

## **11. EL SISTEMA DE CIUDADES DE EXTREMADURA**

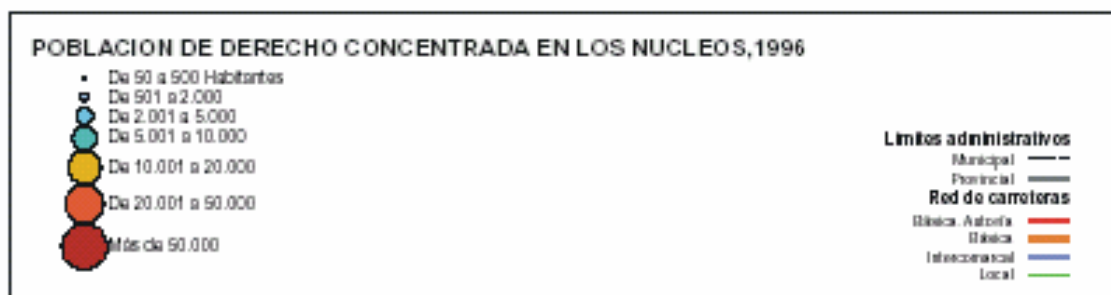
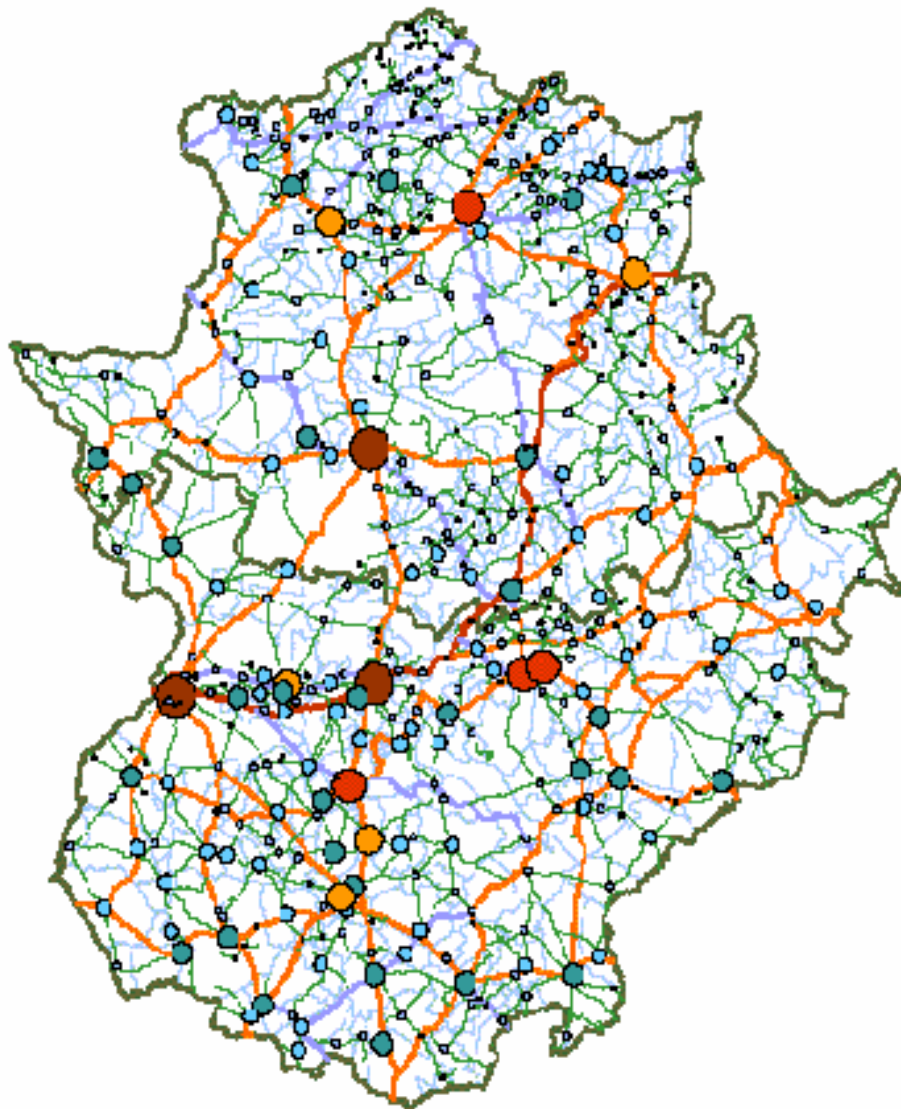
En los trabajos [1] y [9] se aborda el sistema de asentamientos mediante el análisis de sus funciones urbanas, que permite conocer el potencial funcional o jerarquía de cada uno de los núcleos; tendencias y flujos que se producen en el territorio por diferentes motivos; y de las relaciones de centralidad/dependencia de diversos núcleos que por su posición en las distintas morfoestructuras de asentamientos juegan dentro del territorio.

