lugo	88.901	24,4	245	222	5
Cáceres	82.034	20,1	184	198	5
Palencia	80.836	45,6	184	197	6
Lorca	77.075	6,5	178	175	4
Talavera de la Reina	76.011	14,2	165	183	4
Gerona	75.256	13,0	291	220	10
Toledo	69.450	13,0	177	176	5
Guadalajara	67.640	39,4	169	164	5
Zamora	65.633	32,4	154	168	5
Manresa	63.929	1,3	196	177	7
Ponferrada	63.233	12,7	147	156	5
Ciudad Real	61.280	12,8	145	156	5
Alcoy	60.288	4,0	151	152	5
Gandia	60.211	2,7	229	156	5
Linares	57.796	8,9	117	127	4
Benidorm	57.227	3,8	186	153	5
Sagunto	57.017	2,6	173	142	5
Orihuela/Oriola	56.129	3,8	113	132	5
Torrelavega	55.909	10,4	163	140	5
Segovia	54.039	36,8	133	145	6
Elda	51.816	3,5	128	129	4
Mérida	51.056	7,7	118	123	3
Motril	50.812	6,3	97	118	3
Puertollano	49.613	10,4	202	112	3
Ávila	47.967	29,3	109	123	6
Cuenca	46.491	23,1	95	114	6
Huesca	45.874	22,3	121	124	9
Soria	34.640	37,9	89	98	6
Teruel	30.789	22,6	72	82	8

Fuente: INE y Anuario Socioeconómico La Caixa, 2001.



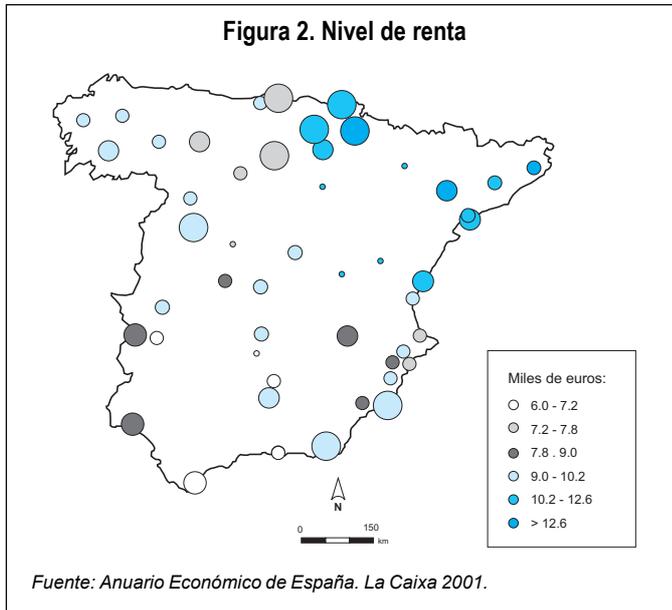
1.1. Masa crítica

Las 50 ciudades analizadas oscilan entre los casi 219.000 habitantes de Vitoria-Gasteiz hasta los poco más de 30.000 de Teruel. Obviamente, la diferencia de población es un primer dato para la comprensión de las potencialidades de cada ciudad media. 19 núcleos tienen más de 100.000 habitantes, 25 entre 50.000 y 100.000 y 6 más tienen menos de 50.000. La Tabla 1 muestra como el rango de cada ciudad según población coincide en gran medida con el valor de diferentes indicadores de la actividad económica como son el "índice de actividad" y la "cuota de mercado". En ambos casos se observa una ordenación muy parecida entre población e indicadores, existiendo una correlación del 0,91 entre número de habitantes e índice de actividad económica y alcanzando el 0,99 al correlacionarse población y cuota de mercado. Esta última tiene especial significación puesto que la "cuota de mercado" no sólo mide el consumo del municipio, sino también el de su área de influencia. En este sentido, los datos de la Tabla 1 señalan muy pocas desviaciones relevantes. Tal vez la más significativa corresponda a Gerona, que mantiene una cuota de mercado bastante superior a la que corresponde por población. Ello se debe a la importancia de su área urbana, distribuida en diversos municipios contiguos que tienen como centro funcional este municipio.

Otra cuestión a valorar es el área de influencia regional. Si se toma como referencia la población provincial resulta que en una muy considerable cantidad de ocasiones, 26, una ciudad, que es siempre la capital de provincia, absorbe más de una quinta parte de la población provincial. En algunos casos, en los que hay más de una ciudad de tamaño medio en la misma provincia, los porcentajes aumentan, como Santander y Torrelavega en Cantabria, León y Ponferrada en la provincia de León o Badajoz y Mérida en la de Badajoz, y en algunos casos en los que anteriormente no alcanzaban el 20 por ciento lo sobrepasan holgadamente. Es el caso de Tarragona con Reus, de Jaén con Linares, de Toledo y Talavera de la Reina y de Ciudad Real con Puertollano. El resto de casos, en los que el porcentaje de población residente en la ciudad media respecto al total provincial es bajo, obedece a la existencia de una aglomeración metropolitana. La única excepción vuelve a ser Gerona, con un porcentaje pequeño de concentración provincial; en parte por las características de su división municipal, ya explicada anteriormente, y también por mantener, esta provincia, una red urbana de pequeñas ciudades muy consolidada.

1.2. Situación con respecto al núcleo central de la Unión Europea

Se parte de un escenario en el que España se sitúa en la periferia territorial de la Unión Europea, con unas áreas, comprendidas en el cuadrante noreste de la Península, en proceso de conexión e integración a la red territorial central (el llamado *Norte del Sur* - Réclus, 1989 - o *Núcleo Nuevo* - Parkinson, 1991) y el resto en una situación aún excéntrica dentro del sistema urbano. Tal situación presenta, lógicamente, elementos correctores de un esquema extremadamente simplista. Los más destacables son la situación de Madrid, en el extremo sur del cua-



drante, y de las regiones urbanas del levante valenciano, alicantino y murciano; la existencia de áreas urbanas muy potentes en Andalucía y las implicaciones futuras de la necesaria resituación de Portugal dentro de la Unión Europea.

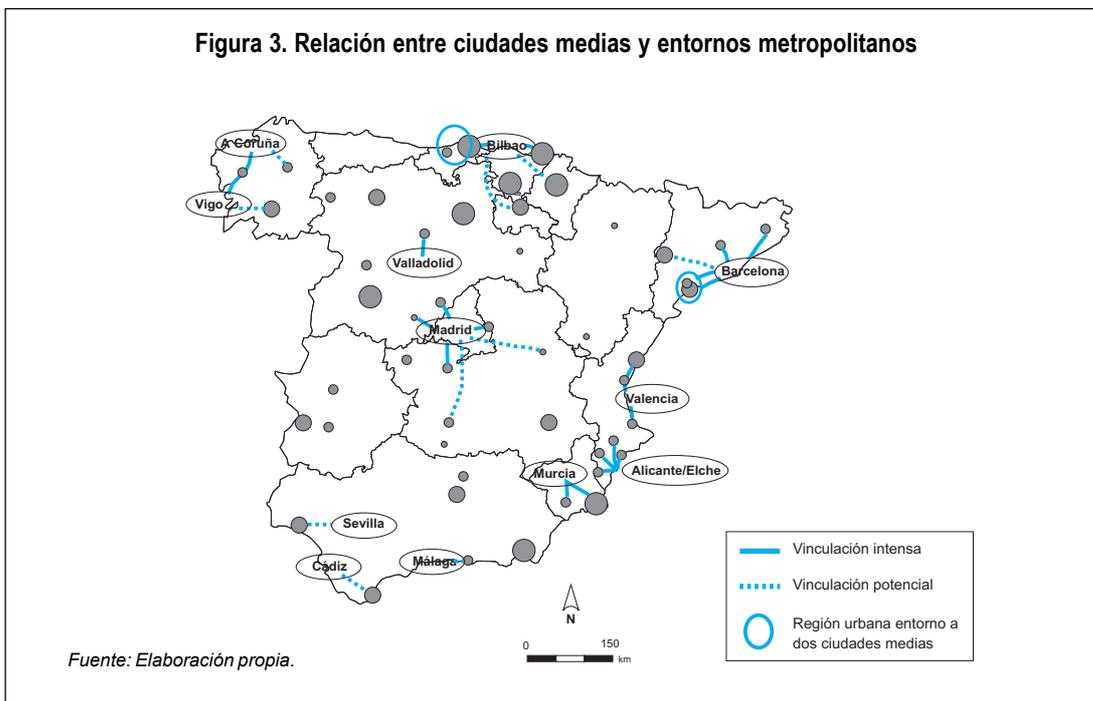
Aún así, la pertenencia a esta área denota una mayor centralidad económica si se atiende a los indicadores de renta (Figura 2). Efectivamente, las rentas mayores a 10.200 euros se corresponden, en todos los casos, al mencionado cuadrante noreste de la península, siendo muy pocos los municipios a los que corresponde una calificación menor. Aun así, hay que considerar que la heteroge-

neidad entre las ciudades de este sector es un elemento dominante. En ellas se encuentran algunos de los municipios de menor población (Huesca, Teruel, Soria) que pese a mantener niveles de renta elevados o considerables y muestran, como se verá más adelante, una debilidad grande y un potencial de futuro pequeño, derivado de la cifra de población y también de su posición relativa respecto a las grandes aglomeraciones urbanas y a las infraestructuras de transporte.

1.3. La formación de redes urbanas metropolitanas

El intenso proceso de urbanización acaecido en algunas regiones españolas obliga a hablar ya de regiones metropolitanas, más allá de la consideración de áreas urbanas cercanas a un núcleo central y simplemente dependientes de él. En este sentido, buena parte de las ciudades medias y pequeñas que consideramos, sin formar parte, estrictamente, de un área metropolitana, pueden considerarse, al menos potencialmente, como elementos puntuales en la creación de redes de ciudades en entornos metropolitanos, tal y como han sido analizadas para el caso de una potencial región de Madrid que abarcaría desde Valladolid a Ciudad Real y desde Talavera de la Reina a Cuenca (Enguita & López, 1995). La situación más o menos cercana de cada una de las ciudades de tamaño medio a zonas metropolitanas potentes se apunta, por lo tanto, como un elemento de discriminación en el futuro.

Sin llegar a la definición de red tan amplia como la señalada para el caso de Madrid, la Figura 3 muestra la configuración de regiones urbanas definidas por núcleos metropolitanos consolidados y ciudades medias fuera de su área metropolitana más estricta, pero crecientemente vinculadas a ésta.

Figura 3. Relación entre ciudades medias y entornos metropolitanos


Lógicamente destacan las dos aglomeraciones de Madrid y de Barcelona, que articulan de forma directa a cuatro ciudades cada una en lo que puede llamarse su corona metropolitana exterior. Más allá quedarían vínculos crecientes con otras ciudades pero aún lejos de la influencia metropolitana estricta.

El País Vasco puede considerarse, en su conjunto, como una región urbana encabezada por el área metropolitana de Bilbao-Bilbo y con Vitoria-Gasteiz y San Sebastián-Donostia como corona urbana exterior. Con una vinculación menor pero creciente se encuentran Logroño, Pamplona-Iruña y Santander. En estos tres últimos casos, tanto el hecho de tratarse de ciudades de población considerable, como el de ser capitales de sus respectivas Comunidades Autónomas, dificultan seguramente su mayor vinculación con la región urbana del País Vasco.

En el levante mediterráneo la alternancia de áreas metropolitanas y núcleos urbanos de rango superior y una constelación de ciudades medias más o menos vinculadas a ellos configura una red urbana muy intensa. Así se encuentra el influjo de Valencia (directamente sobre Castellón de la Plana, Sagunto y Gandía), de la aglomeración de Alicante-Elche sobre Orihuela (Oriola), Benidorm, Alcoy y Elda, y de Murcia sobre Cartagena y Lorca.

Santiago de Compostela gravita sobre el eje litoral gallego, al cual se vinculan en segundo término las capitales provinciales interiores gallegas. De forma similar puede plantearse la vinculación entre Sevilla y Huelva, o entre Palencia y Valladolid.

1.4. Las nuevas capitales autonómicas

La nueva configuración político-administrativa del Estado, acaecida a partir de 1977 con la creación del sistema autonómico español, ha supuesto en no pocos casos la mayor capacidad de las nuevas capitales para captar recursos y promocionarse. En las comunidades que abarcan varias provincias, las capitales (Santiago de Compostela, Vitoria-Gasteiz, Mérida) se han resituado en el sistema urbano regional, aun siendo ciudades de menor población y actividad que otras de su entorno. Allí, el modelo autonómico ha supuesto la concentración de competencias en la capital, diluyendo, al menos en parte, el potencial que desde la vigente división provincial habían tenido las capitales de provincia. En las capitales de autonomías uniprovinciales (Logroño, Pamplona-Iruña, Santander) se han realizado inversiones crecientes de “capital”, y han afianzado así su papel en el conjunto provincial. Algunas de estas capitales han crecido de forma notable: Mérida, Logroño o Vitoria. Las otras tres capitales, que han tenido crecimientos moderados han experimentado, en cambio, procesos acusados de desconcentración de la población, extendiéndose ésta en los municipios cercanos y creando áreas urbanas supramunicipales (Mallarach & Vilagrassa, 2002).

