

Las ciudades alineadas del Atlántico y la economía política metropolitana en Galicia

José Pérez Vilarriño
Catedrático de Sociología

Complejidad tecnológica y desarrollo urbano

La complejidad actual de la tecnología y la aceleración del ritmo con el que suceden las mutaciones tecnológicas ha hecho que las ciudades, en el sentido tradicional, se hayan tornado demasiado pequeñas en cuanto unidades de organización de la producción social. El fenómeno creciente de la integración de varias unidades urbanas ha dado origen a las áreas metropolitanas, de las que a su vez están surgiendo aglomerados supermetropolitanos conurbados. Galicia no existe en este mundo urbano.

Por su parte, la consecuencia de mayor alcance de la interacción de las nuevas tecnologías con el habitat es la redefinición social del espacio.

Esta es la perspectiva en la que es preciso situar el proceso inicial de rechazo a la Autopista del Atlántico, cuya finalización se define hoy como la voluntad prioritaria de integración de la Galicia Norte y la Galicia Sur.

La perspectiva de la Economía Política, permite una lectura del reciente plan estatal de autovías y del ambicioso proyecto de renovación ferroviaria de los que Galicia queda excluida, y que pone de manifiesto hasta qué punto las inversiones se programan en relación al centro político —Madrid— y no en relación a los flujos reales entre ciudades.

Urbanismo y economía política metropolitana

Las ciudades gallegas no han adecuado su economía política —su estrategia de control del medio— a los determinantes básicos de éste y no han sabido producir o adquirir la tecnología más avanzada. Son demasiado pequeñas, aisladas y desarticuladas entre sí, lo que les impide alcanzar un nivel metropolitano suficiente como para llegar a tener un cierto peso en un entorno dominado por las grandes áreas conurbadas: País Vasco, Cataluña, Valencia o Madrid.

Es preciso contar con los determinantes del entorno y establecer la estrategia en consonancia con él. Los Estados modernos y las grandes aglomeraciones urbanas se conciben hoy como empresas de servicios semejantes en su funcionamiento a las empresas multinacionales, cuyo problema fundamental es el desarrollo tecnológico y el control político del medio.

As cidades alineadas do Atlántico e a economía política metropolitana en Galicia

José Pérez Vilarriño
Catedrático de Socioloxía

Complexidade tecnolóxica e desenvolvemento urbano

Se algo trouxo consigo o desenvolvemento económico e a xeneralización dos modelos de sociedades industriais e postindustriais, é un territorio acelerada e masivamente urbanizado. A cidade e o urbano, destacan hoxe como actores sociais sobre a «casa», o lugar ou a parroquia. A propia literatura reflexa este fenómeno, convertendo a cidade moderna en protagonista da trama literaria e reducindo os personaxes a membros especializados, flexible e conflictivamente articulados, da complexa realidade humana. Se o ser humano constitúe o lugar de máxima complexidade na escala da evolución biolóxica, as modernas conurbacións amosan hoxe a máxima diferenciación e densidade social.

A complexidade actual da tecnoloxía e sobre todo a aceleración do ritmo co que se suceden as mutacións tecnolóxicas fixeron que as cidades, no senso tradicional, se tornasen demasiado pequenas en canto unidades de organización da produción social. O fenómeno crecente da integración de varias unidades urbanas deu orixe ás áreas metropolitanas, das que a súa vez están xurdindo aglomerados supermetropolitanos conurbados. De Boston a Washington, pasando por Nova Iorque, Filadelfia e Baltimore pódese chegar pronto a unha aglomeración de 40 millóns de habitantes segundo o Hudson Institute. O mesmo Instituto centra para o ano 2000 os grandes núcleos españoles nos eixes Madrid-Toledo, Cádiz-Sevilla, Xixón-Bilbao e Valencia-Barcelona. Galicia non existe neste novo mundo urbano. A Comunidade Europea está, sen dúbida, impulsada por estas megalópoles, que contan cuns límites que sobrepasan as fronteiras dos estados. Bruxelas, Amberes, Amsterdam, Bolonia, Frankfurt, París... Londres... conseguiron un grao de integración económica e urbana tal, que están presionando moi fortemente cara unha maior integración política.

Pola súa parte, a consecuencia de maior alcance da interacción das novas tecnoloxías co habitat é a redefinición social do espacio. As novas técnicas graban nel os trazos incompletos de escrituras sociais apenas experimentadas, rompendo os marcos de referencia dentro dos que os vellos modelos eran capaces de organizar con senso a vida social.

Con independencia de calquera xuício de valor, esta é a perspectiva na que é preciso situar o proceso inicial de rexeitamento á Autoestrada do Atlántico. Unha innovación de tal magnitude, nun espacio excesivamente dominado pola corredoira, non podía ser asimilada sen tensións, sobre todo cando a nova «Rúa Maior de Galicia» se tentou abrir máis á brava. Para unha poboación espallada e fechada sobre si mesma a autoestrada aparecía como unha agresión ó seu habitat e non como unha vía de comunicación rápida. Apenas construídos os pri-

Desde esta óptica, la ciudad —en sus diferentes variantes históricas— no es sino la forma organizativamente más evolucionada de control racional del medio. En las sociedades tecnológicamente avanzadas son las aglomeraciones metropolitanas las que dominan o impulsan la organización social y económica.

Estructura social y sistema urbano gallego

El modelo urbano ha de responder en primer lugar a los determinantes de cada sociedad. Entre los parámetros fundamentales que definen la estructura social de Galicia destacan el excesivo ruralismo y la marginación respecto de los grandes ejes metropolitanos ibéricos y europeos, que han cristalizado en un sistema de poblamiento marcado por la dispersión y el aislamiento, características que favorecen una escasa articulación interior y una excesiva dependencia del exterior. Estas características junto a un bajo nivel de infraestructura y de equipamiento municipal permiten comprender que las demandas prioritarias de los municipios gallegos se centren en los servicios urbanos de carácter más elemental.

Con este paisaje rural de fondo no puede sorprender la falta de integración metropolitana. Pese a ello, se está operando en Galicia una lenta pero firme evolución urbana, que con cierta integración a escala comarcal está reduciendo los niveles de aislamiento.

En cuanto a la dependencia exterior, sus manifestaciones más graves son un fuerte saldo migratorio, con el consiguiente envejecimiento de la población, y la pérdida de peso demográfico en el Estado.

La articulación urbana de Galicia ya no se puede planear a escala municipal. Su débil y reducida estructura urbana está conformada por ciudades cerradas y atadas por intereses demasiado particulares. Es preciso darles mayor autonomía y hacer más ágil la representación democrática de todos los grupos. La única forma de alcanzar un tamaño urbano competitivo es la vertebración urbana de Galicia. Tal proceso se ve dificultado por el aislamiento de gran parte de los núcleos de población, pero al mismo tiempo el sistema disperso de hábitat puede facilitar mucho.

La combinación de tecnología y de relaciones de poder establece una interdependencia funcional entre las ciudades, que conduce a una especialización y jerarquización.

Hablar de especialización funcional urbana y de continuo rural-urbano en Galicia quiere significar la obligada necesidad de pensar integradamente un espacio todavía muy fragmentado y muy atrasado. Las ciudades gallegas son aún demasiado aldeanas y se encuentran por ello demasiado desarticuladas. Disponer por primera vez en la historia contemporánea de instituciones con poder —Comunidad Autónoma de Galicia— facilita lo que

meiros tramos, a práctica totalidade da poboación aceptouna e reclama a conclusión das obras (Pérez Vilarinho, J. Rioboó Almanzor, J.M. e García Cánovas, J.M., 1981). O símbolo do «navallazo», que tentaba dividir Galicia en dúas, defínese hoxe como a vontade prioritaria de integración da Galicia Norte e a Galicia Sur.

Polo demais, a dialéctica Norte/Sur —derivada dos tramos soltos da autopista abandonada a medio construír— está a facer máis complexo o vello modelo dual da Galicia costeira e a Galicia interior.

Xa en 1903 Durkheim (1975:246-7) sulina que o dinamismo impulsor da concentración urbana constitúe un fenómeno social de corte político. Pola súa parte, a «polis» ateniense constitúe o antecedente prototípico da estreita vinculación entre espacio urbano e política, ata o punto de considerar ámbolos fenómenos como a mesma e única realidade: a política é o que se fai na «polis» e a cidade non é senón o resultado da acción política. O auxe dos movementos cidadáns conseguiu xeneralizar esta concepción política do urbanismo. O esquecemento desta dimensión conduce a unha visión interesada que pasa por alto das compoñentes máis importantes de dominación e da subordinación urbanas. (Díez Nicolás, J., 1972).