Además, dicho trabajo estima la evolución previsible del sistema de ciudades y desciende a la consideración de aquellas estructuras más complejas del sistema de asentamientos de Extremadura, tal como el eje Badajoz, Mérida, Don Benito-Villanueva de la Serena y el eje transversal, por la ruta de la Plata (N-630), que en la actualidad tienen las más importantes tasas de crecimiento.

### **11.1. LAS RELACIONES DE CENTRALIDAD/DEPENDENCIA**

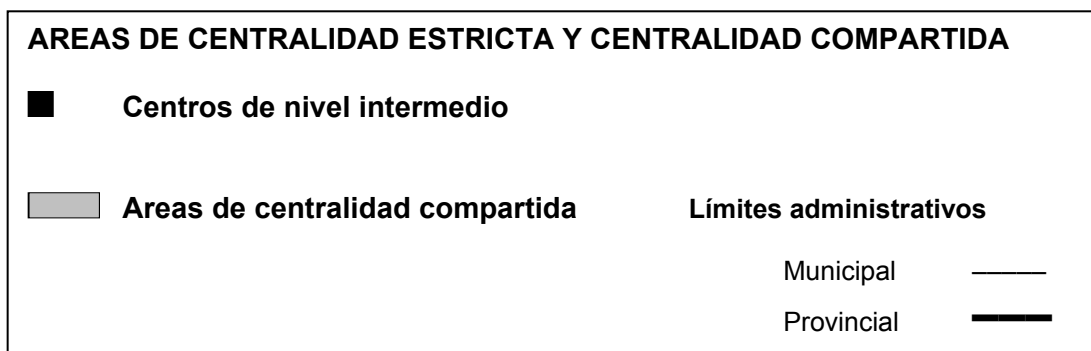
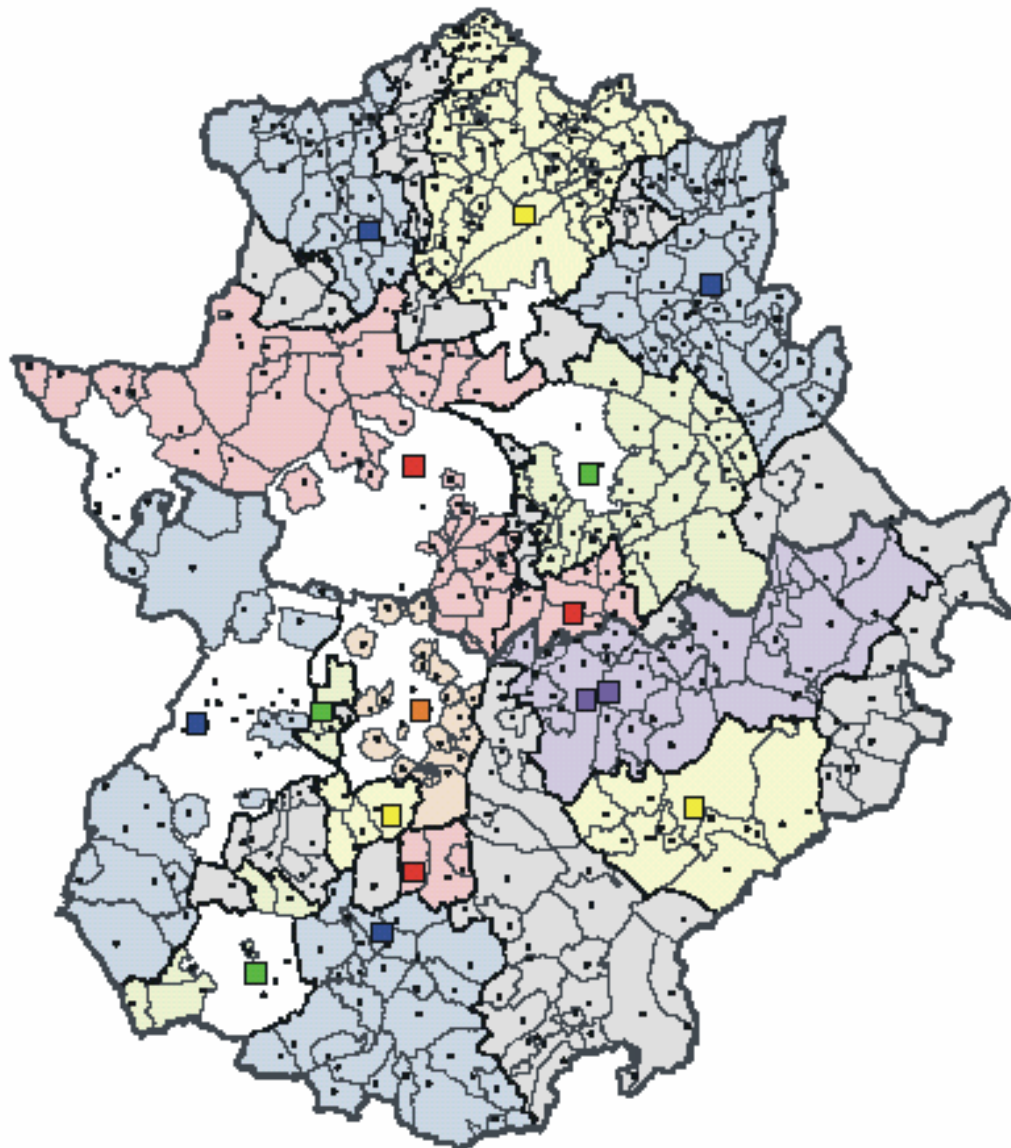
Se analiza la dimensión territorial del sistema de asentamientos; esto es, las relaciones entre los núcleos de población (*Foto nº35*) derivadas de la posición relativa entre los mismos.