1.5. El papel de las infraestructuras de transporte

Sin duda, uno de los factores fundamentales para entender la potencialidad de las ciudades en el conjunto de la red urbana es su situación con respecto a las diferentes infraestructuras de transporte. El nivel de accesibilidad exterior que se puede alcanzar depende de la proximidad de autovías y autopistas, del acceso al tren de alta velocidad y de la existencia de puertos y aeropuertos. La Figura 4 señala la posición de las ciudades analizadas dentro del sistema de infraestructuras de transporte. Si se cumplen los planes gubernamentales, todas las ciudades contarán con carreteras de gran capacidad en pocos años (en 2010, según el vigente Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento). En este sentido el mapa muestra como prioridades de futuro las conexiones con las fronteras portuguesa y francesa y el trazado ortogonal que completa la disposición radial tradicional convergente en Madrid. Lo cierto es que aún hoy un conjunto considerable de ciudades tiene accesos deficientes. Destacan, en este sentido, algunas de las más pequeñas, como Teruel, Soria Cuenca, Zamora y Cáceres. Aunque hay que señalar, también, que otras ciudades de rango superior como Santander, Salamanca o Ciudad Real (y Puertollano) han mantenido, tradicionalmente, unas comunicaciones por carretera poco eficientes. Por otra parte, el mapa muestra cómo es relativamente fácil acceder a la capital española desde las diversas ciudades, pero también señala el pobre rango de muchas de las carreteras que no tienen su origen en Madrid.

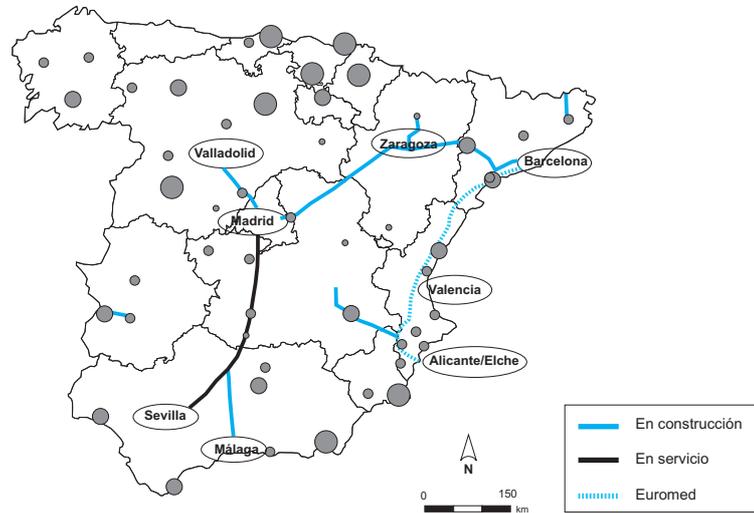
Lógicamente, todas las ciudades costeras tienen puerto, aunque sus dimensiones y capacidades económicas son muy diversas. Si se atiende al volumen de mercancías, sin duda el puerto de la Bahía de Algeciras es el que mantiene una mayor importancia, al ser el que mueve

Figura 4. Puertos, aeropuertos y carreteras de gran capacidad


Fuente: Ministerio de Fomento y elaboración propia.

el mayor número de toneladas de todo el sistema portuario español (el 13,5 por ciento del tráfico nacional). Los otros puertos con un tráfico portuario considerable son Tarragona, Huelva, Cartagena y Castellón de la Plana. El resto mueve un volumen menor de mercancías aunque frecuentemente la actividad portuaria constituye una de las bases económicas fundamentales, tanto por el peso histórico de éste en la formación de la ciudad, como por el valor económico de sus operaciones presentes. Por otra parte, las especializaciones portuarias juegan un papel importante ligado a la propia especialización económica de las ciudades. En este sentido, Algeciras constituye uno de los puertos principales de tránsito y trasvase de contenedores en el Mediterráneo; Tarragona, Huelva y Cartagena han establecido un fuerte vínculo entre sus industrias y la actividad portuaria. Santander, por su parte, con un tráfico relativamente modesto, destaca por el movimiento de mercancías de alto valor añadido, como son los automóviles, y por el tráfico de pasajeros.

La disponibilidad de aeropuertos se ha considerado siempre como un elemento de competitividad económica. Nueve de las ciudades consideradas disponen de esta infraestructura. Todas ellas con población superior a los 100.000 habitantes o, si son menores, con áreas urbanas considerables. Aun así, no parece existir una lógica según la cual unas poblaciones tienen esta infraestructura y otras de similar población no, más allá de ser capital autonómica o tener el único aeropuerto de la comunidad. Si se atiende al volumen de pasajeros, se observa que el papel de los aeropuertos es muy diferente de un lugar a otro. El de mayor tráfico entre los considerados es el de Santiago de Compostela que, con sus casi 1.300.000 de pasajeros (2000), supera en tráfico al de las ciudades gallegas de mayor población. Una de las razones principales es el número de turistas con destino a esta ciudad. De forma similar, los aeropuertos de Almería, Gerona y Reus, en enclaves turísticos del Mediterráneo, tienen volúmenes considerables de

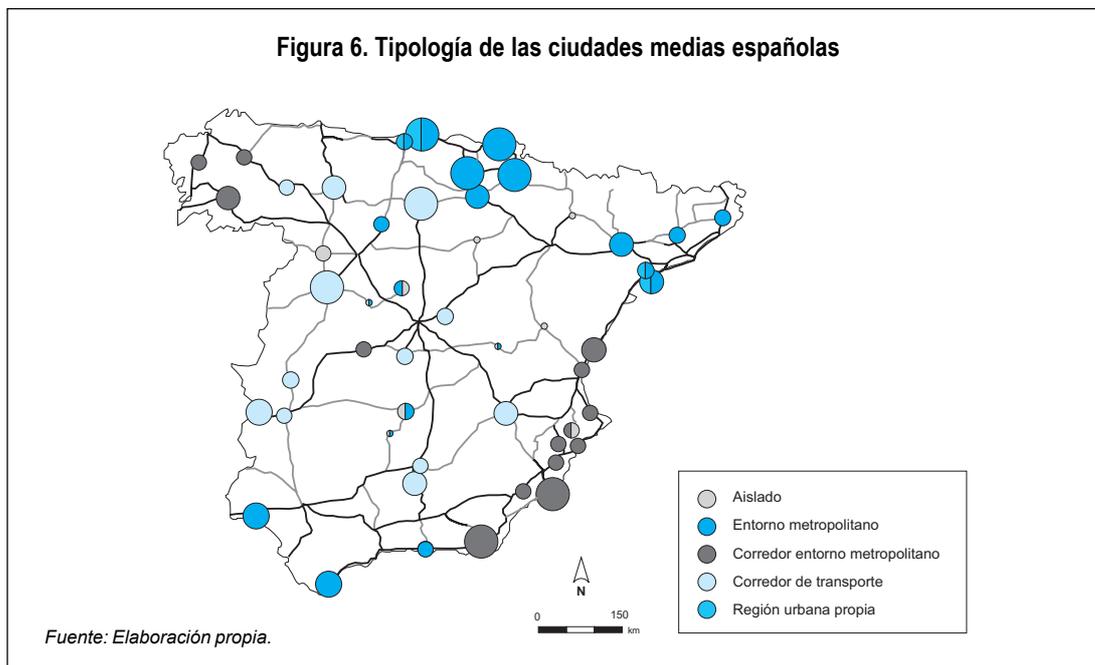
Figura 5. Tren de Alta Velocidad: rutas en servicio y en construcción


Fuente: Web del Ministerio de Fomento.

pasajeros. En el norte, los aeropuertos de Pamplona, los dos vascos y el de Santander mantienen cuotas apreciables de tráfico. En cambio, son reducidos los volúmenes que atraen Salamanca, Badajoz y León. La próxima construcción del aeropuerto de Logroño, a 86 kilómetros del de Vitoria, y con una previsible área de influencia bastante reducida, muestra cómo la capitalidad autonómica es un criterio crecientemente importante en la localización de infraestructuras.

Del conjunto de infraestructuras de transporte que se están realizando en la actualidad, el tren de alta velocidad constituye una de las principales, y se percibe como un elemento de oportunidad para las ciudades al acercarlas en tiempo a los centros de decisión. La previsión final es que todas las capitales de provincia puedan disponer de este medio de transporte en un futuro indefinido (en estos momentos se encuentran todos los trazados al menos en fase de información previa), habiéndose diseñado una red radial convergente en Madrid y con criterios muy similares a los que en el siglo XIX sirvieron para diseñar la red de ferrocarril convencional y a como se ha ido implementando la red principal de carreteras del Estado.

El trazado actualmente vigente que se extiende desde Madrid a Sevilla (inaugurado en 1992) tan sólo repercute en las ciudades medias de Ciudad Real y Puertollano. Las consecuencias socioeconómicas se han concretado en un incremento notable de la movilidad entre el lugar de residencia y trabajo, siendo el sector más beneficiado el universitario al haberse incrementado notablemente el número de estudiantes y al facilitar la movilidad de profesores e investigadores (Bellet, 2000). Las previsiones (Figura 5) son que en un plazo muy inmediato se incorporen Guadalajara y Lérida (finales de 2002). La primera con una vinculación con el área de Madrid muy intensa y, por lo tanto, con un incremento potencial muy alto de su metropolización. La segunda tendrá que esperar a la realización del trazado hasta Barcelona (previsto para



finales de 2004) para relacionarse más estrechamente con su cabecera metropolitana. Con plazos no muy lejanos aparecen, también, las conexiones con Valladolid, con lo que supondrá una mejora de accesibilidad de Segovia a la red metropolitana madrileña, y de Huesca, que se vinculará de forma más efectiva con Zaragoza.

Por otra parte, el tren de “velocidad alta” Euromed, que recorre desde hace unos años parte de la costa mediterránea, permite conectar Barcelona, Valencia y Alicante en 4 horas y 35 minutos habiendo beneficiado, en su trayecto, otras poblaciones de tipo medio como el área Tarragona - Reus y Castellón de la Plana.

1.6. Una tipología de ciudades medias españolas

Partiendo de los puntos anteriores puede ensayarse una tipología básica. Por supuesto la situación asignada en esta tipología puede variar con relación a las transformaciones que puedan sucederse en un futuro. La Figura 6 muestra la mencionada tipología en el marco de la España peninsular, y puede considerarse una primera conclusión sobre las características básicas de las ciudades medias españolas.

Un primer grupo puede establecerse en torno a la idea de un aislamiento histórico, y aún actual, que combina, en la mayoría de casos, una población modesta con una deficiente posición respecto de las infraestructuras de transporte y un relativo alejamiento de las áreas metropolitanas principales. Ciudades como Teruel, Soria, Huesca, Cuenca, Avila, Puertollano, Segovia,

Alcoy, Ciudad Real, Zamora y Cáceres, todas ellas menores de 100.000 habitantes, mantienen este perfil básico. En algunos casos, la deficiencia de las comunicaciones se reduce con la proximidad metropolitana, como es el caso de Ávila y Segovia. En otras, la distancia a la metrópoli y la deficiencia de la red de carreteras se han paliado con el incremento de la accesibilidad mediante el tren de alta velocidad (Ciudad Real, Puertollano). Cada caso mantiene diferentes condicionantes, aunque aflora como proyecto de futuro la necesaria mejora de la posición respecto de la red de infraestructuras de transportes. Las mejoras de los accesos por carretera en casos como Teruel, Soria, Zamora o Cáceres, o la puesta en funcionamiento en un plazo medio del tren de alta velocidad como en Huesca, Cuenca o Segovia, pueden ayudar considerablemente a mejorar su situación.

Un segundo grupo lo constituyen las ciudades en entornos metropolitanos a los que tienden a agregarse constituyendo una segunda corona (o incluso una tercera). Se trataría sobre todo de los casos de las ciudades del entorno de Madrid, Barcelona, Bilbao-Bilbo, Sevilla y Málaga. En todos los casos se presenta un núcleo central, con su área metropolitana consolidada, con una constelación de ciudades medias que a su vez tienen capacidad de articular núcleos menores. En general muestran un grado al menos aceptable de conectividad respecto el núcleo central que, en algunos casos, necesita de mejoras en las carreteras o de conexión mediante el tren de alta velocidad (los casos ya mencionados de las ciudades en torno a Madrid o de Lérica respecto a Barcelona).