A perspectiva da Economía Política permite unha lectura con sentido do recente plan estatal de autovías e do ambicioso proxecto de renovación ferroviaria dos que Galicia queda excluída. De acordo coa visión oficial, as inversións decidíronse en función da importancia de cada cidade, isto é, non en resposta a determinismos políticos senón a esixencias técnicas. A realidade é sen embargo un tanto distinta. Unha análise superficial do mapa —anunciado publicitariamente en tódolos medios de comunicación de masas do país— pon de manifesto ata que punto os investimentos se programan en relación ó centro político —Madrid— e non en relación ós fluxos reais entre cidades. Isto quere dicir dúas cousas. En primeiro lugar, que só as grandes aglomeracións son tidas en conta e en segundo lugar, que á hora de negociar, o peso político das cidades é unha decisiva dimensión específica que non se pode olvidar.

Urbanismo e economía política metropolitana

En Galicia consérvanse algúns dos máis vellos e mesmo prestixiosos núcleos urbanos do Occidente europeo. Pero as cidades de Santiago, Lugo, Ourense, Mondoñedo ou Tui non teñen precisamente un aire demasiado moderno. Non adecuaron a súa economía política —a súa estratexia de control do medio— ós determinantes básicos deste e non souberon producir ou adquirir a tecnoloxía máis avanzada. Son demasiado pequenas e están demasiado illadas e demasiado desarticuladas entre si, o que lles impide atinxir un nivel metropolitano suficiente como para chegaren a ter un certo peso nun entorno dominado polas grandes áreas conurbadas de Asturias, O País Vasco, Cataluña, Valencia ou Madrid, por nos referir tan so ó entorno español.

As cidades galegas son raquiticas e están empeñadas en pelexas ou discusións localistas. A súa política municipal está ancorada no vello modelo de urbanismo, cunha preocupación que vai pouco máis aló de ampliar unha rúa ou un parque e de conseguir unha nova instalación dentro do perímetro da cidade ou ó sumo do municipio. Son incapaces de se organizar politicamente entre si para potencia-lo

la marginalidad y la dependencia han venido haciendo imposible: decidir por sí mismos las prioridades estratégicas. Y en una sociedad corporativa dominada por grandes conjuntos organizativos la prioridad fundamental es disponer de un centro con poder o tener la posibilidad de aliarse con él. Hoy estos centros se llaman metrópolis.

Las ciudades alineadas del corredor Atlántico

Los rasgos de aislamiento y dispersión que caracterizan el sistema de poblamiento gallego, aunque tiendan a ir asociados, definen fenómenos diferentes, que pueden estar en la raíz de comportamientos diametralmente opuestos, tales como el retraimiento o la participación electoral.

El único eje con fuerza es el Corredor Atlántico, en particular su mitad sur, que tiene huecos importantes por cubrir entre Santiago y Pontevedra y entre Santiago y La Coruña, lo que parece justificar la terminología al uso que diferencia entre la Galicia Norte alrededor de La Coruña-Ferrol y la Galicia Sur centrada en Vigo-Pontevedra.

Mucho más débil aún resulta el eventual eje interior que debería unir Orense y Lugo a través de Monforte, permitiendo una cierta ocupación armónica del espacio por una población demasiado escorada hacia el Atlántico.

El Corredor Atlántico, está muy lejos de constituir una ciudad lineal, pero sin embargo puede hablarse de un continuo formado por Ciudades Alineadas, que con una buena accesibilidad y una mayor integración podría alcanzar una fuerza de gravitación suficientes para dejar sentir su presencia entre las grandes áreas metropolitanas españolas.

La entrada en el Mercado Común, hace previsible el desarrollo de una muy importante influencia del Gran Oporto —el área más desarrollada y dinámica de Portugal— sobre Galicia y en particular sobre Vigo, que sin la integración del Corredor Atlántico gallego, supondría a corto y medio plazo la consolidación de la ruptura entre la Galicia Norte y la Galicia Sur, así como una creciente colonización de ésta.

La transformación del Corredor Atlántico en una red de Ciudades Alineadas y bien comunicadas es lo que necesitan las estructuras urbanas de Galicia para adquirir peso negociador y capacidad de integración plena en la Comunidad Europea. Por su parte, el área metropolitana de Oporto es, a corto y medio plazo, el principal aliado posible, porque en este momento cuenta con una clara ventaja estratégica en Bruselas.

Galicia puede y debe entrar de lleno en la modernidad recuperando el tiempo perdido y conservar al mismo tiempo su personalidad singular. Pero la característica predominante que marca las relaciones entre las distintas

espacio común e integra-lo seu hinterland agrario que lles está permitindo aguanta-la crise, ao tempo que lla prolonga demasiado. Exemplo claro foi a política universitaria. Se ben a idea de potenciar unha universidade central de Galicia puido ser atinada, en orde a reconverte-la Universidade da súa función de simple Colexio de Notables ou de Escola Profesional tradicional en Universidade Moderna, tal propósito non tivo en conta as imposicións do entorno dominado por un centralismo a ultranza. Só os que se deron conta de que a cuestión era arrincar prazas ó Ministerio de Madrid, sacaron avantaxe. Así, mentres Andalucía dispón de cinco universidades para oito provincias, ou Madrid ten cinco —sen conta-las privadas— para catro millóns de habitantes, Galicia quedouse só cunha, pouco desenvolvida e mal equipada, para catro provincias e tres millóns de habitantes. Vigo constitúe a única aglomeración urbana da Península que, a pesar dos seus trescentos mil habitantes, ten a universidade máis cercana a dúas horas de distancia. Non abonda con soñar un modelo ideal, nin reclamar en van cando non se ten a forza suficiente. É preciso contar cos determinantes do entorno e establece-la estratexia en consonancia con el.

Os estados modernos e as grandes aglomeracións urbanas concíbense hoxe como empresas de servicios semellantes no seu funcionamento ás empresas multinacionais, as cales teñen como problema fundamental o desenvolvemento tecnolóxico e o control político do medio (Salaman e Thomson, 1980). Tecnoloxía e poder van da man fornecéndose mutuamente. Son os dous pés cos que avanza estes novos xigantes, anticipando unhas veces un e outras veces outro (Zald, 1970; Karpick, 1978; Thomson, 1967).

No campo das organizacións, a atención prioritaria ó entorno (Lawrence e Lorsch, 1967; Aldrich, 1979; Meyer e Scott, 1983) fronte a un anterior enfrascamento no que pasaba no seu interior —modelo fechado (Thomson, 1967:4-6)— define o obxecto da Economía Política. A noción do entorno estase a converter na peza clave da moderna teoría das organizacións, xa que pon a énfase nos parámetros fundamentais ós que todas teñen necesariamente que se adaptar. Inspirándose simultaneamente en Marx e Max Weber, a economía política das organizacións (Zey-Ferrel e Aiken, 1981, Aiken e Bacharach, 1979; Perrow, 1986; Pérez Vilariño e Schoenherr, 1987; Schoenherr, Young e Pérez Vilariño, 1988) parte do presuposto, de que para as grandes organizacións é máis importante o que sucede no seu entorno cós seus propios procesos internos. Por esta razón, o paradigma predominante na socioloxía das organizacións é a perspectiva demográfica e ecolóxica, da que a preocupación central xira en torno ó intercambio satisfactorio e equilibrado dunha poboación co seu medio, tratando de adaptarse a el e, na medida en que lle resulte factible, modificalo de acordo cos seus intereses (Freeman, J. e Hannan, M., 1983; Mckelvey e Aldrich, 1983; Pfeffer, 1985).

Dende esta óptica, a cidade —nas súas diferentes variedades históricas— non é senón a forma organizativamente máis evolucionada de control racional do medio.

Hoxe o espacio social ven definido polo marco das grandes aglomeracións, que deciden os modelos dominantes de interacción. Moitas son as razóns que impoñen esta hexemonía metropolitana. M. Castells

entidades gallegas es un excesivo alisamiento. No haber roto todavía su cordón umbilical con el campo es una de las claves del amplio margen de supervivencia de estas ciudades, cuyos habitantes tienen todavía mucho de campesinos. Pero en una sociedad corporativa, dominada por las grandes empresas y organizaciones multinacionales, el minifundio está irremisiblemente condenado a la dependencia.

destaca o atractivo da metrópole como lugar de consumo e enriquecemento social, como centro de novas oportunidades vitais e como xerador dun estilo máis complexo da vida urbana. O modelo da Economía Política, pola súa parte, ademais e por encima destes factores, suliña a capacidade de dominio e o poder de negociación dos grandes conxuntos metropolitanos que permiten mante-lo atractivo sinalado por Castells. Este novo concerto de grandes e complexas aglomeracións obriga a redefini-lo tamaño dos actores sociais. No campo da ordenación do territorio isto significa pasar das cidades illadas a unidades ou espazos máis amplos; con outras palabras e tal como sinala Bogue, nas sociedades tecnolóxicamente avanzadas son as aglomeracións metropolitanas as que dominan ou impulsan a organización social e económica.