El análisis de las relaciones centralidad/dependencia (*Foto nº36*) efectuado para el conjunto de las funciones consideradas y servicios denota las siguientes características esenciales:



**Foto n°35:** Imagen donde se aprecian los núcleos más importantes de la región.  
**Fuente:** Imagen de Internet [1]

1. Núcleos con un mayor peso y diversificación en las diversas funciones de tipo público o privado, servicios y capacidad de intermodalidad en el transporte, provocan una ampliación de su área de influencia en detrimento de otros centros cabeceras menores, quedando dentro de esta área. Ejemplos de ello, lo constituyen **Plasencia** o **Don Benito-Villanueva**.
2. Determinados centros se ven favorecidos por la disposición de la red viaria; **Badajoz** para la frontera, **Don Benito-Villanueva** para el Valle del Guadiana.
3. Existen núcleos cabeceras con un relativamente bajo potencial funcional que ejercen una elevada centralidad territorial debido a la menor potencialidad de otros núcleos cercanos y relativamente alejados de otros más importantes. Es, por ejemplo el caso de **Coria** y **Castuera**.
4. La organización de la red de transporte contribuye a reforzar el modelo territorial y núcleos menores adquieren una centralidad local para los núcleos más próximos. Tales son **Alcántara**, **Valencia de Alcántara**, **Trujillo**, **Llerena**, **Herrera del Duque** o **Fregenal de la Sierra**.
5. En cuanto a las áreas de influencia por razón de desplazamientos residencia/trabajo éstas se producen básicamente en torno a 6 centros funcionales principales de la región, como son: **Vegas de los ríos Alagón**, **Árrago**, **Guadiana**, **Jerte**, **Tiétar** y **Campo Arañuelo**.
6. No existe un núcleo cabecera y más importante que otros en Extremadura que articule todo el territorio regional en las funciones, tanto de carácter público como en bienes y servicios privados. **Mérida** ejerce su área de influencia sobre un pequeño ámbito que se corresponde con la vega media del Guadiana.
7. **Cáceres** y **Badajoz** han perdido parte de la centralidad en funciones públicas y administrativas de antaño. De este modo, en la provincia de **Cáceres** han adquirido mayor centralidad **Plasencia**, **Navalmoral de la Mata**, **Trujillo** y, en menor medida, **Coria**. Y en la provincia de **Badajoz**, **Don Benito-Villanueva** y **Zafra**.
8. El peso de las fronteras provinciales introduce rupturas en la estructura relacional, apareciendo una segregación de flujos de desplazamiento hacia poblaciones más importantes dentro de la propia provincia.