Hay que destacar que en estos entornos se encuentran las dos áreas que forman regiones urbanas propias a partir de más de dos ciudades de tipo medio. En el caso de Santander y Torrelavega, la estructuración como región urbana pesa seguramente mucho más que su vinculación a Bilbao, aunque ésta sea creciente. En el caso de Tarragona y Reus nos encontramos con una área muy densa que de forma creciente se encuentra cada vez más vinculada a Barcelona. En este tipo de ciudades medias es posible una articulación de las regiones mediante la descentralización y descongestión de las metrópolis, dotando al territorio de nuevas funciones. Su potencial puede acrecentarse a partir de la percepción de sus mejores estándares de calidad de vida respecto de los núcleos centrales congestionados, y de las ventajas comparativas respecto a equipamientos, costes de suelo y vivienda.

Otro grupo de ciudades se dispone sobre estructuras lineales o de corredor en entornos metropolitanos. Aquí se encuentran dos áreas, aunque de muy diferente potencial. El primero es el eje mediterráneo desde Castellón de la Plana hasta Murcia y Almería, con el área metropolitana de Valencia y las áreas urbanas densas de Alicante-Elche y de Murcia. El segundo lo constituye el eje litoral gallego, desde La Coruña a Vigo - Pontevedra y en el que Santiago de Compostela actúa como rótula regional. El primero de los ejes es de máximo potencial por su ubicación en el arco mediterráneo (parte del "Norte del Sur" o el "nuevo núcleo" en terminología habitual en la Unión Europea), su mayor consolidación demográfica y la capacidad de las aglomeraciones de articulación regional. El segundo, con una situación más periférica y menor peso demográfico, mantiene una gran densidad en la costa y un conjunto de ciudades medias interiores bien conec-



tadas con el eje litoral. Por otra parte, la vecindad con la región norte de Portugal y sus lazos culturales, y especialmente la proximidad con Porto, junto al incremento de contactos que propicia la desaparición de fronteras, dibuja a este eje metropolitano como el extremo norte de un eje Atlántico futuro.

Finalmente, se encuentran aquellas ciudades que están situadas en lugares estratégicos de los corredores de transporte. Aquí destaca la red de ciudades castellano - leonesas que gravitan en torno a Valladolid. En parte se reproduce en este caso la estructura de organización urbana metropolitana antes descrita, aunque con dimensiones más reducidas y por lo tanto con capacidad de atracción menor. Por otra parte, el papel de estas ciudades medias se define con relación a su posición respecto el sistema de comunicaciones de la mitad norte de la Península. Valladolid, la capital regional, se sitúa en el cruce de comunicaciones del eje madrileño - levantino y del eje Irún - Portugal. A su vez, las diversas ciudades medias de su entorno (León, Salamanca, Burgos) están también situadas en ejes principales (Burgos hacia Bilbao y Santander; León conectada a la aglomeración de Oviedo - Gijón y paso hacia Galicia, Salamanca respecto a Portugal).

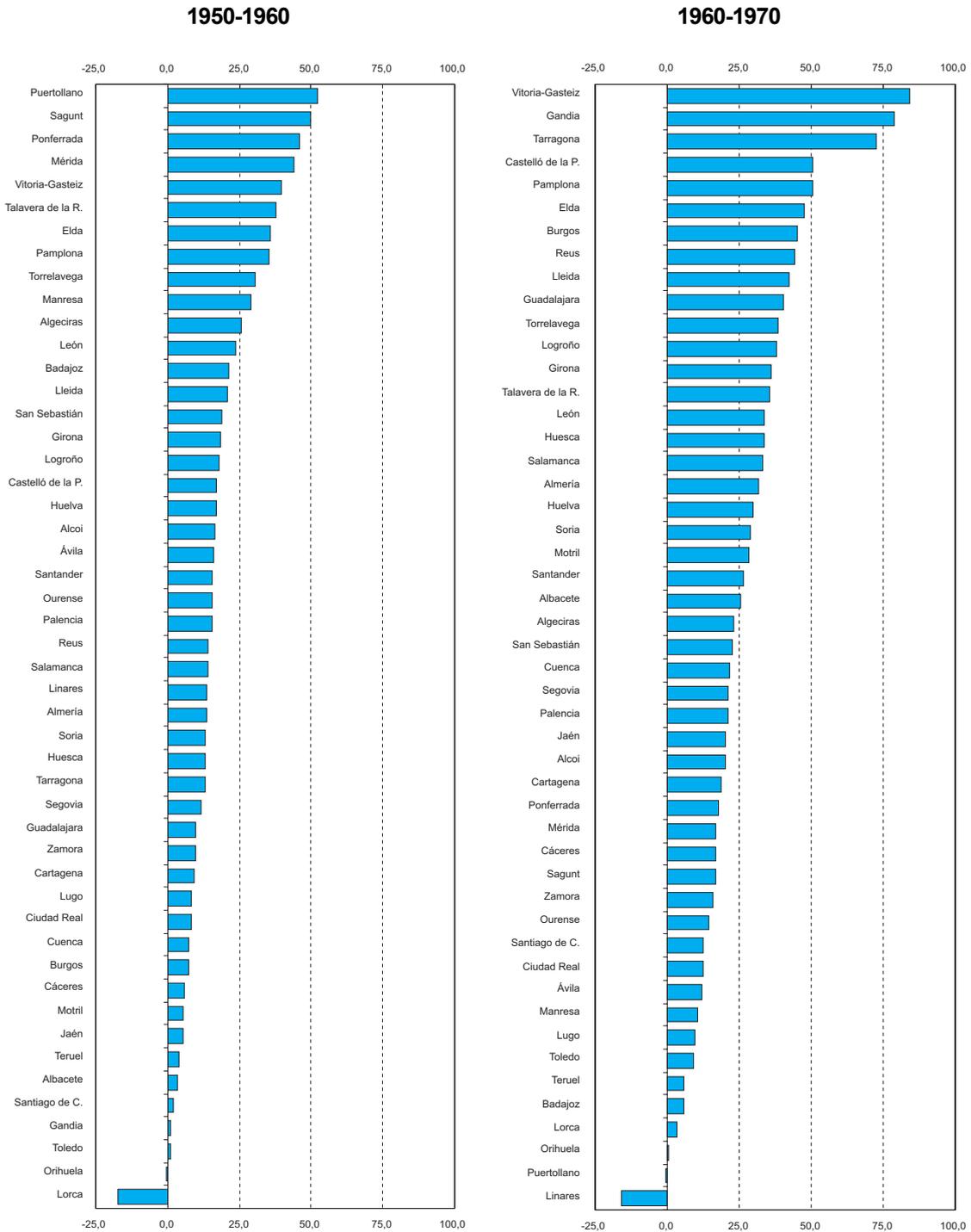
Con menor masa crítica y con una situación más polinuclear que jerarquizada por una aglomeración encontramos el pequeño sistema de ciudades extremeñas, en el eje de entrada a Portugal. A otra escala, Albacete mantiene una situación estratégica en el corredor centro-levante. Es una situación similar a la de Jaén y Linares que ejercen el papel de puerta de entrada a algunas de las grandes ciudades andaluzas y a la de Lérida respecto a Cataluña y el eje del Ebro.

2. Evolución reciente: de la concentración a la desconcentración urbana

España vivió hasta finales de los años setenta y principios de los ochenta un proceso de concentración de la población en las ciudades. En la mayoría de ciudades medias buena parte del crecimiento fue a costa de los municipios rurales vecinos.

Las migraciones hacia las ciudades pueden detectarse desde épocas remotas, pero fue, como ya se ha comentado, durante el siglo XIX cuando los procesos de reestructuración territorial, sobre todo la nueva organización provincial primero y el despliegue de la línea de ferrocarril, después, que impulsaron el crecimiento de muchas ciudades capitales de provincia. A partir del decenio de los cincuenta del siglo pasado se aceleraron los procesos de crecimiento, llegándose a un máximo durante los años sesenta y el primer quinquenio de los setenta. Los cambios en la distribución espacial de la población afectaron a la organización de la red de asentamientos (Vinuesa, 1996) completándose el período de trasvase de población del campo a la ciudad.

Gráfico 1. Variación de la población por decenios en ciudades medias españolas. 1950-2001

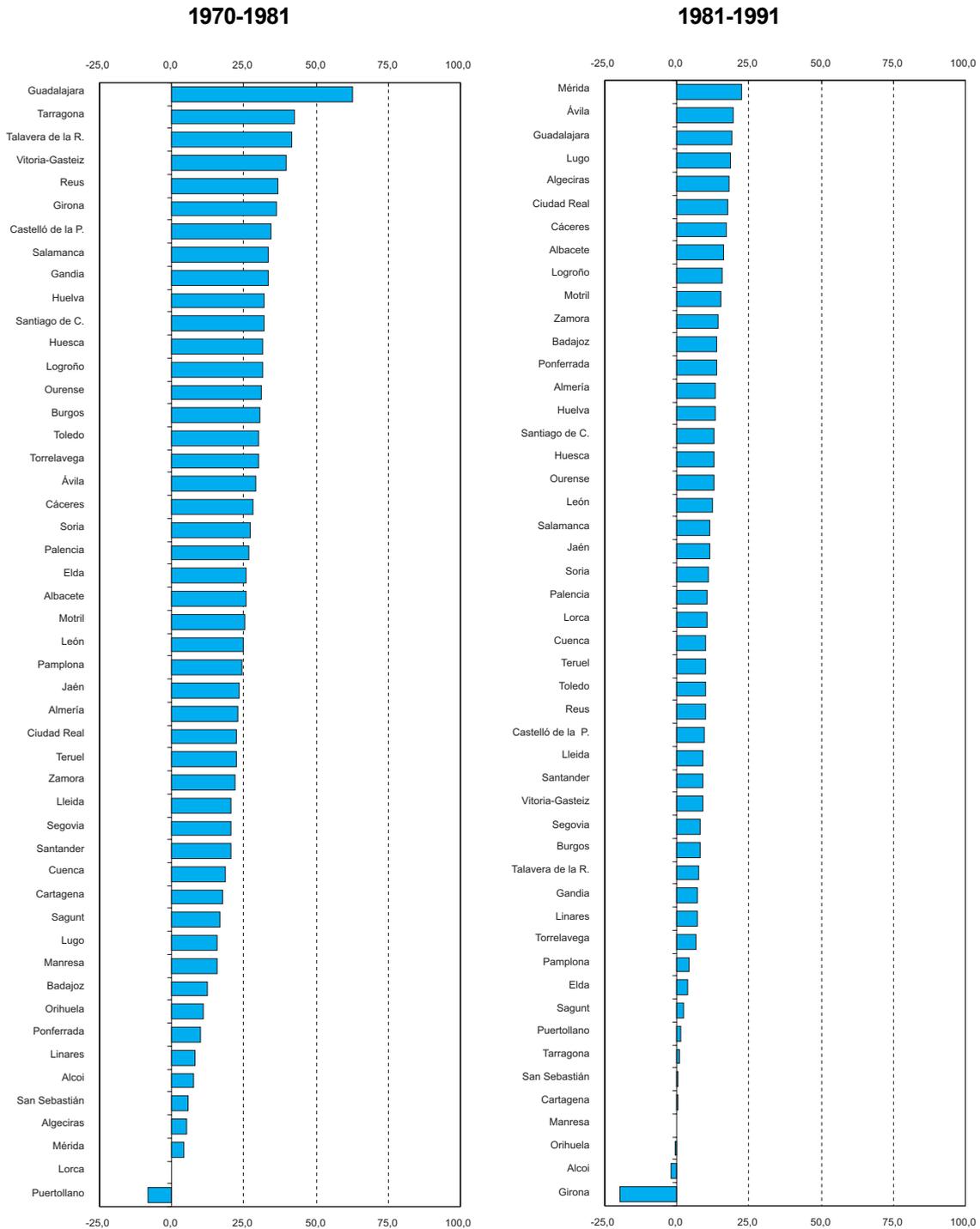


Fuente: INE, Serie Tempus y resultados del censo 2001.

Nota: dadas las elevadísimas variaciones registradas para algunos periodos en la ciudad de Benidorm (superiores o próximas a 100 entre 1950 y 1991) se ha optado por excluirla del gráfico.