Estructura social e sistema urbano galego

O modelo urbano ten que responder en primeiro lugar ós determinantes de cada sociedade. Entre os parámetros fundamentais que definen a estrutura social de Galicia (Pérez Vilariño, J.; Sequeiros, J.G. e Sequeiros, J.L., 1983) destacan dous: o excesivo ruralismo e a marxinação respecto dos grandes eixes metropolitanos ibéricos e europeos. Estes determinantes, conxugados cun complicado relevo xeográfico e unha estrutura de propiedade minifundista, cristalizaron nun sistema de poboamento marcado pola dispersión e o illamento, características que favorecen unha escasa articulación interior e unha excesiva dependencia do exterior.

Indicadores asequibles para medir ó mesmo tempo o predominio do rural e o grao de atraso son a pobre infraestrutura e o baixo nivel de equipamento municipal. A pesar do predominio do sector primario, en máis dun tercio dos concellos non existe asistencia técnica agraria. Arredor dun 20% teñen lugares sen electrificar e a case totalidade das zonas rurais só contan cunha rede pobre e con fortes caídas de tensión no suministro. A metade dos Concellos carecen de recollida de lixo e de surtidor de gasolina. Estes datos permiten comprender que as demandas prioritarias dos municipios galegos se centren nos servizos urbanos de carácter máis elemental: asistencia sanitaria, abastecemento de auga e redes de sumidoiro, do que mesmo carecen barrios enteiros de cidades como Vigo ou A Coruña (1). En canto ó equipamento escolar, tan só un 25% dispón dalgún Centro de Formación Profesional ou Bacharelato; menos frecuente aínda son os centros de educación para adultos e educación especial.

Con esta paisaxe rural de fondo non pode sorprende-la falta de integración metropolitana, característica distintiva das sociedades tecnolóxicamente avanzadas. Consecuencia lóxica desta carencia é a imposibilidade de encontrar unha «capital» con outro peso que non sexa o puramente simbólico en toda a Comunidade Autónoma.

A pesar diso, estase a desenvolver en Galicia unha lenta pero firme revolución urbana, que ten como indicadores máis visibles os

(1) Estas carencias fundamentais deberían ser medidas e tomadas en consideración antes de se embarcar en certas políticas municipais de «grandeur», á que moitos concelleiros parecen proclives.

Aligned Atlantic cities and metropolitan political economy in Galicia (Abstract)

José Pérez Vilariño

Technological complexities and urban development

Technological complexities and the acceleration of changes in technologies have made cities become too small as units for social production. The integration of several cities has developed into the creation of metropolitan areas, which recently also integrate into bigger super-metropolitan agglomerates. Galicia does not exist in this urban world.

The most important consequence of the interaction between new technologies and the habitat is the social redefinition of space.

This is the perspective in which it is necessary to situate the initial process of refusal to the building of the Atlantic Motorway, seen today as the priority for the integration of Northern and Southern Galicia.

From a political economy perspective, it is possible to give an explanation for the statal highways plan and the ambitious project for the renewal of railways, in which Galicia is excluded in both, making it evident that investments in these areas are programmed according to the existence of the political center—Madrid—instead of the real flows between cities.

Urbanism and metropolitan political economy

Galician cities have not accommodated their political economy—or strategy to control the media—to the basic determinants of the media, and have not been able to acquire a more advanced technology. They are too small, isolated and dislocated, so they cannot reach a sufficient metropolitan level to hold enough influence compared with the big super-metropolitan areas of the Basque Country, Catalonia, Valencia or Madrid.

It is necessary to take into account the surroundings and establish strategies according to it. Modern States and big urban agglomerations are seen today as services firms, very similar to multinationals, whose main problem is technological development and political control of the media.

From this point of view, the city—in its different historical varieties—is just the most advanced organized way of rational control of the media. In technologically advanced societies, metropolitan agglomerations control and push forward economic and social organization.

kilómetros de estrada e sobre todo as pistas asfaltadas, o número de puntos de luz pública, os metros de beirarrúas, as listas de espera de novos teléfonos que se amontoan durante varios anos, o traspaso de poboación das aldeas ás vilas e de toda Galicia a Vigo e A Coruña.

Unha certa integración a escala comarcal está reducindo os niveis de illamento. Pero aínda hoxe Galicia, co 6% do territorio estatal e o 7,64% da poboación española conta co 50,12% das entidades de poboación, o que suñia o seu desproporcionado grao de dispersión.

En canto á dependencia exterior, as súas manifestacións máis graves son un forte saldo migratorio co conseguinte envellecemento da poboación e a perda de peso demográfico no Estado. No que levamos de século a poboación galega pasou de representa-lo 10,64% ó 7,29% do total español. Pero máis grave aínda cá redución da presenza relativa en España é o maior envellecemento cá media estatal (gráfico 1).

En política o que importa é a arte do posible e isto vén definido polas forzas e os poderes en xogo. A articulación urbana de Galicia xa non se pode planear a escala municipal. A título de exemplo, a principal avenida de Vigo xa non é a Gran Vía, senón a Autoestrada a Pontevedra; e o principal cruce non é o Colón nin as Travesas senón a Ponte de Rande. O grave é que se cobra peaxe por transitar polas principais arterias da aglomeración viguesa (en Madrid o primeiro quilómetro de peaxe comenza a 50 Kms. -en Villalba). E traspasa-lo límite urbano de Pontevedra, ademais de resultar difícil, supón un risco desproporcionado. A distancia entre Vigo e Santiago non se pode medir en Kms., senón en horas e nivel de risco.

A feble e reducida estrutura urbana de Galicia está configurada por cidades fechadas e atadas por intereses demasiado particulares. É preciso darlles maior autonomía—factor sinalado por M. Weber (1921) como fonte de dinamismo das cidades europeas—e facer máis áxil a representación democrática de tódolos grupos (factor suñado por H. Lefevre). Como indicaban Simmel e Durkheim, a vida urbana facilita a autonomía do individuo e a complexidade social, a través da división do traballo. O proceso non vai sen complicacións—das que unha crecente * anomía non é a menor—pero supón un nivel máis elevado de alternativas e de integración. A única forma de atinxir un tamaño urbano competitivo é a vertebración urbana de Galicia. Este proceso vese dificultado polo illamento de gran parte dos núcleos de poboación, pero ó mesmo tempo o sistema espallado de hábitat pode facilitalo moito.

Cando a poboación vivía masiva e primordialmente do agro, o espallamento da poboación, a pesar do illamento, era funcional e permitiu unha ocupación eficiente do espacio. O tecido parroquial era o encargado de conseguirla súa integración institucional, máis alá do illamento físico. Hoxe as transformacións económicas, que fan inviables as pequenas explotacións agrarias illadas e acrecentan o peso da industria e os servicios, impulsan o desenvolvemento de comarcas integradas en torno a núcleos de maior densidade urbana.

A promoción racional destes núcleos non pode levarse a cabo anarquicamente. A combinación de tecnoloxía e de relacións de poder establece unha interdependencia funcional entre as cidades, que conduce cara unha especialización e xerarquización. Os actuais procesos de reconversión miden con exactitude o desfase tecnolóxico e o poder

Social structure and Galician urban system

Urban models must answer the social determinants of each society. Among the basic characteristics of Galician social structure the most important are excessive ruralism and margination in relation to Iberian and European metropolitan areas, resulting in a population system of dispersion and isolation, with limited interior articulation and high dependence from outside. This characteristic, together with a low level of municipal infrastructure and equipment, allow us to understand why Galician local entities priority demands are in the field of elementary urban services.

The rural dispersion explains the lack of metropolitan integration. Nevertheless, Galicia is undertaking a small but steady urban revolution, through comarcal integration, reducing the levels of isolation.

The most evident consequences of external dependence are the strong levels of migration, and as a consequence the aging of the population, and a loss of demographic weight in relation with the State.

Urban articulation in Galicia cannot be planned on a municipal basis. Galicia has a reduced and weak urban structure, with closed cities and restricted by very particular and selfish interests. It is necessary to give them more autonomy and stress the democratic representation of all groups. The only way for acquiring a competitive urban size is to vertebrate Galician cities. The process is more difficult because of the isolation of the greater part of population units, but dispersion can also make the whole process easier.