**Foto nº36:** Imagen donde se puede observar la diversidad de centralidades de los núcleos extremeños. **Fuente:** Imagen de Internet [1]

## 11.2. EVOLUCIÓN DEL DESARROLLO URBANO

Con menor intensidad que en la mayoría de regiones españolas, la ciudad extremeña no puede, sin embargo, ser ajena a las olas de modernidad que afectan al conjunto de la sociedad. La homogeneidad administrativa, la instalación de los ferrocarriles, los conatos de industrialización y la facetada revolución de las comunicaciones podrían ser algunos de los hitos históricos más relevantes del desarrollo urbano.

El ancestral enfrentamiento luso-castellano es el origen del mantenimiento del rango urbano de **Badajoz**. En múltiples ocasiones se ha llamado la atención sobre lo discutible de una decisión que sitúa en Badajoz la capital administrativa de la provincia más extensa de España, en uno de los lugares más excéntricos de todas las provincias españolas. Como muestra, cabe decir que hay trece cabeceras municipales a más de 200 Km de Badajoz y la localidad de Bohonal de los Montes a nada menos que a 267 Km de la capital pacense.

**Cáceres** logra la radicación de la jurisdicción judicial con la Real Audiencia de Extremadura en 1.791, malogrando las aspiraciones de Plasencia a la cabecera provincial en 1.833.

En un territorio privado de toda centralidad, el tránsito de la sociedad moderna a la contemporánea apenas significa modificaciones especiales. Las infraestructuras de comunicación poseen un escaso atractivo para la iniciativa privada puesto que ni conduce hacia la periferia marítima, ni hacen accesibles fuentes de recursos naturales estratégicos. La tierra se convierte en el único reclamo de poder y ésta se encuentra rígidamente amortizada en manos de la oligarquía tradicional.

Ni los episodios de modernización liberal, ni los procesos desamortizadores son capaces de generar el nacimiento de una burguesía que pudieran enfrentarse al absentismo y desinterés de los grandes propietarios de la tierra. Por ello, los mecanismos de desarrollo urbano van poco más allá de los administrativos y comerciales. Quizás una de las pocas excepciones significativas sea Cáceres, con la oportuna explotación de los yacimientos de fosforita y que será la clave del desarrollo y morfología urbana posteriores, así como la incorporación de la ciudad al sistema de comunicaciones ferroviarias.

### 11.3. LOS ESPACIOS INDUSTRIALES

La actividad industrial en Extremadura se caracteriza por su debilidad, como consecuencia de un cúmulo de circunstancias negativas y concurrentes. Cabe destacar un conjunto de factores que influyen determinadamente en las circunstancias actuales en cuanto a la industria extremeña, como son:

- La marcada perifericidad que preside la situación regional. No se encuentra en ninguno de los caminos de contacto entre el centro financiero y de toma de decisiones con el litoral.
- Debilidad y ausencia de infraestructuras, que junto con un fuerte desequilibrio productivo y aspectos socioeconómicos importantes como los escasos recursos humanos; caracterizan la estructura industrial de la región hasta los últimos decenios del s.XX.

Hoy día, todo ello se ha suavizado y se ha dado un decidido paso hacia el desarrollo regional. Sin duda, la incidencia de las grandes obras de ingeniería como son la construcción de las autovías (fundamentalmente la N-V Madrid-Mérida-Badajoz-Lisboa), las obras hidráulicas o las centrales hidro y termoeléctricas han ejercido y ejercen una influencia decisiva en el desarrollo económico en Extremadura.

Jerarquizando las actividades económicas regionales, en términos de VAB, se aprecia en primer lugar a los servicios públicos, seguidos de la construcción, la agricultura, el comercio y la producción de energía acaparando más de las tres cuartas partes del valor añadido regional.