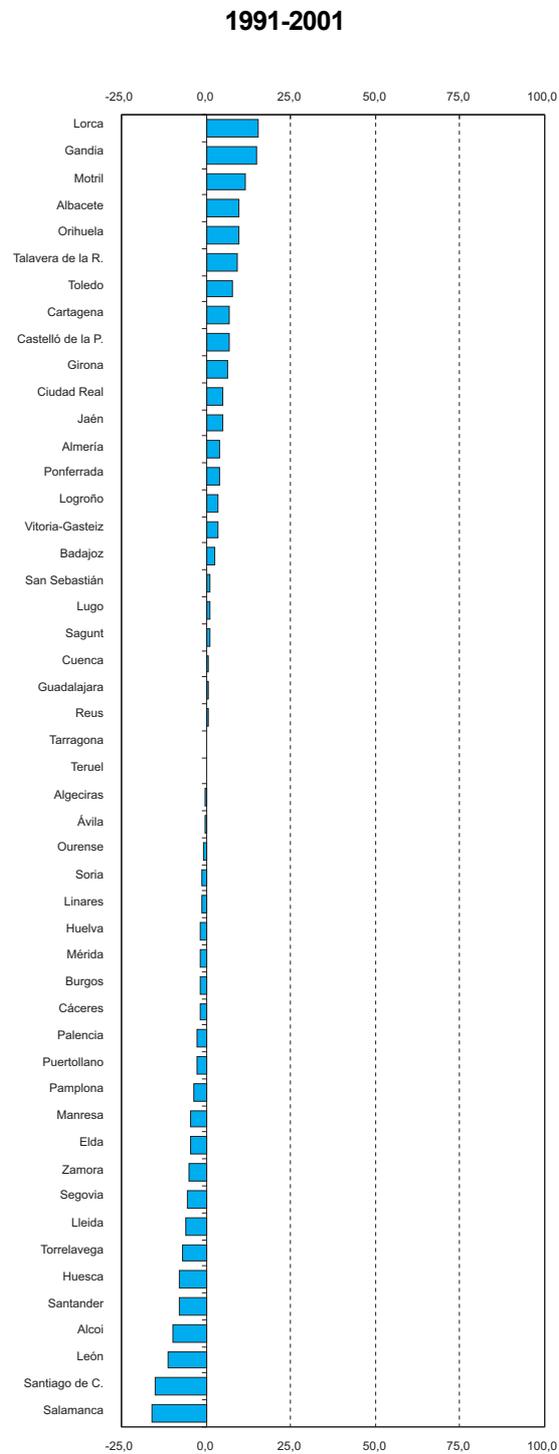


Gráfico 1 (continuación). Variación de la población por decenios en ciudades medias españolas. 1950-2001



Fuente: INE, Serie Tempus y resultados del censo 2001.
 Nota: dadas las elevadísimas variaciones registradas para algunos periodos en la ciudad de Benidorm (superiores o próximas a 100 entre 1950 y 1991) se ha optado por excluirla del gráfico.

Gráfico 1 (continuación). Variación de la población por decenios en ciudades medias españolas



Fuente: INE, Serie Tempus y resultados del censo 2001.

Nota: dadas las elevadísimas variaciones registradas para algunos periodos en la ciudad de Benidorm (superiores o próximas a 100 entre 1950 y 1991) se ha optado por excluirla del gráfico.



El Gráfico 1 señala la variación de población para cada decenio desde mitad de siglo pasado hasta 1999 para las 50 ciudades consideradas. Su lectura confirma los procesos generales de crecimiento de las ciudades españolas. Durante el decenio 1950-1960 casi todas las ciudades tuvieron variaciones de población positivas: 33 de las 50 con crecimientos superiores al 10 por ciento. Los años sesenta fueron los que dieron un crecimiento urbano más elevado. Sólo una ciudad, Linares, experimentó decrecimiento, debido a la crisis de su economía minera y siete más registraron crecimientos moderados o muy moderados, por debajo del 10 por ciento. Los años setenta muestran, a su vez, variaciones de población positivas, aunque globalmente no tan elevadas como en el decenio anterior. Durante este período tan solo decrece Puertollano debido a la crisis que afectó a su economía, largamente basada en el refinado del petróleo. Las variaciones porcentuales de crecimiento para el conjunto de ciudades y en cada periodo intercensal fueron del 15,9, del 26,8 y del 23,7 por ciento respectivamente.

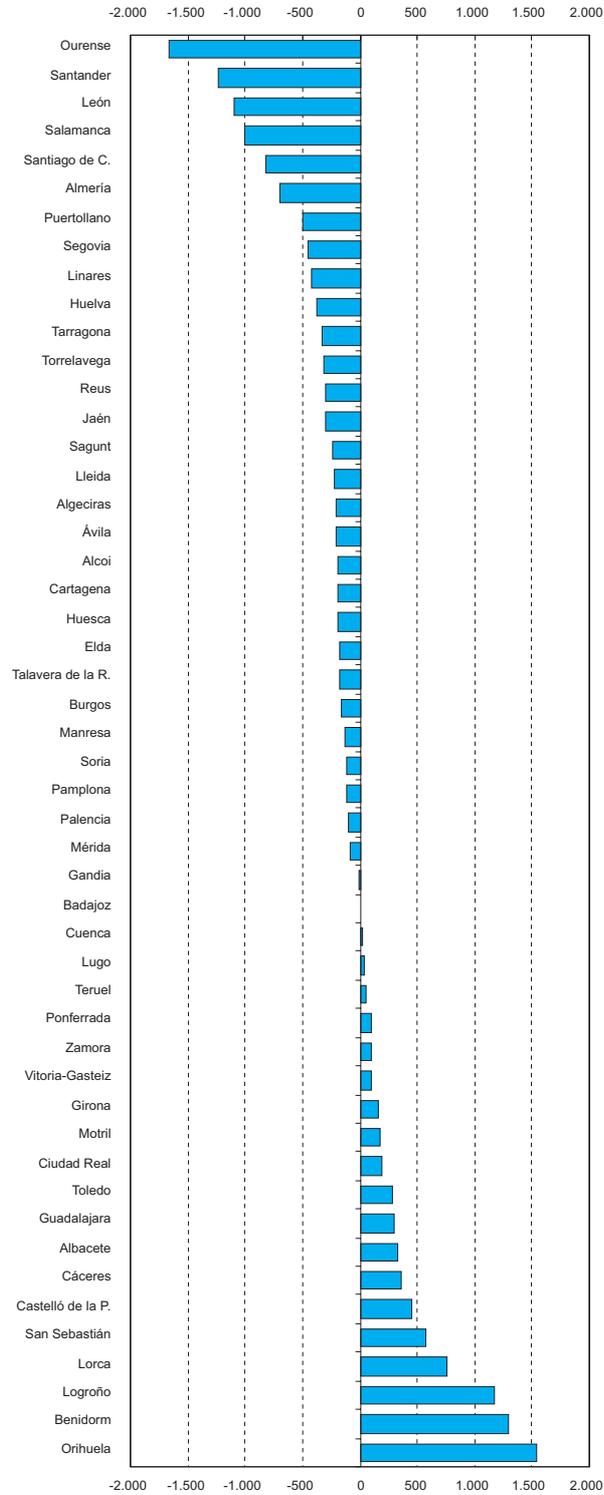
Los datos para el período 1981-1991 son muy diferentes. En primer lugar, un número relativamente elevado de ciudades incrementó muy débilmente su población o perdió efectivos entre ambos censos. En segundo lugar, cabe constatar la menor dimensión de las variaciones (sean negativas o positivas) respecto de los decenios anteriores y, también, la variación global para el conjunto de ciudades que fue del 10,1 por ciento, muy por debajo de los decenios anteriores. Esto señala un cambio de tendencia del crecimiento urbano que, en años posteriores, se ha consolidado. En general, las ciudades estudiadas han crecido poco. Más concretamente hay que explicar el caso de Gerona, que acusa un decrecimiento de casi el 20 por ciento. Este se explica por la segregación del municipio de Salt, que se configuró como tal en el año 1983.

El gráfico que describe la situación entre 1991 y 2001 refuerza la tendencia detectada en el decenio de los ochenta: hay 24 municipios que decrecen y el resto de casos mantiene unos crecimientos positivos que, en la gran mayoría, son muy reducidos. La variación media del conjunto de ciudades consideradas para el periodo 1991-2001 fue del -0,8 por ciento.

Aunque referida a un solo año, 1999, es muy significativa la información sobre saldos migratorios de las diversas ciudades analizadas (Gráfico 2). De 50, sólo 19 tienen saldos positivos, algunos de ellos bastante irrelevantes (6 ciudades con saldos menores a 100 efectivos). El hecho de que haya más bajas que altas en el balance anual del padrón por razones migratorias refleja un éxodo de población que semeja el detectado por Fielding (1989) al analizar los saldos migratorios en ciudades francesas.

La disminución de los crecimientos en algunos casos, las variaciones negativas de población en otros y los saldos migratorios negativos señalan decrecimientos absolutos o relativos en buena parte de las ciudades medias españolas. La moderación del crecimiento o la pérdida de volumen demográfico puede asociarse, a su vez, al crecimiento de población en municipios del entorno que pasarían a jugar, cada vez más, una función residencial que se asocia al incremento de los movimientos diarios entre lugar de residencia y lugar de trabajo.

Gráfico 2. Saldo migratorio en ciudades medias españolas. 1999



Fuente: Anuario Social de España, 2001.



Estos procesos, detectados desde hace tiempo en las aglomeraciones estadounidenses (Berry, 1976) y analizados desde los años ochenta en las metrópolis europeas (Hall & Hay, 1980; Van der Berg *et al.*, 1982; Chesire & Hay, 1989) no se habían detectado de forma relevante hasta muy recientemente en las ciudades medias europeas (Champion, 1998), con análisis detallados para las ciudades inglesas (Champion, 2001) y el territorio francés (Bessy-Pietry; Hilal; Schmitt, 2001).

Para el estudio de la desconcentración urbana en las ciudades medias españolas hacia su periferia se han seleccionado, para cada núcleo central, los municipios en un radio de hasta 30 kilómetros. Los balances demográficos entre 1991 y 2002 han permitido establecer tres situaciones que siguen la tipología establecida por P. Hall y D. Hay (1980) y ya aplicada en el caso español para Barcelona por E. Sau (1995). Se distingue, así, entre el proceso de *concentración*, cuando el centro gana población y el volumen de los municipios que pierden es superior al de los que ganan, el de *descentralización relativa*, cuando el centro gana población, pero un grupo de municipios de la corona incrementa aún más sus efectivos, y el de *descentralización absoluta*, cuando el centro mantiene un saldo demográfico negativo o muy limitado y, en cambio, el saldo de los municipios que ganan población en la corona es elevado. La Tabla 2 sitúa a las ciudades medias españolas en cada una de estas situaciones posibles atendiendo, por otra parte, al volumen de población y, también, a la tipología de ciudades medias definida en el apartado anterior³.

Por una parte se pueden definir un grupo de ciudades que ganan población y que mantienen sus coronas con pérdidas absolutas. Muchas de estas ciudades representan aún las relaciones ciudad-región más clásicas, en las que el centro de servicios concentra población y ejerce una influencia hacia su territorio en forma de migraciones definitivas. Buena parte de las ciudades que se encuentran en esta situación son las más pequeñas, por lo que a tamaño de población se refiere: Huesca, Teruel, Soria, Lugo, Zamora, Palencia, Talavera de la Reina entre otras, todas ellas con menos de 100.000 habitantes. Pero también hay ciudades de rango demográfico superior entre las consideradas, como Orense, Albacete, Badajoz, Logroño y, la más poblada, Vitoria-Gasteiz.

A pesar de todo, estas regiones, que parece que se organizan según el modelo clásico, tienen, casi todas, algunos municipios que ganan población, algunos de forma considerable. El caso de Orense, analizado en detalle en otro lugar, pone de manifiesto que junto a un proceso de concentración aún muy notable en la capital se producen crecimientos considerables en algunos municipios colindantes (Mallarach & Vilagrassa, 2002). Los casos de Albacete, Badajoz, Logroño y Vitoria-Gasteiz se explican en gran parte por las características de la división municipal y por el sistema de poblamiento. En los dos primeros casos el hecho distintivo es la existencia de

3 La delimitación del área de 30 km. de influencia ha sido problemática en algunos casos donde la proximidad de otras poblaciones medias o de aglomeraciones superiores ha dificultado el análisis. En estos casos se ha hecho una evaluación de entornos más reducidos y más cualitativa. Este problema ha sido notable en ciudades de la Comunidad Valenciana y de la Región de Murcia.