The combination of technologies and power relationships establishes a functional interdependence among cities, resulting in hierarchization and specialization.

To speak about urban functional specialization and about a rural-urban continuum in Galicia means that it is necessary to think about a very divided and underdeveloped space. Galician cities have a strong «village-mentality», so they are very disarticulated. The fact that for the first time in History Galicia has its own political powers —Galician Autonomous Institutions— eases something that had been impossible before because of margination and dependence: to self-decide on strategic priorities. And within a corporative society dominated by big organizative groups, the fundamental priority is to create centers with power, or to be able to ally with them. Today these centers are called metropolises.

Aligned Atlantic cities

The isolation and dispersion characteristics of the population system in Galicia, although they tend to be associated, are different phe-

ou falta de poder de negociación dunhas cidades fronte a outras. Tales son os casos en Galicia de Vigo, O Ferrol ou Monforte. A importancia dos sectores afectados e o tamaño das empresas, así como o peso das dúas primeiras cidades fixeron salta-lo seu problema á rúa en forma de conflito social. Polo contrario a reconversión dunha vella e pequena cidade como Monforte, ancorada no tren, pasa decenios desapercibida no seu illamento. Unha diferenza similar pódese apreciar no ámbito estatal entre a maneira de afrontar-la reconversión en Barcelona ou Madrid e en Vigo ou O Ferrol.

Falar do continuo rural-urbano e da crecente especialización funcional e integración estrutural das cidades galegas é unha forma de atraer-la atención sobre unha alternativa nova, practicable por primeira vez. Trátase da integración do espazo e a comunidade, tomando como unidade de base, non a casa, nin a parroquia nin a provincia, nin sequera a rexión senón Galicia, en canto entidade política autonómica. Tal é o alcance da posta en marcha dun sistema de goberno autónomo, cunha implantación que non se pode atribuír en primeiro lugar ó carisma duns políticos, senón a esixencias estruturais. Se a Cataluña e ó País Vasco o sistema institucional autonómico chegou con claro retraso, en Galicia as institucións autonómicas estanse a implantar antes de que as forzas sociais chegasen a ter capacidade de negociación suficiente para conseguir tales niveis de poder, que permite comprender o contexto de aldraxe no que naceu o estatuto galego e a actual marxinação dos grandes proxectos de equipamento de alcance europeo.

Falar de especialización funcional urbana e de continuo rural-urbano en Galicia quere significa-la obrigada necesidade de pensar integradamente un espazo aínda moi fragmentado e moi atrasado, isto é, moi rural. As cidades galegas aínda son demasiado aldeás e atópanse por iso demasiado desarticuladas. Da Coruña e de Vigo é máis doado saír cara a Madrid que en dirección mutua. Dispor por primeira vez na historia contemporánea de institucións con poder facilita o que a marxinalidade e a dependencia teñen vindo facendo imposible: decidir en por si, as prioridades estratéxicas. En unha sociedade corporativa dominada por grandes conxuntos organizativos a prioridade fundamental é dispor dun centro con poder ou te-la posibilidade de aliarse con el. Hoxe estes centros chámanse metrópoles.

As cidades alineadas do Corredor Atlántico

Importa non confundi-los rasgos antes sinalados —illamento e espallamento— que caracterizan o sistema de poboamento galego. Aínda que tendan a ir asociados trátase de fenómenos diferentes, que poden estar na raíz de comportamentos diametralmente opostos, tales como o retraemento ou a participación electoral (Pérez Vilariño, 1987). Nos mapas 1 e 2 poden observarse con claridade diferenzas substantivas entre ámbalas características. O mapa 1 amosa o illamento da maioría dos núcleos comerciais de Galicia, ó tempo que apunta unha clara tendencia á conurbación nas Rías Baixas e na área da Coruña-O Ferrol ou a «Cidade das Rías». En segundo lugar tamén se pode apreciar-lo grao de desvencellamento entre as poboacións de maior tamaño. Pola súa parte, o mapa 2 reflexa á inversa o mesmo fenómeno: arredor de Ourense e de Lugo aparece unha densa nube de

nomenas, that can be the base for opposed behaviours, like electoral participation or inhibition.

The only strong axis is the Atlantic Corridor, particularly the southern part of it, that has large areas to be filled between Santiago and Pontevedra and Santiago and La Coruña, justifying the typical distinction between Northern Galicia around La Coruña-Ferrol, and Southern Galicia, between Vigo-Pontevedra.

Much weaker is the eventual interior axis, that should connect Ourense and Lugo through Monforte, making possible a better distribution of population in the space, as population is now too inclined towards the Atlantic coast.

The Atlantic Corridor, which is far from being a linear city, lets us speak of a continuum composed by aligned cities, that in the case of a better accessibility and integration could acquire enough specific power to become one of the main metropolitan areas within Spain.

Accession to the European Community makes it possible to foresee the development of a strong influence from the Great Port Area—the most developed and dynamic area in Portugal—on Galicia, and particularly on Vigo. If the Atlantic Corridor does not integrate any further this would imply in the short and medium term the consolidation of a breach between Northern and Southern Galicia, as well as the colonization of the latest.

In order to acquire specific negotiation power and capacity for a better integration within the EC, Galician urban structures need a better integration of the Atlantic Corridor, resulting in the transformation of a network of aligned cities. Also, the Port metropolitan area is, in the short and medium term, the best possible ally, because now it has a clear strategic advantage in Brussels.

Galicia can and must enter in modernity and recover lost time, but also to maintain its singular personality. The main characteristic of relations between the different Galician local entities is a very deep isolation. Galician cities have not broken links with the rural area, and their habitants still include many pleasants. Within a corporative society, dominated by great firms and multinationals, urban division in small units is condemned to dependence.

municipios desvencellados entre deles e cunhas relacións comerciais que se establecen en exclusiva coa capital. En ámbolos mapas destacan asimismo os puntos de gravitación dos principais eixes urbanos, a partir dos que é obrigado formula-la integración da comunidade galega. O único eixe marcado con forza, sobre todo no Mapa 1, é o Corredor Atlántico, en particula-la súa metade Sur. Pola súa banda, no Mapa 2 obsérvase que este corredor ten baleiros importantes por cubrir entre Santiago e A Coruña e entre Santiago e Pontevedra, o que parece xustifica-la terminoloxía ó uso que diferencia entre a Galicia Norte arredor da Coruña-O Ferrol e a Galicia Sur centrada en Vigo-Pontevedra.

Moito máis feble aínda resulta o eventual eixe interior que debería unir Ourense e Lugo a través de Monforte, permitindo unha certa ocupación harmónica do espacio por unha poboación demasiado esguellada cara ó Atlántico. Unha dificultade importante parece a decidida preferencia de Ourense por vencellarse a Vigo e o incomprendido e case pasivo atávico olvido que parece practicar Lugo respecto do principal punto de apoio con que conta no Sur para intentar modernizalo espacio provincial máis amplo e atrasado de Galicia. A homoxeneidade dos intereses de Ourense e de Lugo e dos hinterlands agrarios avogan por unha reorientación das súas miras ata se da-la man a través de Monforte, moito tempo descolgado e agora aberto cara a Ponferrada. Unha política unitaria de ordenación do territorio galego debe prestar atención especial a este punto de encontro da Galicia interior. Isto esixe que Ourense e Lugo transformen a súa posición de illas urbanas, que viven dentro dun mar rural, en cabeceiras integradoras dun amplo espacio. Se non é así, a reordenación comarcal acabará coa artificialidade das unidades provinciais. Con todo, trátase dun eixe de segunda importancia fronte ó eixe Atlántico.

O Gráfico 2 representa con máis detalle a unidade do Corredor Atlántico, a partir do tráfico por estrada entre as diferentes unidades de poboación. Está moi lonxe de constituir unha cidade lineal, pero sen embargo pódese falar dun continuo formado por Cidades Alineadas.

A resposta ó illamento e ó fraccionamento do espacio, mesmo das áreas urbanas galegas, ten que ser un acrecentamento da accesibilidade. Esta defínese en función de dúas dimensións—facilidade de acceso e interese do lugar—sobre as que se constrúe o modelo gravitatorio. A terminación da autoestrada parece a forma máis práctica de facer accesibles entre si e aumenta-lo interese mutuo entre as cidades alineadas do Corredor Atlántico. Cun maior grao de integración podería atinxir unha forza de gravitación suficiente para deixar senti-la súa presenza entres as grandes áreas metropolitanas españolas.