Cabe destacar también, el emergente turismo denominado “rural” o de interior que en los últimos años ha venido experimentando en la región. Por poner un ejemplo concreto, la capacidad hotelera pasa de 3.075 plazas en 1.970 a 10.176 en 1.992, incremento que obedece a una fuerte modificación de la demanda. En este tema, no escapa a nadie, que la mejora de las conexiones terrestres de los últimos años con el resto de España ha sido determinante para atraer turismo distinto al regreso de los miles de emigrantes de la región en períodos vacacionales.

En este aspecto la construcción de una LAV comportará importantes incrementos turísticos en una región que ha sido históricamente de paso o no atraía frente a la competencia del litoral, y que moderadamente va formando parte de una demanda turística cada vez mayor en los últimos años.

## 11.4. POTENCIALIDADES Y ESTRANGULAMIENTOS DEL SISTEMA DE CIUDADES

A continuación se destacan a grandes rasgos estas dos dinámicas que existen en la región:

### ***Potencialidades:***

- ◆ Hay una gran posibilidad de profundizar en la estructura policéntrica en el triángulo Badajoz, Mérida, Cáceres.
- ◆ La vertebración por los ejes viarios (N-V o Autovía Madrid-Lisboa y la N-630 o Ruta de la Plata) le confieren a la región unos ejes de desarrollo comercial, turístico, económico o social mucho más importantes que otras áreas extremeñas.
- ◆ Las vegas del Guadiana y del Alagón son zonas de incipiente desarrollo económico.
- ◆ El poder de organización de algunos núcleos serranos para distribuir servicios públicos a la población desde las principales poblaciones.
- ◆ En el ámbito turístico hay una gran disponibilidad en la región de múltiples recursos cara al turismo rural y de interior frente a las costas peninsulares.
- ◆ El papel central de Badajoz en las relaciones transfronterizas en el eje del Guadiana.

### ***Estrangulamientos:***

- ◆ Existe una débil articulación en zonas con escaso potencial funcional.
- ◆ Debilidad del papel funcional productivo de las ciudades medias e incluso de las ciudades de mayor tamaño.
- ◆ Ruptura del continuo relacional en las zonas de influencia de las fronteras que, aunque paulatinamente se va superando, todavía existe una fuerte componente del efecto frontera con las regiones limítrofes portuguesas.
- ◆ Falta de integración en ejes de desarrollo significativos a escala europea.

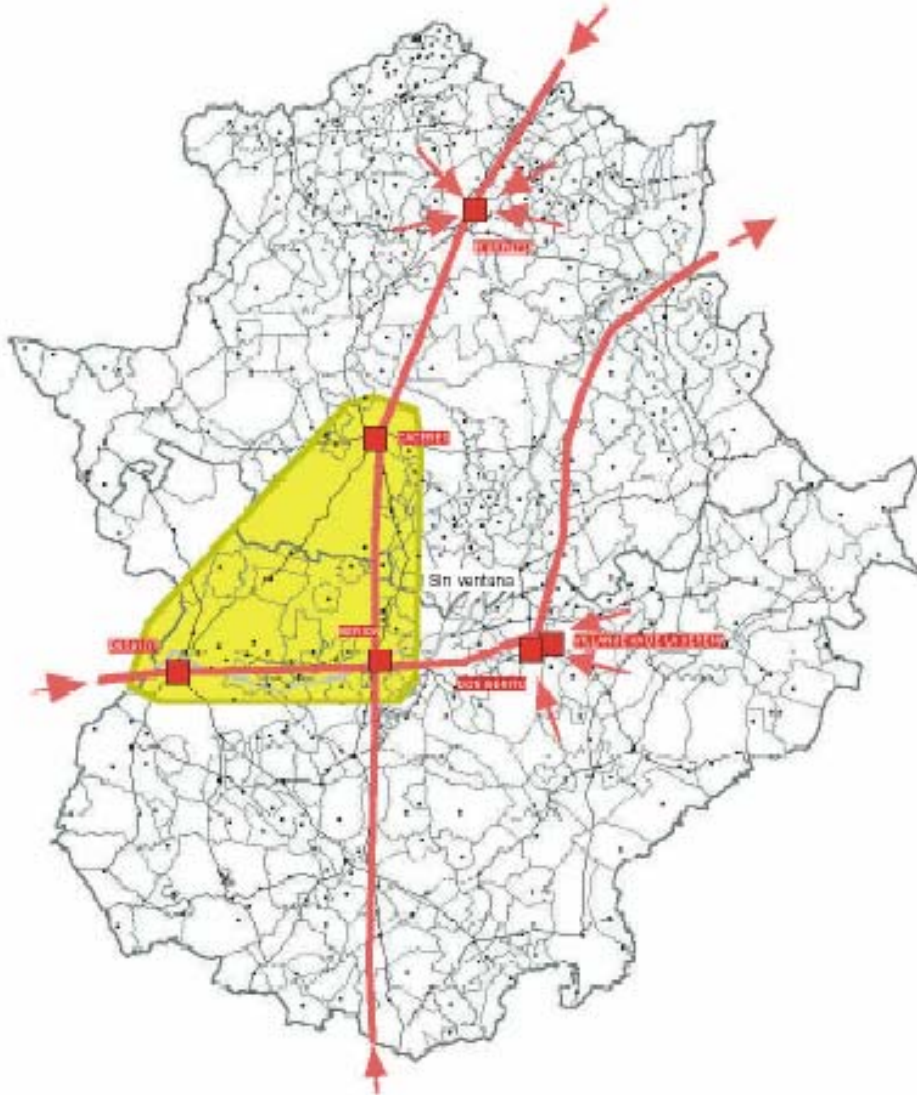
## 11.5. CONCLUSIONES DEL SISTEMA DE CIUDADES ACTUAL