Tabla 2. Procesos de concentración y desconcentración en las ciudades medias

	Concentración	Desconcentración relativa	Desconcentración absoluta
>50.000 h	Teruel (A) Soria (A) Huesca (A) Cuenca (A/M) Avila (A/M)		Segovia (A/M)
50.000-100.000 h	Elda (C) Orihuela /Oriola (C) Sagunto (C) Benidorm (C) Gandía (C) Alcoy (C/A) Zamora (A) Talavera de la R (M) Lorca (C) Palencia (M) Cáceres (A) Lugo (C)	Motril (M) Mérida (T) Ponferrada (T) Guadalajara (M) Toledo (M) Gerona (M) Santiago de C (C)	Manresa (M)
100.000-150.000 h	Orense (C) Logroño (M) Badajoz (T) Albacete (T)	Algeciras (M) Ciudad Real-Puertollano (R/M) Castellón de la P. (M)	Lérida (T/M) León (T) Huelva (M)
<150.000 h	Vitoria - Gasteiz (M)	Burgos (T) Jaén – Linares (T/R) Almería S. Sebastian-Donostia (M) Cartagena (C) Tarragona – Reus (R/M)	Salamanca (T) Pamplona (M) Santander – Torrelavega (R/M)

A: aisladas; C: en corredor metropolitano; M: en entorno metropolitano; T: en corredor de transporte; R: región urbana propia de dos ciudades medias. En el caso de dos clasificaciones, la primera es dominante y la segunda señala una tendencia.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

municipios muy grandes y con los núcleos principales distanciados, lo que facilita los procesos de concentración de la población en el municipio de la capital. En los casos de Logroño y Vitoria-Gasteiz la división municipal refleja un poblamiento basado en pequeños núcleos de población. En estos dos casos, los municipios más cercanos a la capital, que casi nunca llegan a los 2.000 habitantes, han experimentado crecimientos considerables en los últimos años, aunque la ciudad central sigue concentrando población y, aún, manteniendo saldos migratorios positivos.

En unos cuantos casos, como Gandía, Benidorm, Orihuela o Lorca, se da un contexto de crecimiento en el municipio central y de incremento, también, en los municipios vecinos. En estos casos se entiende que los núcleos siguen jugando un papel central en la capitalidad comarcal y, además, tienen un proceso paralelo de crecimiento con relación a procesos económicos expansivos de diversa índole, desde el turismo a la agricultura comercial.

En cambio, otros casos que siguen siendo capitales comarcales, tanto el municipio central como en los municipios del entorno registran decrementos de población, como en Alcoy, Elda y con otros matices, Sagunto.



En segundo lugar tenemos ciudades que han iniciado la fase de descentralización, ya sea relativa, es decir, que mantienen un centro en crecimiento y una corona también en crecimiento, o absoluta, con un centro que decrece y una corona que incrementa su población. Este proceso se da mayoritariamente en municipios mayores de 50.000 habitantes y es especialmente visible en los municipios con población superior a 100.000 habitantes. Por otra parte, si exceptuamos el caso ya comentado de Vitoria-Gasteiz, el conjunto de ciudades mayores, que se mueven entre 150.000 y 200.000 habitantes, se encuentran todas dentro de estas categorías.

Es decir, parece que se da una relación suficientemente importante entre tamaño y proceso de desconcentración. Por otra parte desaparecen totalmente las ciudades más aisladas. Las ciudades vinculadas a áreas metropolitanas, o bien situadas en corredores de transporte son las que reflejan mejor los procesos de desconcentración.

En ocasiones, en los municipios más cercanos a áreas metropolitanas existe una lógica diferente a la hasta ahora expuesta. Las coronas de las ciudades medias no crecen sólo como desconcentración de éstas, sino por su conexión con la región metropolitana. Eso se observa en las áreas más cercanas a Madrid y Barcelona. En estos casos puede percibirse, por lo tanto, una doble dinámica. Por un lado, algunos municipios colindantes a la capital provincial crecen, previsiblemente por desconcentración de población del municipio vecino. Ello ocurre, por ejemplo, en los entornos de Guadalajara, de Toledo o de Segovia, y en los de Manresa, Tarragona, Reus y Girona. Por otro lado, los municipios más próximos a las regiones metropolitanas de las coronas en torno a ciudades medias muestran un comportamiento de crecimiento que debe relacionarse con la metrópoli y con sus conexiones viarias principales.

Las consecuencias de los cambios descritos en las tendencias de crecimiento y distribución de la población en las ciudades medias y en sus áreas inmediatas semejan las que ocurren en las áreas urbanas mayores.

En primer lugar cabe reconocer un cambio en la relación entre ciudad central y región que consiste, de forma resumida, en un incremento muy elevado de los movimientos pendulares entre lugar de trabajo y lugar de residencia, que tienden a distanciarse cada vez más. Este fenómeno ha sido estudiado en algunas comunidades autónomas (Castañer, Vicente & Boix, eds., 2000) y empieza a constatarse también en ciudades pequeñas y medias (Ferrás, 1996; Andrés & Molina, 2000; Mòdol, 2001; Llussà, 2001).

En segundo lugar cabe reconocer una disociación creciente entre municipio administrativo y ciudad real, derivada, precisamente, del incremento de la movilidad diaria de la población (Castañer, 1994). Esta disociación, por otra parte, está generando problemas urbanos de consideración, tales como el desequilibrio o la duplicidad de servicios urbanos, graves deficiencias en el transporte público intermunicipal y un incremento de la competitividad de los municipios (algunos colindantes y que forman parte de las mismas áreas urbanas) para captar los mismos recursos o inversiones económicas. En todo caso, la experiencia metropolitana, primero, y de

muchas ciudades medias, ahora, aconseja avanzar hacia una planificación territorial conjunta supramunicipal y también elaborar una estrategia conjunta de proyección económica.

3. Estrategias de promoción y políticas urbanas en las ciudades medias

En esta cuarta parte se analizan algunas de las estrategias que las ciudades medias españolas están desarrollando en los últimos años para mejorar su situación en la red urbana y poder conseguir un desarrollo económico que aporte un mayor nivel de bienestar para los ciudadanos.

Los esquemas derivados de las leyes de gravitación, como hemos visto, continúan siendo fundamentales en el establecimiento de las jerarquías urbanas. La dimensión de una ciudad, junto a su localización en relación con los centros metropolitanos marca en gran parte su posicionamiento en la red urbana. Esta dependencia de las ciudades medias respecto a las grandes urbes se ha acrecentado en las últimas décadas con la centralización de los procesos de decisión en los grandes centros mundiales y regionales.

Pero al mismo tiempo, la jerarquía urbana clásica, que sitúa las ciudades medias en una situación de intermediación y dependencia recíproca entre sus regiones y los centros metropolitanos, se ha difuminado. Frente a la vieja estructura rígida, estas ciudades se encuentran actualmente con la posibilidad, y a menudo con la necesidad, de participar de unos procesos más flexibles que dan lugar a redes cada vez más complejas.

Sus interlocutores no son ya los centros jerárquicos superiores, sino ciudades de dimensiones y características similares que pueden encontrarse a centenares o millares de kilómetros. Estas nuevas relaciones de carácter horizontal no siempre son sencillas. En ocasiones, pueden conllevar el establecimiento de redes de colaboración. Ciudades alejadas pero con intereses comunes pueden cooperar creando lo que se ha denominado “redes de convivencia” (Brunet, 2000). Se trata de la cooperación entre ciudades que trabajan en la obtención de objetivos comunes, desde la creación de *lobbies* para la atracción de actividades industriales punteras, hasta el intercambio de experiencias para la atracción de turismo cultural o en la organización de festivales.

Ahora bien, en las relaciones entre ciudades son más frecuentes las relaciones de competencia. En los últimos años, la cultura de la competitividad ha sido incorporada como un elemento clave en las políticas urbanas. En una situación de creciente mundialización, la competencia no se establece únicamente entre las ciudades globales. También llega a las ciudades medias, que se esfuerzan en establecer estrategias que les permitan mantener una situación ventajosa frente a las posibles competidoras. A continuación estudiaremos de forma detallada algunas de estas estrategias seguidas por las ciudades españolas.



Primeramente, nos referiremos a las nuevas formas de planificación surgidas a partir de la crisis del planeamiento urbano tradicional y del paso del “*city managerialism*” al “*city entrepreneurialism*” (Harvey, 1989). En segundo lugar, retomaremos el tema de las infraestructuras de comunicación, y, más concretamente, del tren de alta velocidad como ejemplo para examinar las expectativas generadas por las futuras conexiones y los esfuerzos de las ciudades para aprovechar la ocasión y resituarse en la red urbana. En tercer lugar trataremos la creciente significación que las universidades están teniendo, y pueden tener, en el desarrollo de las ciudades medias. Finalmente nos ocuparemos de las estrategias relacionadas con la cultura desde una perspectiva amplia: bien a través de los eventos singulares de gran impacto exterior o bien del aprovechamiento del patrimonio histórico como una forma de redinamización económica, pero también social y cultural.

3.1. El planeamiento estratégico (o como llegar a la igualdad buscando la diferencia)

El planeamiento estratégico se ha convertido en uno de los instrumentos más utilizados en las ciudades españolas durante los años noventa como una forma de superar el planeamiento urbano físico tradicional.

Su objetivo es doble. Por un lado, pretende trazar las líneas básicas de la política urbana a medio plazo. Por otro, consigue una aproximación holística al incorporar en la discusión de estos objetivos a los principales agentes urbanos, favoreciendo así el surgimiento de una colaboración entre el sector público y privado.

Este tipo de planeamiento toma los elementos básicos de la planificación estratégica empresarial y los incorpora a la planificación de la ciudad. En España comenzó a finales de los años ochenta en las principales ciudades, como Barcelona, Madrid, Bilbao o Valencia (Granados, 1995). Aunque, de todos, el modelo más utilizado ha sido el de Barcelona, que alcanzó un gran éxito al conseguir ligar los objetivos básicos del plan con la organización de un gran evento como fueron los Juegos Olímpicos de 1992. A partir de aquí, la difusión de la planificación estratégica ha sido muy amplia en el ámbito latino, tanto europeo como americano (Borja y Castells, 1997; Pascual y Forn, 1999).

En las ciudades medias la introducción de los métodos de planificación estratégica ha sido desigual. Aunque en cierta medida se ha producido un proceso de difusión a través de la jerarquía urbana, nos encontramos con ciudades de cierta entidad que no disponen de un plan estratégico, mientras que otras ciudades con menos población lo han desarrollado con bastante éxito.

Además, dado el amplio ámbito geográfico que puede incluir este tipo de planificación, han sido frecuentes los planes estratégicos comarcales o provinciales, generalmente auspicia-

dos por las respectivas autoridades territoriales. Al mismo tiempo, también se han diseñado otros planes sectoriales para el desarrollo de ámbitos estratégicos como el turismo, el comercio o las tecnologías de la información.

En general, los planes estratégicos deben inscribirse en el cambio de tendencia en las políticas urbanas hacia una gestión más próxima al modelo empresarial y la búsqueda de los elementos que permitan a la ciudad un mayor grado de competitividad. Así pues, en primer lugar, todos los planes parten de la identificación de aquellos aspectos en los cuales cada ciudad o territorio puede ser más competitivo para potenciarlo. En segundo lugar, estos planes llevan asociada una campaña de marketing, más o menos explícita (de la cual forma parte el mismo proceso de discusión del plan estratégico).

En principio, todo ello debería ir encaminado a destacar las cualidades que hacen diferente a cada ciudad y que, por lo tanto, le aportan una ventaja competitiva con otras ciudades. Pero como ha sido puesto en evidencia en diversas ocasiones, existe una profunda contradicción entre esta voluntad de subrayar la diferencia para aumentar la competitividad y la gran uniformidad existente entre los aspectos promocionados por cada ciudad (Griffiths, 1998). La precaución y el conservadurismo, cuando no la falta de imaginación, llevan a la repetición de fórmulas ensayadas en otras ciudades y a seguir caminos ya trillados.

Un buen ejemplo lo constituye la comparación de los documentos de los diversos planes estratégicos de las ciudades estudiadas que estamos llevando a cabo. Los temas tratados y los objetivos propuestos en todos ellos giran siempre, con ligeras variaciones, sobre los mismos ejes, como pueden ser la mejora de la calidad de vida y reducción de las desigualdades entre los ciudadanos, la introducción de políticas sostenibles, la mejora de las comunicaciones, el crecimiento económico (basado en la implantación de empresas de gran valor añadido y no contaminantes o en el incremento de la actividad comercial y turística) o la potenciación de la cultura y de la conservación del patrimonio.

En definitiva, pues, muchos de estos planes estratégicos, buscando el consenso en cuestiones básicas, llegan a unos niveles de generalización tales que, en sus rasgos generales, casi podrían ser intercambiados entre distintas ciudades sin que las diferencias se evidenciasen en exceso.