A progresiva desaparición das fronteiras, unha vez findadas as negociacións co Mercado Común, fai previsible o desenvolvemento dunha importante influencia do Gran Porto—a área máis desenvolvida e dinámica de Portugal—sobre Galicia e en particular sobre Vigo. A similitude da estrutura social e económica, a crecente cercanía e influencia cultural, o baixo nivel dos precios, a facilidade de acceso por estrada e a ausencia de calquera outra gran cidade accesible que non sexa Madrid facilitarán un proceso xa en marcha. O forte desequilibrio de potencialidades e de equipamento social entre ámba-

las cidades e sobre todo a diferente posición estratéxica dentro da Comunidade Europea, poden dar orixe a unha inclinación da área de Vigo cara ó Porto. Abonda con citar, a modo de exemplo, o crecente atractivo do aeroporto do Porto para voos internacionais. O recente irmanamento de ámbalas cidades non é senón a representación simbólica e o ritual dun proxecto con futuro. Sen a integración do Corredor Atlántico galego, tal alternativa suporía a curto e medio prazo a consolidación da ruptura entre a Galicia Norte e a Galicia Sur, así como unha crecente colonización desta. Polo contrario, o Corredor Atlántico pode dar profundidade á zona metropolitana do Porto, que terá que buscar unha saída cara Bruselas, sen verse obrigado a se desviar cara ó Sur.

O concepto antes mencionado de «potencialidade» define o corredor como a área máis dinámica, na que se asenta a maioría da poboación e das empresas, por onde circula o maior número de vehículos, de persoas e de mercadorías, e que presenta os maiores incrementos de tráfico. O Gráfico 2 amosa asemade a súa gran homoxeneidade interna e coa fronteira portuguesa.

As especiais potencialidades destas Cidades Alineadas poden apreciarse nos mapas 3 e 4 e no Gráfico 3, nos que se observa tamén a carencia en Galicia doutras áreas similares.

O mapa 3 destaca dous fenómenos importantes. En primeiro lugar a marcada conurbación de todo o corredor. En segundo lugar a cercanía da área de influencia portuguesa, sobre todo unha vez que se conclúan as autoestradas do Norte do Porto.

L. Racionero (1978) coincide con esta apreciación destacando como características do territorio galego a desconexión respecto de España -fenómeno que recoñece tamén o Ministerio-, a propensión á influencia do Porto (feito que non recolle o mapa e que se ten acentuado nos últimos dez anos) e a unidade que caracteriza á gran conurbación desarticulada do Corredor Atlántico. A súa transformación nunha rede de Cidades Alineadas e ben comunicadas é o sulñado que precisan as escrituras urbanas de Galicia para adquiriren en peso negociador e capacidade de integración plena na Comunidade Europea. Pola súa parte, a área metropolitana do Porto é, a curto e medio prazo, o principal aliado posible, porque neste momento conta cunha clara avantaxe estratéxica en Bruselas.

É preciso ter presente que a España moderna ou europea (que está a piques de entrar na era postindustrial) é a constituída por apenas media ducia de conurbacións similares. É a España do nordeste, que ten por punto ou capital central, polo seu papel de distribuidor principal, Zaragoza, e que ten como provincias as zonas metropolitanas do País Vasco, Cataluña e Valencia. Madrid —enorme illote dependurado— tenta por tódolos medios, que son moitos, porque está inflado de poder, de se enganchar a esta pequena pero superdesenvolvida España europea.

Nas restantes áreas só a creación de espazos cun mínimo nivel de «potencialidades» —como é o caso do oito asturiano a través do que as Cidades Alineadas enlazarían coa cornisa cantábrica— permitirá unha pronta conexión con esta forma de modernidade terciaria.

Park sitúa a adaptación exitosa ó medio, na dimensión colectiva, a cal implica unha maior heteroxeneidade cá adaptación individual.

Precisamente a complexidade crecente é a característica primordial da nova sociedade corporativa. Neste senso, E. Morin insiste en que urxe tomar conciencia do real e da realidade da súa complexidade.

A cuestión clave é saber se imos ser capaces de asumir a complexidade crecente das novas tecnoloxías ou se ela se apodera de nós e acaba coa nosa personalidade converténdonos nos seus escravos. Europa —a diferenza dos EE.UU., a URSS ou China— naceu da división da cristiandade e o imperio, e Carlos V, Napoleón ou Hitler. É a Europa dos pequenos espazos que se negan a perder a súa identidade referencial, pero para seguir existindo necesita ó mesmo tempo construír unha forma de unidade máis complexa. A supervivencia esixe respectar as esencias das técnicas máis avanzadas. A supremacía da cidade fronte ó campo radicou precisamente na súa maior capacidade de produción tecnolóxica, derivada do seu máis elevado grao de división do traballo. Hoxe a prodixiosa complexidade das novas tecnoloxías fai que estas só poidan desenvolverse en aglomeracións moito máis complexas. Neste senso, a nova sociedade urbana —tal como sinala H. Lefevre— nace sobre as ruínas da cidade.

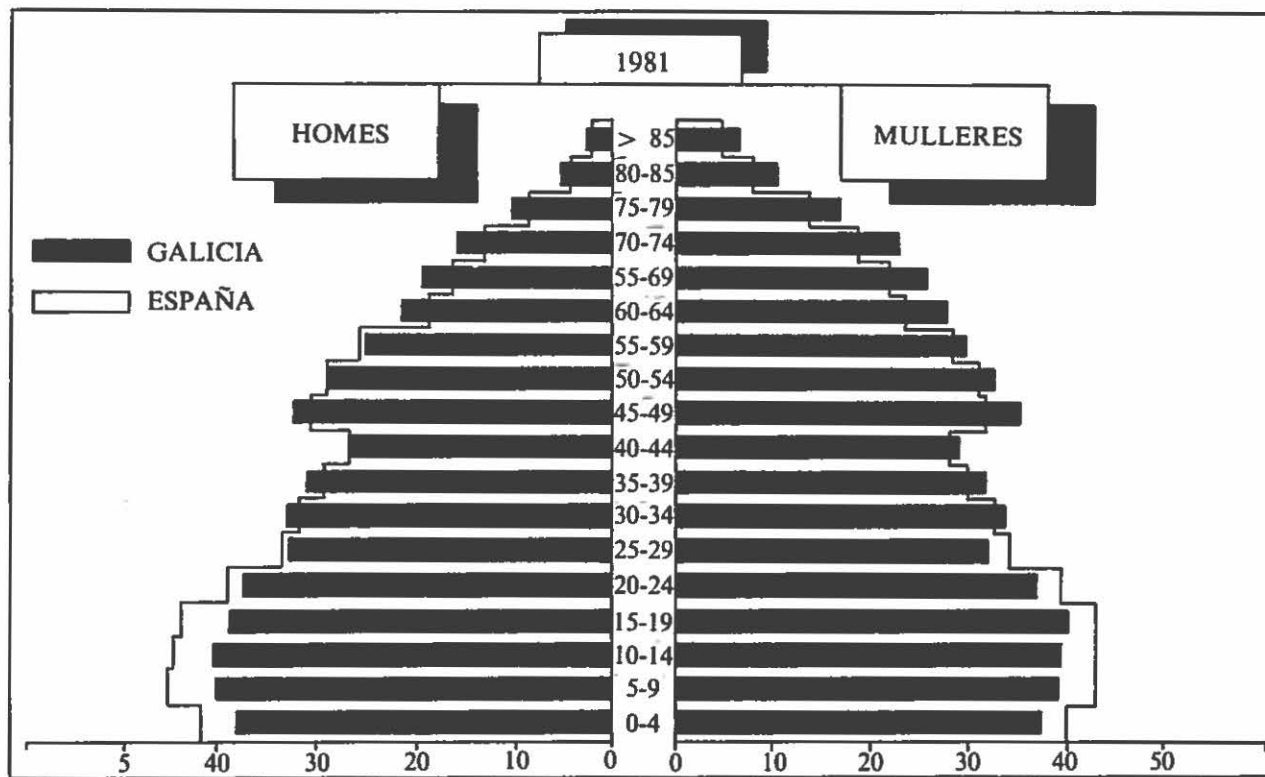
A rexionalización —que permite preservar a identidade propia— require previr contra o provincianismo a través do desenvolvemento de amplos espazos conurbados. Non só en Europa, tamén no Xapón, o bloque islámico... libran unha dobre batalla polo control da tecnoloxía e a reconquista do herdo propio. Galicia pode e debe entrar de cheo na modernidade recuperando o tempo perdido e conservar ó mesmo tempo a súa personalidade singular. A modernidade pasa necesariamente pola cidade e máis exactamente por un profundo e decidido —drástico— proceso de urbanización. A singularidade da articulación entre o espazo e a comunidade galega reflexa unha convivencia elástica —casi disimulada— coa paisaxe. Se ben a cidade e o urbano contrapóñense ó illamento, o territorio e a sociedade galega esixen unha ocupación un tanto espallada ou xenerosa do espazo.

Pero a característica predominante que marca as relacións entre as distintas entidades urbanas galegas é —a vulgar polos diferentes fluxos entre delas— un excesivo illamento. Cada unha parece fechada sobre si mesma nun esforzo por sobrevivir pola súa conta e resistir nalgúns casos a procesos brutais de reconversión, que pareceran tentar fechar, non xa as fábricas, senón cidades enteiras. Son aglomeracións que se desesperan de illamento, que experimentan —como no caso de Vigo— unha sensación de «sinistro total». A loita pola subsistencia deu orixe a unha sorprendente produción simbólica, cunhas cotas máis elevadas que se aprecian no mercado discográfico e na moda, actividades que requiren, ó menos nun primeiro momento, máis imaxinación e man de obra barata cá tecnoloxía. Non ter rompido aínda o seu cordón umbilical co campo é unha das claves da ampla marxe de supervivencia destas cidades, os habitantes das cales aínda teñen moito de campesiños. Pero nunha sociedade corporativa, dominada polas grandes empresas e organizacións multinacionais, o minifundio urbano está irremisiblemente condenado á dependencia.

BIBLIOGRAFIA

- AIKEN, M., e BACHARACH, S.M. (1979), «Culture and organizational structure and process: A comparative study of local government administrative bureaucracies in the wallon and flemish regions of Belgium» en LAMMERS, C.J., e HICKSON, D.J., *Organizations Alike and Unlike. International and Interinstitutional Studies in the Sociology of Organizations*, Routledge and Kegan Paul, London.
- CASTELLS, M. (1976), *La cuestión urbana. Siglo XXI*, México.
- DÍEZ NICOLÁS, J. (1972), *Especialización Funcional y Dominación en la España Urbana*. Guadarrama, Madrid.
- DURKHEIM, E. (1975), *Textes 3. Fonctions Sociales et Institutions*. Les Editions de Minuit, Paris.
- FREEMAN, J. (1982), «Organizational life cycles and natural selection processes» in STAW, B.M., e CUMMINGS, L.L. (eds.), *Research in Organizational Behaviour*, vol. 4, Jaia Press, Greenwich.
- FREEMAN, J., e HANNAN, M.T. (1983), «Niche width and the dynamics of organizational populations», en *American Journal of Sociology*, n.º 88.
- HAWLEY, A.H. (1950), *Human Ecology. A Theory of Community Structure*. Ronald, New York.
- La Estructura de los Sistemas Urbanos*. Tecnos, Madrid.
- KARPICK, L. (1978), *Organization and Environment. Theory, Issues and Reality*. Sage Publications, London.
- McKELVEY, B., e ALDRICH, H. (1983), «Populations, Natural Selection, an Applied Organizational Science», en *Administrative Science Quarterly*, 28: 101-128.
- PÉREZ VILARIÑO, J. (ed.) (1987), *Comportamiento Electoral y Nacionalismo en Cataluña, Galicia y País Vasco*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago, Santiago.
- PÉREZ VILARIÑO, J.; RIOBOO, J.M., e CÁNOVAS, J.M. (1981), «La opinión pública de la ciudad de Vigo sobre la Autopista del Atlántico». AUDASA, A Coruña (Estudio inédito).
- PÉREZ VILARIÑO, J., e outros (1983), «Análisis de la estructura rural-urbana de Galicia para el diseño de un modelo de comarcalización». IDASA, A Coruña (Estudio inédito).
- PÉREZ VILARIÑO, J., e SCHOENHERR, R.A. (1987), «Racionalidad y control en las Organizaciones Complejas». R.E.I.S., n.º 39.
- PÉREZ VILARIÑO, J.; SEQUEIROS, J.G., e SEQUEIROS, J.L. (1983), «Cambios estructurales en la sociedad gallega», en *Información Comercial Española*, n.º 602.
- PERROW, Ch. (1986), *Complex Organizations. A Critical Essay*. Random, House, Inc. New York.
- PFEFFER, J. (1985), «Organizational Demography: Implications for Management». The Regents of the University of California.
- RACIONERO, L. (1978), *Sistema de Ciudades y Ordenación del Territorio*. Alianza Editorial, Madrid.
- REMY, J., e VOYE, L. (1974), *La Ville et l'Urbanisations. Modalités d'Analyse Sociologique*. Ed. J. Duculot, Genbloux, Bélgica.
- SALAMAN, G., e THOMPSON, K. (1980), *Control and Ideology in Organizations*. MIT Press.
- SCHÖENHERR, R.A.; YOUNG, L.A., e PÉREZ VILARIÑO, J. (1988), «The demographic transition in religious organizations». *Journal for the Scientific Study of Religion*, n.º 27, 1988.
- THOMSON, D. (1967), *Organizations in Action*. MacGraw-Hill, New York.
- WEBER, M. (1921), «Die Stadt», en *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, vol. XLVII.
- ZALD, M. (1970), «Political Economy: A Framework for Comparative Analysis», en M.N. ZALD (Ed.): *Power in Organizations*. Vanderbilt Univ. Press.
- ZEY-FERREL, M., e AIKEN, M. (1981), *Complex Organizations: Critical Perspectives*. Scott, Foresman and Company, Glevew, Illinois.

GRÁFICO 1
 PIRÁMIDES DE IDADE



Fonte: *La Voz de Galicia: Anuario 1988*, A Coruña, 1987.

TRÁFICO PONDERADO NO CORREDOR DA AUTOESTRADA
ANO 1980

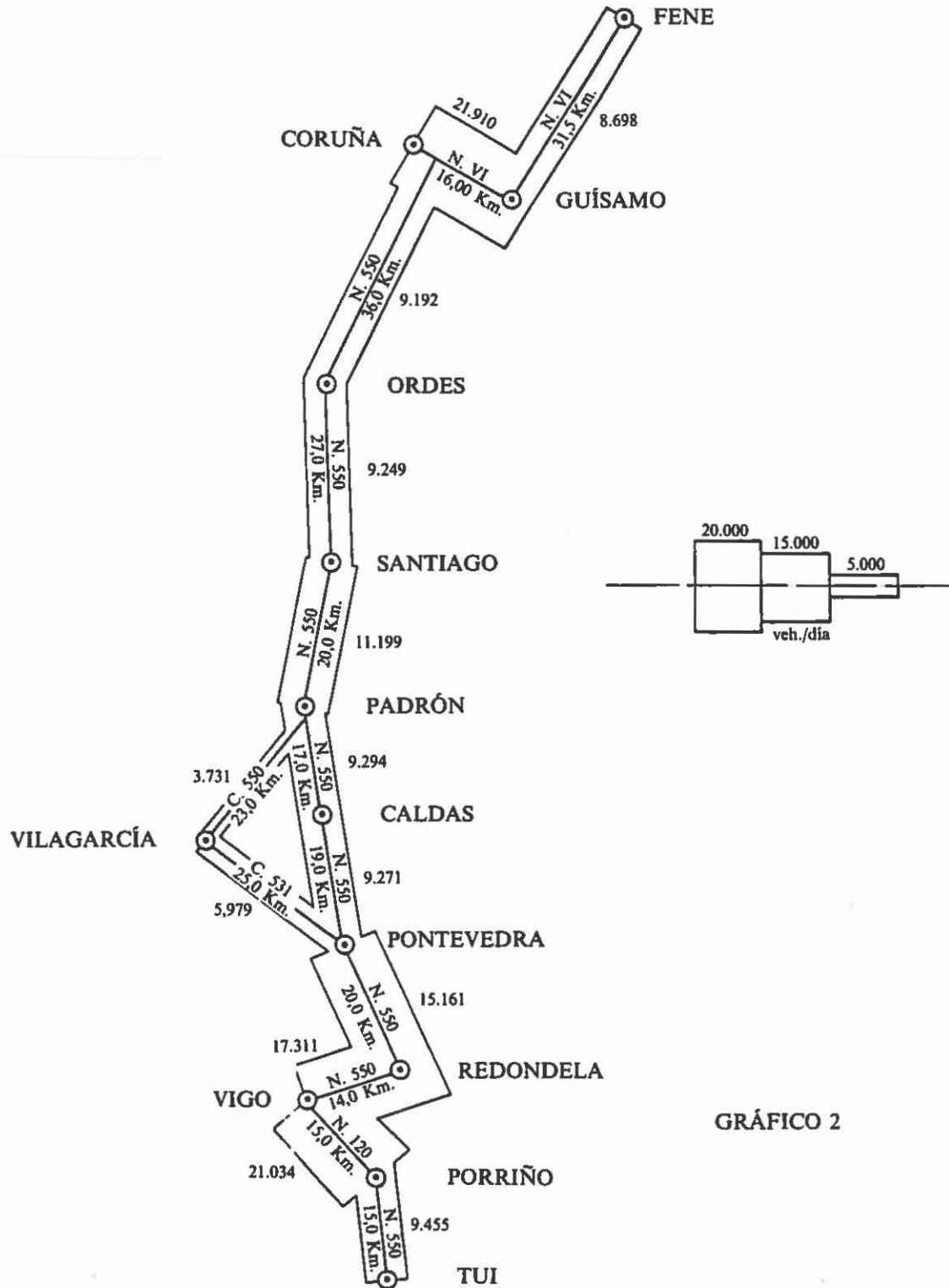
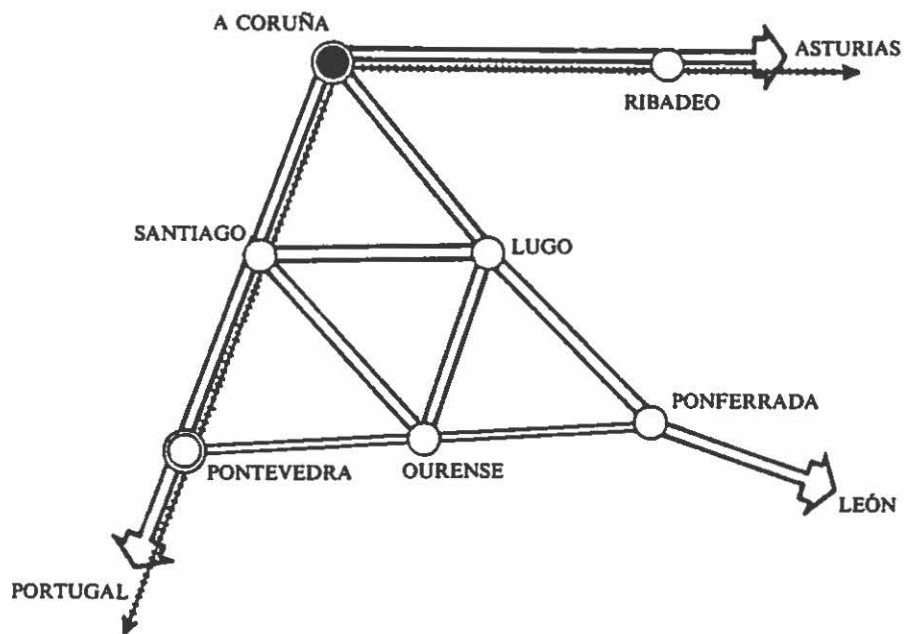