3.2. El tren de alta velocidad como oportunidad de modernización

Ya nos hemos referido a la importancia de las infraestructuras de transporte en la mejora de la accesibilidad y en el posicionamiento de las ciudades medias en la red urbana. Si la construcción de autovías fue el objetivo fundamental de la política estatal de infraestructuras en la España de principios de los noventa, en los últimos años lo está siendo el tren de alta velocidad.



En poco tiempo, los proyectos de construcción de este tren se han multiplicado. Muchas ciudades han visto en esta mejora de las infraestructuras de comunicación una oportunidad, no sólo para mejorar sus conexiones, sino también para promocionarse y conseguir el despegue de sus economías. A pesar de que los estudios existentes para otros países demuestran que el tren de alta velocidad únicamente ha conseguido dinamizar tendencias ya existentes (Martí, 2000), la conexión con la nueva infraestructura se ha convertido en un objetivo fundamental para muchas ciudades medias.

Las estrategias varían mucho según las circunstancias. Así, en las primeras ciudades medias donde llegó el tren de alta velocidad en 1992, prácticamente sin tiempo para planificar su llegada, el impacto ha sido escaso (Ciudad Real) o casi nulo (Puertollano). En Ciudad Real, en la década que ha transcurrido, el crecimiento inmobiliario ha sido más bien escaso y no ha colmado las expectativas iniciales de atracción de nuevos residentes desde Madrid (situado ahora a 50 minutos). En cambio, sí que ha tenido un efecto más evidente en la potenciación de la universidad, que se ha beneficiado de la facilidad de acceso desde Madrid. Pero solo últimamente han surgido algunos proyectos de mayor envergadura que pueden tener un cierto impacto en la economía de la zona, entre los que destaca la construcción, en plena región de La Mancha, de un parque temático dedicado a Don Quijote (Bellet, 2000; Menéndez *et al.*, 2001).

La paralización durante casi un decenio de las obras de construcción del tren de alta velocidad ha permitido a otras ciudades situadas en los principales corredores de la península prever con antelación los posibles efectos de la llegada del tren. Es el caso de Lérida -que pronto estará conectada con Madrid y Barcelona-, donde se ha desarrollado un plan de dinamización que reúne a los principales agentes públicos y privados de la ciudad y el territorio más próximo. El plan contempla diversos aspectos como la reestructuración urbana ligada a la nueva centralidad de la estación, la intermodalidad de los transportes públicos para maximizar la mejora de la accesibilidad, la dinamización económica (logística, comercial, turística) o el inicio de una campaña de marketing de Lérida a partir de la redefinición de la imagen de la ciudad ligada al tren de alta velocidad (Vilagrassa, 2001, véase también: <http://www.lleidatav.org>).

Pero, con mayor frecuencia, la posición de las ciudades medias hasta la fecha ha sido mucho más precaria. Su primer objetivo ha consistido en asegurar la conexión a la red de alta velocidad para, en una segunda fase, llegar a reivindicar su inclusión en los grandes corredores ferroviarios. La adopción, nuevamente, de un modelo radial en el diseño del trazado ferroviario ha hecho revivir en algunas ciudades el sentimiento de aislamiento que ya sufrieron en el siglo XIX. Es lo que sucede en Teruel, capital de una provincia con unas de las peores dinámicas demográficas y económicas de España en el último siglo. El eslogan reivindicativo lanzado unos años atrás, "Teruel también existe", ha tenido éxito y ha sido adoptado, cambiando el nombre, en muchas otras zonas del país. Pero la simpatía general que ha levantado este movimiento de reivindicación no ha sido suficiente y Teruel vuelve a ser, como ya sucedió en el siglo XIX, la única capital de provincia española sin conexión ferroviaria directa con Madrid.

Otras ciudades han conseguido mayores éxitos. Es el caso, por ejemplo, de Ponferrada, que ha logrado ser incluida en el trazado de la alta velocidad a pesar de su posición periférica en los esquemas de la red gubernamental. Aunque seguramente la mayor batalla se ha vivido en las conexiones entre Madrid y la costa mediterránea. Las discusiones sobre el trazado han adquirido un carácter de amplio movimiento ciudadano. Así ha sucedido en el caso de Albacete y, sobre todo, de Cuenca, otra ciudad frecuentemente maltratada en el diseño de las principales redes de comunicación y que a finales de los noventa inició una campaña reivindicativa, en gran parte vehiculada a través de Internet. El resultado fue que, a pesar de las reticencias iniciales, Cuenca fue finalmente incluida en el trazado entre Madrid y Valencia.

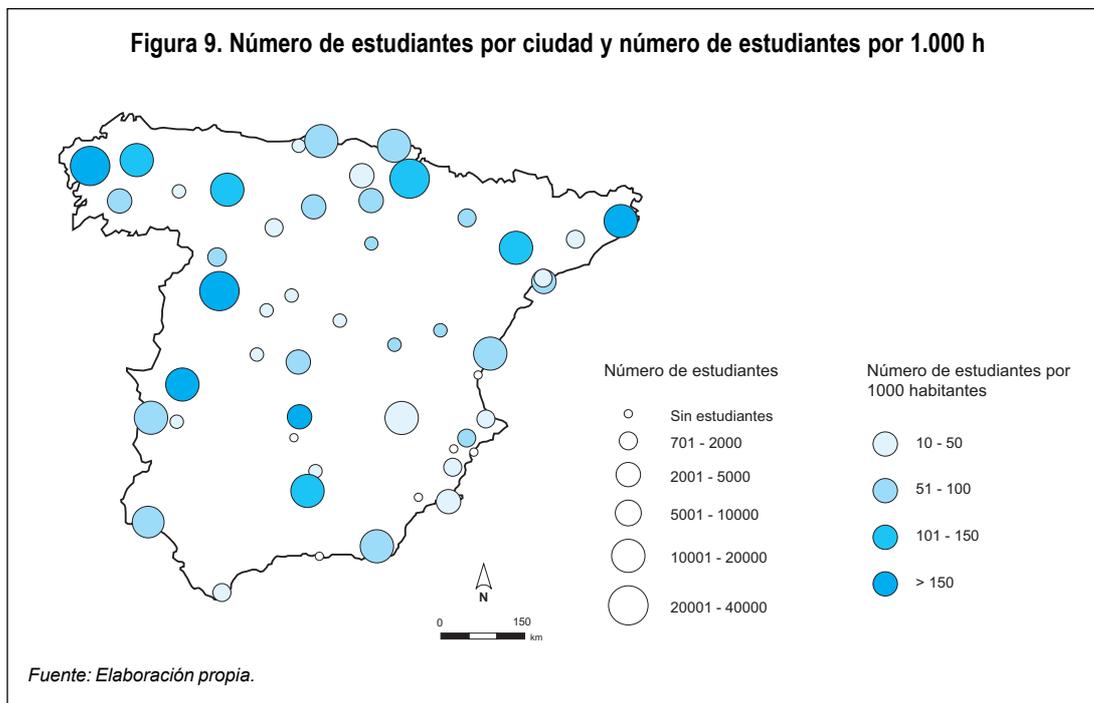
Pero en estos y otros casos la accesibilidad y la dotación de infraestructuras no son el único motivo de la reivindicación. A estas razones objetivas se unen otros factores como la necesidad de no perder una ocasión histórica para promocionar la ciudad o para superar la sensación tradicional de abandono por parte de la administración. Se trata de un tipo de infraestructuras que no aportan grandes beneficios directos a las ciudades que cuentan con ellas. Más bien ofrecen una plataforma de progreso que potencialmente puede ser aprovechada. Pero, en cambio, si que condenan prácticamente al ostracismo a aquellas ciudades que quedan al margen de este proceso de dotación de infraestructuras.

3.3. Las ciudades universitarias

Una de las características que más une a las ciudades que estamos estudiando es, sin duda, la existencia de estudios universitarios. De las cincuenta ciudades contempladas, únicamente hay seis que no cuentan con ningún tipo de oferta universitaria (todas ellas cercanas al umbral mínimo de 50.000 habitantes). En cambio, en el resto, los centros universitarios constituyen un decisivo factor de dinamización económica y social. Y son varias las ciudades que tienen en la universidad uno de los elementos que más las definen.

Más de 350.000 alumnos universitarios estudian -y la mayoría viven- en las ciudades medias españolas. La ratio es relativamente elevada: 82 estudiantes por cada mil habitantes. Aunque, evidentemente, existen variaciones muy importantes. En primer lugar nos encontramos con dos ciudades con una marcada vocación universitaria: Santiago de Compostela y Salamanca. Cada una concentra alrededor de 30.000 estudiantes que, en el caso de la primera, dadas sus dimensiones más reducidas, llegan a representar una cifra realmente significativa: 330 estudiantes por cada mil habitantes (Figura 9 y Tabla 3).

En un segundo nivel se sitúa otro grupo de ciudades, todas ellas capitales de provincia, que superan la ratio de 100 estudiantes por cada mil habitantes: Gerona, Cáceres, Ciudad Real, Jaén, Lugo, Pamplona-Iruña, Lérida y León. Aunque se trata de un grupo heterogéneo, en la



mayoría de ellas el crecimiento de los estudios universitarios ha sido reciente. Varias de ellas cuentan con universidad propia creada en las dos últimas décadas.

En el otro extremo se sitúan una serie de ciudades en las que, a pesar de que cuentan con centros universitarios, el número total de estudiantes no alcanza los cuatro mil y raramente superan los 50 estudiantes por mil habitantes. Ninguna de ellas dispone de universidad propia y sus centros son, en general, extensiones que dependen de universidades situadas en centros metropolitanos próximos.

Esta estructura de las universidades en las ciudades medias se correlaciona con otro factor muy significativo: la distribución entre titulaciones de ciclo largo (4 o más años) o corto (hasta 3 años). En las ciudades medias los estudiantes de ciclo largo representan sólo el 49 por ciento, del total, una cifra muy inferior al 64 por ciento del conjunto de las universidades españolas.

Ello indica que las titulaciones de ciclo largo se concentran mayoritariamente en las grandes ciudades. El predominio de estudios de ciclo corto en las ciudades medias obedece básicamente a motivos históricos. En muchos casos su origen se encuentra en los centros de formación de maestros de enseñanza primaria; en otros proviene de las antiguas escuelas técnicas creadas para formar a trabajadores cualificados, que han derivado en las actuales escuelas de ingenieros técnicos.

La planificación universitaria que se ha seguido en los últimos años casi no ha modificado esta situación preexistente. En un sistema universitario en el que, como el español, la compe-

Tabla 3. El sistema universitario en las ciudades medias españolas

Ciudad	Total estudiantes	Estudiantes por 1000h	Ciclo largo %	Ciclo corto %	Estudiantes ciclo largo	Estudiantes ciclo corto
Santiago de C.	31.042	331,70	85,5	14,5	26.533	4.509
Salamanca	28.519	179,98	69,9	30,1	19.937	8.582
Gerona	12.563	174,83	45,0	55,0	5.649	6.914
Cáceres	12.393	157,64	47,3	52,7	5.856	6.537
Ciudad Real	9.618	157,32	61,8	38,2	5.944	3.674
Jaén	14.424	134,57	46,0	54,0	6.641	7.783
Lugo	10.791	124,58	32,1	67,9	3.460	7.331
Pamplona-Iruña	20.653	120,67	68,7	31,3	14.194	6.459
Lérida	11.695	104,23	44,8	55,2	5.244	6.451
León	14.362	102,73	51,6	48,4	7.404	6.958
Huelva	13.626	97,33	32,6	67,4	4.439	9.187
San Sebastián-Donosti	16.896	94,80	70,6	29,4	11.935	4.961
Badajoz	12.334	91,56	53,9	46,1	6.642	5.692
Castellón de la Plana	12.224	88,92	52,7	47,3	6.440	5.784
Toledo	5.898	88,04	51,7	48,3	3.049	2.849
Almería	14.519	86,41	42,0	58,0	6.093	8.426
Cuenca	3.761	84,41	21,1	78,9	795	2.966
Tarragona	9.248	81,99	42,4	57,6	3.924	5.324
Huesca	3.394	74,62	11,1	88,9	377	3.017
Santander	13.304	72,24	64,5	35,5	8.585	4.719
Albacete	10.035	68,99	32,6	67,4	3.271	6.764
Orense	7.259	67,23	32,0	68,0	2.326	4.933
Burgos	9.699	59,88	34,1	65,9	3.310	6.389
Logroño	7.252	57,73	33,5	66,5	2.427	4.825
Zamora	3.448	53,52	1,3	98,7	46	3.402
Soria	1.782	52,59	15,4	84,6	275	1.507
Alcoy	3.174	52,48	13,4	86,6	426	2.748
Teruel	1.504	51,30	10,2	89,8	154	1.350
Oriola	2.404	47,53	31,0	69,0	745	1.659
Palencia	3.306	41,46	14,4	85,6	477	2.829
Gandia	2.036	35,40	17,4	82,6	354	1.682
Reus	3.005	33,75	46,0	54,0	1.383	1.622
Vitoria-Gasteiz	7.252	33,49	53,2	46,8	3.859	3.393
Manresa	2.119	33,07	0,0	100,0	0	2.119
Linares	1.878	32,15	0,0	100,0	0	1.878
Segovia	1.701	31,49	35,4	64,6	603	1.098
Ávila	1.462	30,68	9,4	90,6	138	1.324
Guadalajara	1.896	27,59	0,0	100,0	0	1.896
Mérida	1.276	25,28	0,0	100,0	0	1.276
Cartagena	5.830	33,20	26,9	73,1	1.570	4.260
Torrelavega	1.377	23,95	0,0	100,0	0	1.377
Algeciras	2.134	20,93	4,8	95,2	102	2.032
Talavera de la Reina	1.369	18,96	0,0	100,0	0	1.369
Ponferrada	724	11,97	0,0	100,0	0	724
Ciudades Medias	355.186	82,09	49,2	50,8	174.608	180.578
España	1.582.795	39,57	64,3	35,7	1.017.797	564.998

Fuente: Ministerio de Educación y Cultura. Universidades y elaboración propia.



tencia es prácticamente inexistente, son los centros universitarios de las grandes ciudades los que concentran la mayor parte de personal y recursos para la investigación. En cambio, los centros de las ciudades medias raramente pueden competir con estas universidades. Pero no existe una clara voluntad política de revertir esta tendencia y permitir crear universidades competitivas en ciudades medias. Por el contrario, el peligro radica en que en una situación de competencia creciente en un futuro no lejano, estas universidades puedan quedar relegadas a centros provincianos de segunda fila (Cattan y Sant Julien, 1999).