GRÁFICO 2

GRÁFICO 3

ESTRUCTURA ESPACIAL DO SISTEMA URBANO

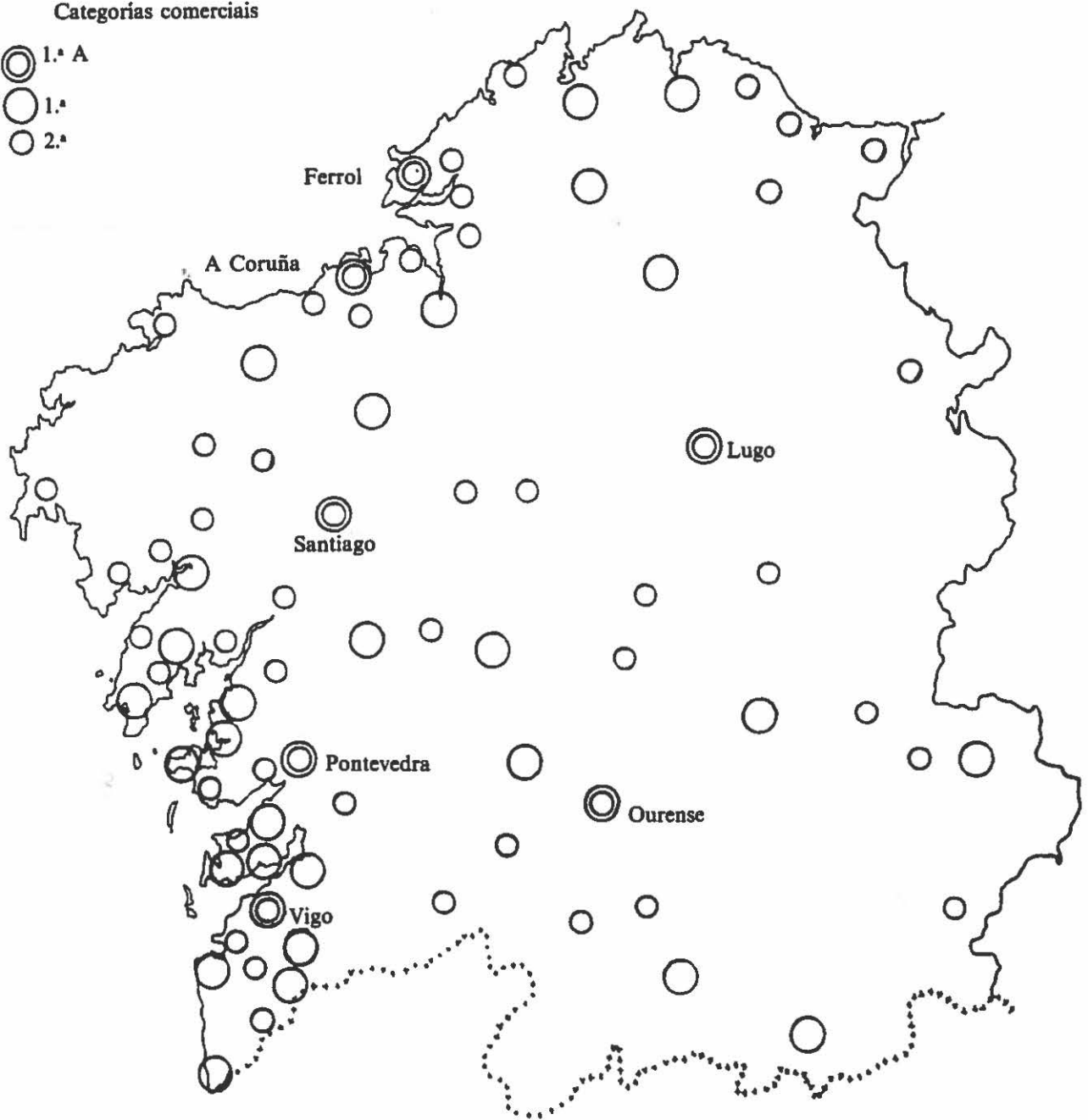


Fonte: Racionero, 1978.

GALICIA

Categorías comerciais

- ⊙ 1.ª A
- 1.ª
- 2.ª

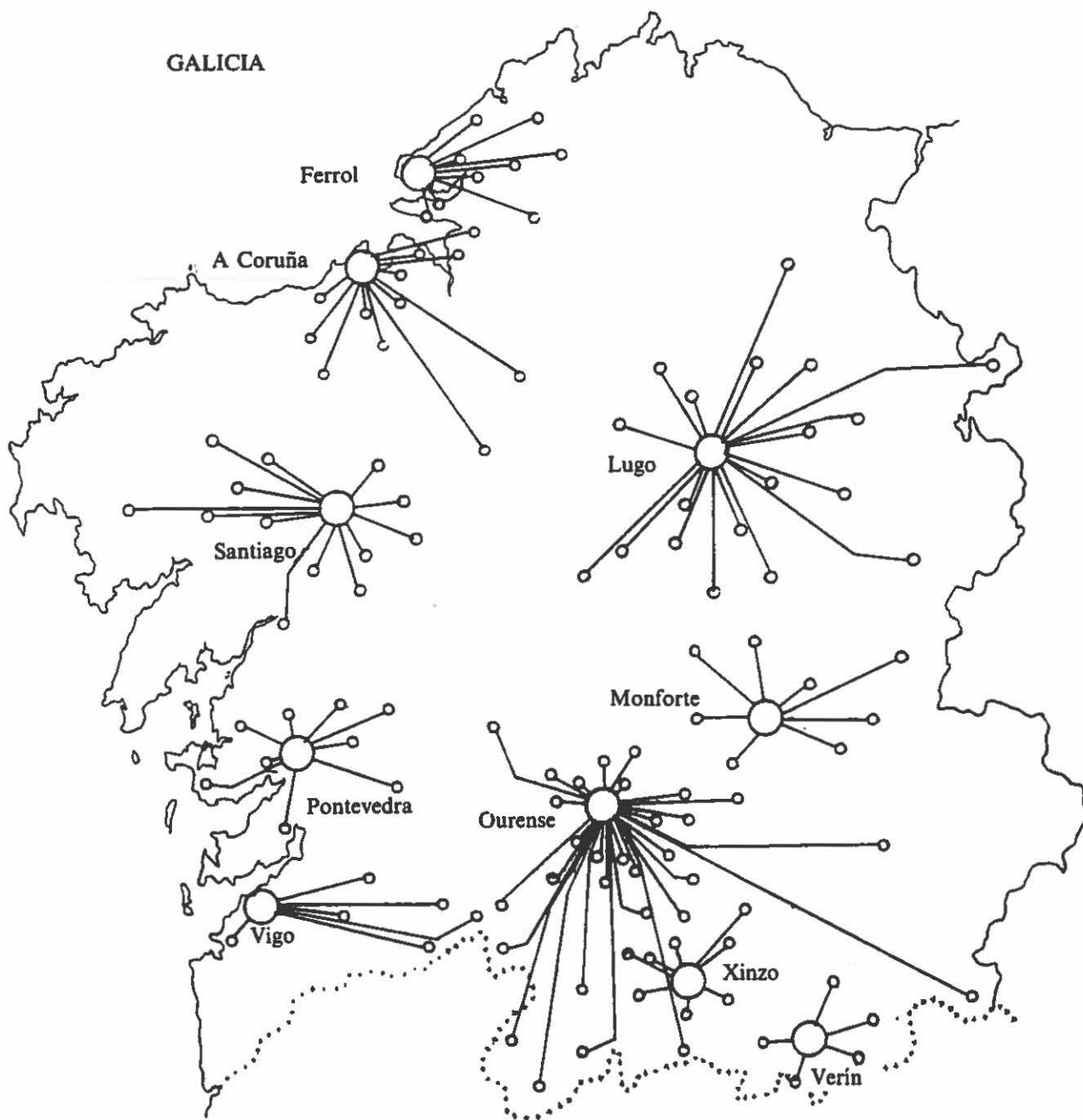


MAPA 1

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DOS NÚCLEOS COMERCIAIS

Fonte: Departamento de Socioloxía

Elaboración: José Luis Veira Veira
Modesto Iglesias Seco



MAPA 2

MUNICIPIOS CON GRAVITACIÓN COMARCAL FORTE SOBRE UN SÓ NÚCLEO COMERCIAL

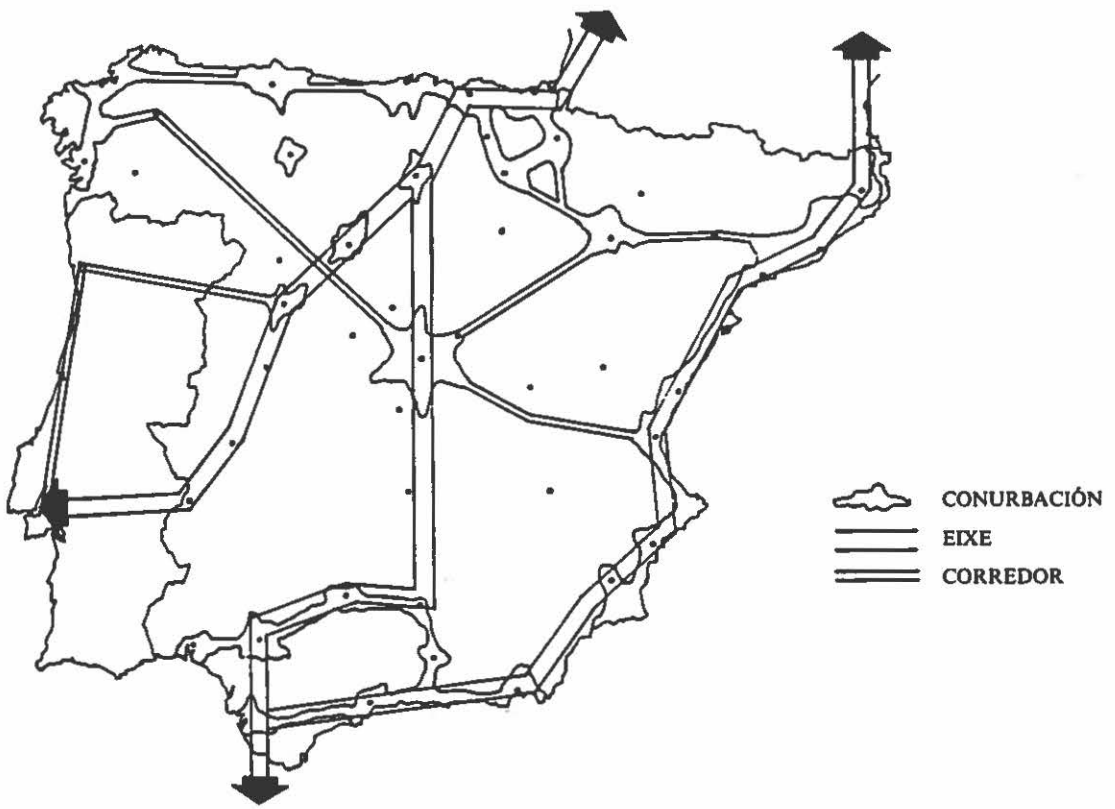
(Cabeza de área)

Fonte: Departamento de Socioloxía

Elaboración: José Luis Veira Veira
Modesto Iglesias Seco

MAPA 3

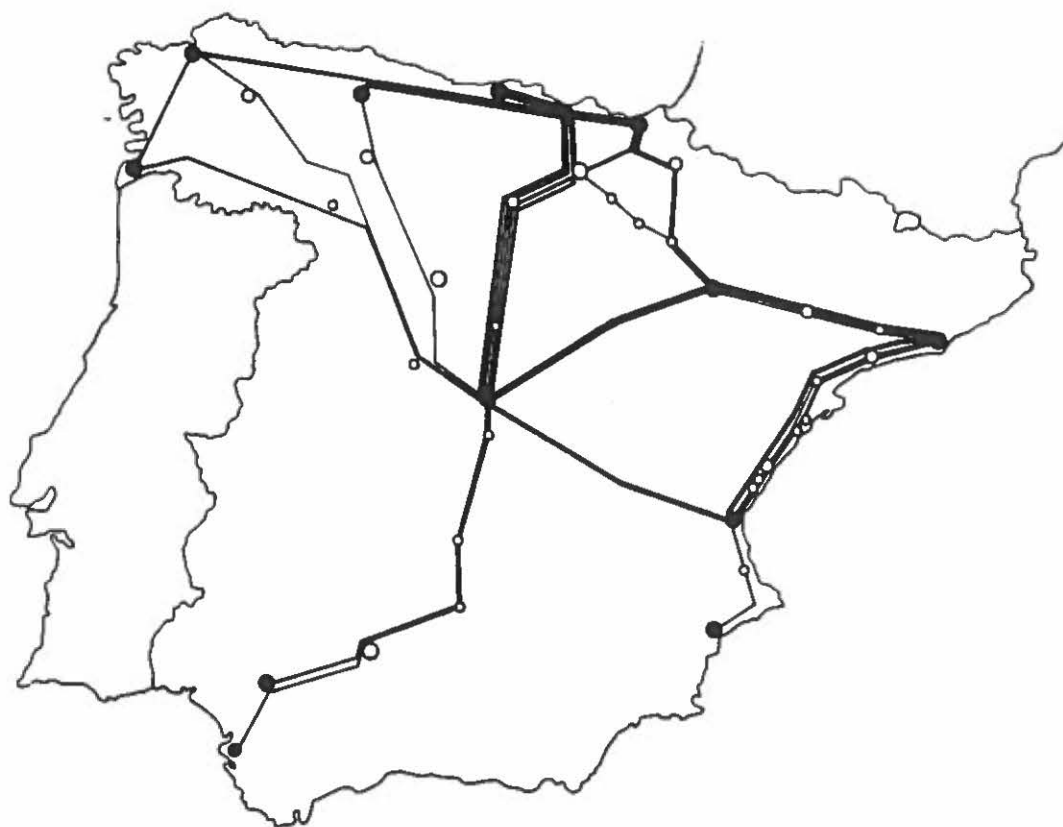
ESTRUCTURA ESPACIAL DE ESPAÑA EN 1980



Fonte: L. Racionero, 1978

MAPA 4

INTERRELACIÓNS ECONÓMICAS ENTRE CIDADES. NÚMERO DE LIGAZÓNS
MEDIDAS NA TÁBOA INPUT-OUTPUT POLO COEFICIENTE DE STRCIT



Fonte: L. Racionero, 1978.