Con todo, la universidad constituye una estrategia de desarrollo fundamental para muchas ciudades desde diversos puntos de vista:

- Por su impacto económico (Florax, 1992). Directamente, la universidad es uno de los principales empleadores en muchas de estas ciudades. Los estudiantes generan un importante negocio inmobiliario, a la vez que ayudan a la dinamización del sector terciario. Por otro lado, la existencia de universidad comporta una importante actividad económica paralela de congresos y otros tipos de reuniones. Además, tanto la investigación como la formación de profesionales con alta cualificación posee unos innegables efectos positivos en la economía de la ciudad. Los ejemplos en este sentido son numerosos: creación de parques tecnológicos, mejora del tejido empresarial, incremento del valor añadido de las actividades productivas, etcétera.
- Por el papel de la universidad en la estructuración física de la ciudad (Indovina, 1997-98). Mientras que los campus periféricos o aislados de la ciudad tienen un papel reducido, en cambio muchos campus integrados en la trama urbana poseen interesantes efectos en la ciudad. Desde la renovación urbana a la recuperación de patrimonio arquitectónico o a la dinamización de ciertos sectores de la ciudad.
- La universidad posee también claras consecuencias en la vida cultural de la ciudad (Musil, 1998). En ciudades de estas dimensiones, constituye el principal foco de dinamización. A su vez, contribuye a crear una base necesaria para el desarrollo de eventos como festivales, exposiciones... que pueden contribuir a promocionar la ciudad al exterior.

3.4. La cultura como estrategia de promoción: los grandes eventos

En los últimos años la cultura, en un sentido amplio, ha adquirido un protagonismo creciente en la vida de las ciudades. Tanto en lo referente a las mejoras cualitativas en la forma de vida de los ciudadanos como, tal vez de manera más llamativa, una forma de promoción y dinamización de ciudades de cualquier tamaño.

Por un lado, festivales y eventos de carácter cultural de todo tipo han florecido en los ámbitos urbanos más diversos. De las ciudades estudiadas podemos citar algunos ejemplos relevantes que cuentan con alguna tradición y que tienen cierta repercusión internacional. Los ámbitos son muy distintos: desde festivales de cine como los de San Sebastián o Huelva, hasta el festival de jazz de Vitoria-Gasteiz, el torneo de ajedrez de Linares o, seguramente el ejemplo más conocido en todo el mundo, las fiestas de San Fermín en Pamplona.

En los últimos años, otras ciudades se han esforzado por encontrar algún elemento de promoción propio que les permita darse a conocer. La tarea no es fácil, y, precisamente por ello, las candidaturas para organizar eventos internacionales se están convirtiendo en una estrategia perseguida por muchas ciudades. En caso de ser designada, los beneficios que la ciudad puede obtener a medio plazo son realmente importantes. En este sentido es interesante analizar dos ejemplos de ciudades medias españolas: la organización de los Juegos del Mediterráneo 2005 en Almería y las capitalidades culturales europeas de Santiago de Compostela (2000) y Salamanca (2002).

En el primer caso, la organización de los XV Juegos del Mediterráneo constituye una apuesta valiente para una ciudad como Almería, que apenas alcanza los 170.000 habitantes. Generalmente, este tipo de acontecimientos deportivos viene siendo organizado por ciudades más populosas. Por ejemplo, los XVII Juegos de la Commonwealth 2002 fueron organizados por Manchester, los XIV Juegos Panamericanos se celebrarán en Santo Domingo en 2003. En el caso de los Juegos del Mediterráneo, en los que participan 22 países, la anterior edición tuvo lugar en Túnez, y hasta ahora ninguna ciudad de las reducidas dimensiones de Almería había sido designada para su organización.

Sin duda, la celebración de los Juegos del Mediterráneo puede suponer una gran oportunidad para la definitiva promoción turística de Almería y su área inmediata. Además, ofrece a la ciudad la posibilidad de dotarse de nuevas infraestructuras y equipamientos deportivos. Por otro lado, se prevé la construcción de una urbanización de lujo con más de mil viviendas (*Villa Mediterránea*, al este de la ciudad) que será utilizada como residencia temporal para los atletas.

Con referencia a la capitalidad cultural europea, debemos decir que va en camino de convertirse en una de las estrategias de promoción máspreciadas del continente. Lo que comenzó como una forma de aproximar las culturas europeas en 1985 se ha convertido en un acontecimiento cada vez más solicitado por su resonancia mediática. A partir de la designación de Glasgow en 1990, el interés fue creciendo (Boyle, 1997). En la década de los noventa ostentaron el título, en general, capitales estatales y grandes ciudades. Pero en los últimos años la situación ha cambiado. En 1999 obtuvo la designación la pequeña ciudad alemana de Weimar. En el año 2000, dado el carácter simbólico de la fecha fueron designadas 9 capitales, entre las cuales figuraban ciudades medias como Avignon, Bergen, Bolonia o Santiago de Compostela (Cogliandro, 2001; Sjøholt, 1999).

La tendencia, pues, es que cada vez más son ciudades medias con un cierto atractivo cultural, y con interés en promocionarlo, las que compiten para ser designadas capitales culturales



europas. En el año 2002 han sido Brujas y Salamanca, y en el 2003 Graz. Para los próximos años se ha impuesto un rígido turno rotatorio entre los diversos países. Pero las candidaturas empiezan ya a ser reñidas. Así, por ejemplo, en el Reino Unido en 2008 se han presentado 12 candidaturas, casi todas de ciudades medias. En España, Córdoba también ha expresado ya su interés para preparar su candidatura a capital cultural europea cuando llegue el turno, en el año 2016.

Pero los ejemplos que aquí más interesan son los citados de Santiago de Compostela y Salamanca. En ambos casos, la capitalidad cultural obedece a una estrategia bien conducida de convertir la cultura en su principal motor económico y social. Como ya hemos visto, se trata de las dos ciudades con una mayor vocación universitaria de España (en el caso de Salamanca, además, su universidad se encuentra entre las más antiguas de Europa y mantiene un cierto prestigio para el aprendizaje del español como lengua extranjera). Ambas ciudades comparten también la ventaja de poseer un valiosísimo patrimonio histórico.

Santiago de Compostela, además de ostentar la capitalidad europea, realizó una intensa campaña de marketing. La ciudad y el gobierno regional han apostado fuerte por el legado histórico del camino de Santiago, que está siendo revitalizado, igual como todo lo relacionado con el apóstol y la peregrinación. En conjunto, pues, las estrategias cultural-turística y universitaria, junto a la capitalidad autonómica, permiten a Santiago de Compostela disfrutar de una excelente perspectiva de futuro a pesar de encontrarse en una localización relativamente excéntrica respecto a los ejes europeos de desarrollo.

También Salamanca se encuentra apartada de los principales corredores de comunicaciones, tanto por carretera como ferroviarios. La utilización de la cultura como estrategia de desarrollo se presenta como una excelente oportunidad para superar el relativo aislamiento de la ciudad. Es todavía pronto para evaluar el impacto de la capitalidad cultural que mantiene durante este año 2002. Pero algunos efectos son evidentes, como la mejora de los equipamientos y de la oferta cultural o la presencia en los medios de comunicación de toda Europa, que le asegura una promoción que, bien administrada, puede ser fundamental para la ciudad en los próximos años.

3.5. Patrimonio histórico, turismo y desarrollo urbano

Además de estas celebraciones excepcionales, la cultura ofrece una gran potencialidad de desarrollo para la mayoría de ciudades medias españolas a través del patrimonio arquitectónico. En muchas de estas ciudades se produce una situación similar: por un lado, cuentan con un largo y rico pasado; por otro, quedaron al margen de los procesos de industrialización iniciados en el siglo XIX. El resultado es que, en parte por su escaso crecimiento durante años, han mantenido un valiosísimo legado arquitectónico. Aunque se ha producido un goteo constante de destrucciones, que en algunas ciudades ha tenido graves consecuencias en la conservación de sus centros históricos, la verdad es que son muchas las que mantienen un patrimonio excepcional.

En las dos últimas décadas, detenido el intenso proceso de crecimiento urbano que tuvo lugar a finales del franquismo, las instituciones democráticas han iniciado una lenta recuperación de los centros históricos y una puesta en valor del patrimonio arquitectónico que atesoran. Las políticas conservacionistas han sido avaladas por la UNESCO con el reconocimiento de los centros históricos completos de varias ciudades como Patrimonio de la Humanidad. Es el caso de Segovia, Santiago de Compostela, Ávila, Cáceres, Toledo, Salamanca y Cuenca. Estas ciudades, junto con Córdoba, forman una red (el Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España) que tiene por objetivo la colaboración en proyectos y la puesta en común y discusión de problemas similares.

Además, también tienen la consideración de Patrimonio de la Humanidad algunos elementos de excepcional valor de otras ciudades, como la catedral de Burgos, la arquitectura mudéjar de Teruel, la muralla de Lugo y los conjuntos arqueológicos romanos de Mérida y Tarragona. En conjunto, pues, doce de las ciudades estudiadas, al acogerse total o parcialmente bajo la *marca* del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, cuentan con una promoción muy importante para la atracción turística. Aunque, sin duda, la lista de ciudades con un potencial atractivo para el turismo cultural es mucho más larga, y algunas de ellas tan solo han empezado a desarrollarlo.

En los próximos años el turismo puede convertirse, sin duda, en uno de los principales motores económicos de estas ciudades (Campesino, 1999). Tanto el crecimiento del turismo interior como los cambios de tendencia en el turismo internacional (en un país con tanta afluencia de visitantes extranjeros como es España) ofrecen unas excelentes perspectivas. Además, la interacción con otros factores de desarrollo ofrecerá resultados interesantes. Por ejemplo, la universidad puede favorecer la organización de congresos que, a su vez, se beneficiarán de la mejora de las comunicaciones del tren de alta velocidad. El comercio de estas ciudades tiene también ante sí unas grandes posibilidades de crecimiento con el turismo y las actividades feriales, etcétera.

Pero, al mismo tiempo, la potenciación de estas actividades presenta a estas ciudades algunos retos que deben ser afrontados con precaución y habilidad. Así, desde el punto de vista del planeamiento, existe el problema de compaginar la conservación de los centros históricos con la necesidad de mantener su funcionalidad y de cuidar su conexión con el resto de la ciudad (Campesino, 1996). La tendencia progresiva a la museización de los centros históricos, las intervenciones exclusivamente esteticistas y, en última instancia, la tendencia a convertir estos centros en parques temáticos son unos riesgos que penden sobre la mayoría de estos centros históricos (Bernal, 2000).

De la misma forma, debe armonizarse el uso de estos espacios históricos -con una estructura antigua que constituye uno de sus principales atractivos- con la utilización masiva que impone la atracción turística. Problemas como el tráfico o la conservación del medio ambiente



urbano están comenzando a ser tenidos en cuenta ante la progresiva utilización de estas ciudades como recursos turísticos (Troitiño, 1998; Brandis y Del Río, 1998).

4. Conclusión

A lo largo de estas páginas hemos intentado ofrecer una panorámica de las ciudades medias españolas a partir del análisis de 50 municipios que concentran, en total, más de 4,7 millones de personas; es decir, cerca del 12 por ciento de la población, según datos del último censo. Pero a pesar de las cifras, la importancia de las ciudades medias no viene dada tanto por su peso demográfico como por su papel de intermediación y de organización del territorio.

En las últimas décadas se ha ido operando una sustancial transformación en las jerarquías urbanas tradicionales. Los procesos globalizadores comportan una creciente concentración de la toma de decisiones en unos pocos centros y, por consiguiente, la marginalización de centros secundarios o insuficientemente conectados a las redes mundiales. Al mismo tiempo, los cambios en las pautas de localización de la actividad económica abocan a las ciudades y territorios a una situación de competencia creciente.

Ante esta realidad cambiante, las ciudades medias se enfrentan a la tarea de definir unas nuevas estrategias de cara al futuro. Por un lado, deben adaptarse a la difuminación de las jerarquías urbanas y participar en los procesos cada vez más competitivos que impone la globalización. Por otro lado, continúan ejerciendo un imprescindible papel de articulación entre los territorios que organizan y las grandes ciudades y sus áreas metropolitanas, que resulta clave en la vertebración urbana del país.

Esta labor de resituarse en la red urbana viene condicionada por diversos factores que deben ser tenidos en cuenta. En primer lugar, el potencial demográfico y la influencia regional que ejerce cada ciudad. En segundo lugar, su situación respecto al sistema urbano español y europeo. La proximidad a las grandes ciudades españolas (es decir, su inclusión en regiones metropolitanas) supone un elemento dinamizador clave para algunas ciudades frente al relativo estancamiento de ciudades que se encuentran en posiciones más aisladas. En tercer lugar, y siguiendo la misma línea, la accesibilidad a las principales infraestructuras de transporte se presenta fundamental para los próximos años. Si bien las inercias históricas poseen un notable peso, la gran mejora a la que hemos asistido recientemente y las obras de nuevas infraestructuras en realización o previstas para los próximos años (como la construcción de la red de ferrocarril de alta velocidad o las instalaciones aeroportuarias) resultarán determinantes.

También se ha observado cómo las relaciones entre ciudad y territorio están transformándose. Ello se debe al incremento de la movilidad, que ha supuesto, para muchas de las ciudades estudiadas y especialmente para las de mayor rango (por encima de los 100.000 habitantes),

procesos de desconcentración residencial y la creación de verdaderas áreas urbanas en lugares que, no hace muchos años, se habrían definido como rurales. En este sentido puede observarse, por lo tanto, que aunque a una menor escala e intensidad, la desconcentración urbana, la suburbanización y la formación de tramas urbanas de baja densidad, asimiladas a los procesos de expansión y consumo de suelo de las grandes ciudades, se están difundiendo, también, entre las de rango medio.

Finalmente, más allá de la utilización de indicadores objetivizables de la situación y potencialidad de cada una de las ciudades estudiadas, el último apartado del trabajo se ha centrado en los esfuerzos y estrategias de aprovechamiento de dichas potencialidades. Algunos grandes temas afloran como recurrentes y comunes en la mayoría de ciudades analizadas: el aprovechamiento de las oportunidades que ofrecen las nuevas infraestructuras de comunicación (que pueden ejemplificarse de forma reciente en las expectativas que genera el tren de alta velocidad allí donde tenga parada); las sinergias positivas que las universidades crean en la economía, en la transformación social y en el urbanismo; la promoción a partir de la organización de grandes eventos culturales o deportivos y a través de la puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico.

Muchas veces, como síntesis de estos temas (y de los anhelos ciudadanos que generan) el planeamiento estratégico se convierte en un instrumento relevante de promoción de la ciudad, aunque se ha de señalar que la falta de imaginación para establecer los puntos fuertes originales de cada lugar y el peligro de clonación caracterizan buena parte de los documentos existentes. Tal vez, la explicitación de proyectos de futuro para las ciudades deviene un aspecto clave, y previo, a la planificación estratégica. En este sentido se ha expresado el geógrafo O. Nel-lo (1998) al señalar, creemos que acertadamente, que “no hay ciudad sin proyecto de ciudad”.

Bibliografía

- ANDRÉS, G.; MOLINA DE LA TORRE, I. (2000): “Burgos y su área de influencia: aproximación a los efectos territoriales de la ciudad”, *Boletín de la A.G.E.*, 29, pp. 53-72.
- BELLET, C. (2000): “L’impacte de l’alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real”, en BELLET, C. (ed.): *Les oportunitats del tren d’Alta Velocitat a Lleida*, Lleida, Pagès Editors, pp. 87-113.
- BELLET, C.; LLOP, C. (2000): “Ciudades intermedias y urbanización mundial. Presentación del programa de trabajo de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA)”, en BELLET, C. LLOP, C. (eds.): *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Editorial Milenio, pp. 325-47.
- BERG, L. Van den, *et al.* (1982): *Urban Europe: a study of growth and decline*, Oxford Pergamon Press.



- BERNAL, B. (2000): "El futuro de Burgos: de ciudad histórica a ciudad escaparate", *Mérida, ciudad y patrimonio*, 4, pp. 109-119.
- BERRY, B.J.L. (1976): "The counterurbanization process: urban America since 1970", *Urban Affairs Annual Review*, 11, pp. 17-30.
- BESSY-PIETRI, P., HILAL, M. y SCHMITT, B. (2001): "Rural Population Changes related to the urban Dynamics and to the Distance to urban Areas: the Case of France", *Espace, Populations, Sociétés*, 1-2, pp. 19-36.
- BORJA, J., CASTELLS, M. (1997): *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, United Nations for Human Settlements y Taurus.
- BOYLE, M. (1997): "Civic boosterism in the politics of local economic development - 'institutional positions' and 'strategic orientations' in the consumption of hallmark events", *Environment and Planning A*, 29, 11, pp. 1975-97.
- BRANDIS, D.; DEL RÍO, I. (1998): "Turismo y medio ambiente urbano. Las experiencias de Ávila, Toledo y Salamanca", en TROITIÑO, M.A. y GARCÍA, J.S. (coord.): *Vivir las ciudades históricas. Recuperación integrada y dinámica funcional*, Cuenca, Ed. de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 155-81.
- BRUNET, R. (2000): "Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe", en BELLET, C., LLOP, C. (eds.): *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Lleida, Editorial Milenio, pp. 109-124.
- CAMPESINO, A.J. (1996): "Las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad, a través de su planeamiento espacial", en LÓPEZ, A., NARANJO, J. (eds.): *Córdoba, Patrimonio Cultural de la Humanidad. Una aproximación geográfica*, Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, pp. 53-84.
- CAMPESINO, A.J., (ed.) (1999): *Comercio, turismo y cambios funcionales en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad*, Cáceres, Cámara Oficial de Comercio e Industria.
- CASTAÑER, M. (1994): "La ciudad real en Cataluña. Las áreas de cohesión", *Ciudad y Territorio*, nº 99, págs. 101-115.
- CASTAÑER, M., VICENTE, J. y BOIX, G., eds. (2000): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Girona, Universitat de Girona.
- CATTAN, N.; SAINT JULIEN, T. (1999): "Quels atours pour les villes petites et moyennes en Europe occidentale?", *L'Information Géographique*, 63,4, pp. 163-4.
- CHAMPION, A. G. (1998): "Population trends of small and medium - sized towns in non-metro regions", *Revue de Géographie de Lyon*, 73, 1, pp. 5-16.
- CHAMPION, A.G. (2001): "The continuing urban-rural population movement in Britian: trends, patterns, significance", *Espace, Populations, Sociétés*, vol. 1-2, pp. 37-51.

- CHESIRE, P. C. y HAY, D. G. (1989): *Urban problems in Western Europe: an economic analysis*, London, Unwin Hyman.
- COGLIANDRO, G. (2001): *European Cities of Culture for the year 2000. A wealth of urban cultures for celebrating the turn of the century*, European Commission (europa.eu.int/comm/culture/eac/capitalrep.pdf).
- DELGADO, C. (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- ENGUITA, A. y LÓPEZ, I. (1995): "Alrededor de Madrid. Una red fuerte de ciudades medianas. Buscando un nuevo modelo descentralizador", *Urbanismo*, 26, pp. 6-25.
- ESTEBAN, A. y LÓPEZ, A. (1989): "El papel de las ciudades medias en España. Presente y futuro", *Urbanismo*, 6, pp.6-16.
- FERRÁS, C. (1996): *Cambio rural na Europa atlántica. Os casos de Irlanda e Galicia (1970-1990)*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela & Xunta de Galicia.
- FIELDING, A.J. (1989): "Migration and urbanization in Western Europe since 1950", *The Geographical Journal*, 155, pp. 60-69.
- FLORAX, R. (1992): *The University: a regional booster?. Economic impacts of academic knowledge infrastructure*, Avebury, Aldershot.
- GRANADOS-CABEZAS, V.: "Another mythology for local democracy? Selling places with packaging techniques: a view from the Spanish experience on strategic planning", *European Planning Studies*, 3, 2, pp. 173-187.
- GRIFFITHS, R. (1998): "Making sameness: Place marketing and the new urban entrepreneurialism", en OATLEY, N. (ed.): *Cities, economic competition and urban policy*, London, Paul Chapman, pp. 41-57.
- HALL, P. y Hay, D. (1980): *Growth centres in the European urban system*, London, Heinemann.
- HARVEY, D. (1989): "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late Capitalism", *Geografiska Annaler*, 71B, 1, pp.3-18.
- INDOVINA, F. (1997-98): "Sinergia tra comunità e università" *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 60-61, pp. 85-113.
- LLUSSÀ, R. (2001): "Dinàmiques metropolitanes i la Catalunya central, o la creixent integració de l'espai català a finals del segle XX", SABATÉ, F. (ed.): *L'estructuració territorial de Catalunya. Els eixos cohesionadors de l'espai*. V Congrés Internacional d'Història Local de Catalunya, Barcelona, L'Avenç, pp. 574-582.
- MALLARACH, J. y VILAGRASA, J. (2002): "Procesos de desconcentración urbana en ciudades medias españolas", *Ería*, 57: 57-70.



- MARTÍ-HENNEBERG, J. (2000): “Un balance del tren de alta velocidad en Francia. Enseñanzas para el caso español”, *Ería*, núm. 52, 131-143.
- MENÉNDEZ, J.M., CORONADO, J.M., RIVAS, A. (2001): *El AVE en Ciudad Real y Puertollano: notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio*, Ciudad Real, ETS, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- MÒDOL, J. R. (2001): “Descentralización urbana y reequilibrio territorial en los sistemas intermedios de Cataluña”, en *Forma y función del territorio en el nuevo siglo*. Actas del XVII Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles.
- MUSIL, J. (1998): “The world of arts and the University”, WUSTEN, H. V. der (ed.): *The urban university and its identity. Roots, locations, roles*. Dordrecht (The Netherlands), Kluwer academic Publishers, 47-57.
- NEL·LO, O. (1998): “Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa”, en MONCLÚS, F.J.: *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB), 35-57.
- PARKINSON, M. (1991): “The rise of the entrepreneurial European city. Strategic response to economic changes in the 1980s”, *Ekistics*, 58, pp. 229–307.
- PASCUAL, J.M. y FORN, M. de (1999): *La Estrategia de las ciudades: los planes estratégicos como instrumento: métodos, técnicas y buenas prácticas*, Barcelona, Diputació de Barcelona.
- RÉCLUS (1989): *Les villes européennes*. La Documentation Française, Montellier et Paris.
- SAU, E. (1995): “El creixement del sistema urbà de Catalunya (1950-1991). De la concentració a la desconcentració metropolitana?”, *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 27, págs. 97-113.
- SJOHOLT, P. (1999): “Culture as a strategic development device: the role of ‘European Cities of Culture’, with particular reference to Bergen”, *European Urban and Regional Studies*, 6, 4, pp. 339-47.
- TROITIÑO, M.A. (1998): “Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas”, *Ería*, 47, pp. 211-28.
- VILAGRASA, J. (1999): “Las ciudades pequeñas y medias en España”, en DOMÍNGUEZ, R. (ed.): *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, Málaga, Universidad de Málaga y Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 17-49.
- VILAGRASA, J. (2001): “El tren de alta velocidad en Lleida. Estrategias de optimización de su impacto”, en AAVV: *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*, Oviedo, AGE-Universidad de Oviedo, 501-503.
- VINUESA, J. (1996) “Dinámica de la población urbana en España (1857-1991)”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. XXVIII, nº 107-108, pp. 185-216.