En este trabajo realizado por la Junta de Extremadura se extraen las siguientes conclusiones habiendo atendido al potencial funcional de las ciudades extremeñas, de su centralidad y dependencia, o de la estructura de los asentamientos extremeños. Se destacan:

1. Extremadura ocupa una posición periférica en el marco de los principales ejes de desarrollo europeos, su estructura económica decantada hacia el sector primario, con un desarrollo industrial débil, vinculado a los recursos naturales, y un escaso desarrollo tecnológico adolece de la adecuada accesibilidad que le permita articularse con los principales ejes económicos.
2. Esta baja accesibilidad, desde la perspectiva europea y española, viene también incrementada por la baja densidad poblacional de las provincias limítrofes a Extremadura, incluida la zona fronteriza con el país luso.
3. Existe actualmente un proceso de reorganización interna del sistema urbano de la región, produciéndose un crecimiento de los núcleos mayores de 10.000 habitantes y un descenso de los núcleos pequeños.
4. Las vegas del Guadiana y del Alagón, El Campo Arañuelo y la Tierra de Barros son las áreas de crecimiento de la región, pues han desarrollado una agricultura de regadío productiva.
5. Los servicios públicos han tenido un desarrollo progresivo, generalizándose su presencia y dotándose los principales núcleos de la región de un importante número de servicios de carácter supramunicipal, condicionando su área de influencia hacia las poblaciones más cercanas.
6. Las ciudades principales del valle del Guadiana, Cáceres, Plasencia, Navalmoral de la Mata, Trujillo, Almendralejo y Zafra son los principales centros de actividad comercial regional y de actividad financiera.
7. La industria tiene escasa incidencia en la estructura productiva de la región, en el que el peso principal es el sector agroalimentario.
8. El sistema de transporte con la ubicación de los centros de intercambio modal o de conexión entre líneas proporciona un papel de primer orden a los nodos de la red. En Extremadura la función del transporte se reduce a los modos terrestres, esencialmente el transporte por carretera. Las ciudades principales por el intercambio entre modos y por ser centros nodales distribuyen hacia el resto de las poblaciones de la región. Son Mérida, Almendralejo, Zafra, Plasencia, Navalmoral de la Mata y Villanueva de la Serena.
9. Atendiendo a las diferentes funciones de las ciudades se pueden establecer cinco niveles significativos en el sistema de ciudades:



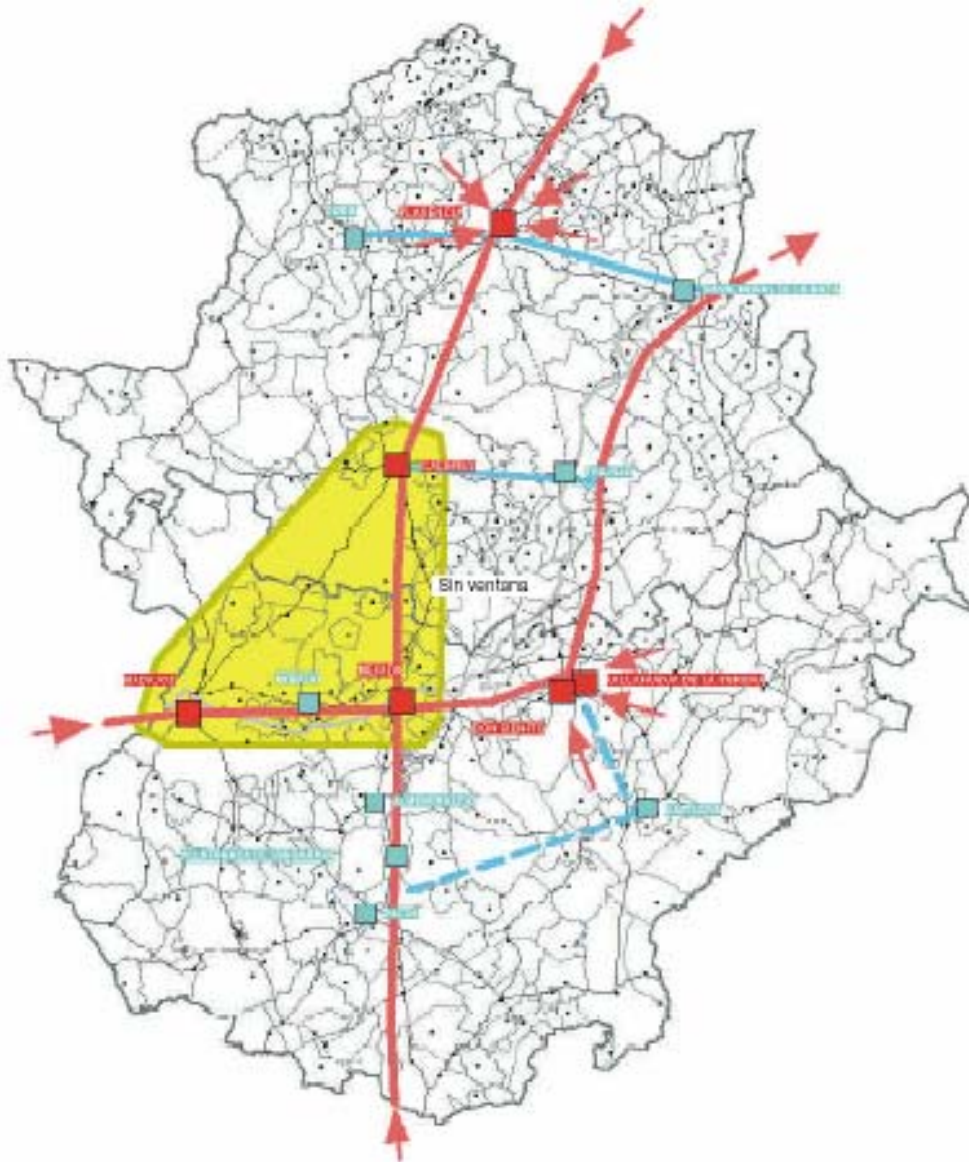
- Un *primer nivel* que incluye las cuatro ciudades de mayor tamaño de la región (Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia) y el conjunto urbano Don Benito-Villanueva (*Foto n°37*).



**Foto n°37:** Imagen donde se pueden observar la estructura relacional regional a nivel principal con el triángulo Cáceres-Mérida-Badajoz de mayor peso regional.

**Fuente:** Imagen de Internet [1]

- Un *segundo nivel*, con funciones de carácter intermedio, agrupa a diez ciudades, que son las siguientes: Almendralejo, Castuera, Jerez de los Caballeros, Montijo, Villafranca de los Barros y Zafra en la provincia de Badajoz, Coria, Miajadas, Navalmoral de la Mata y Trujillo en la provincia de Cáceres. (*Foto n°38*)



**Foto nº38:** Segundo nivel de ordenación e interrelaciones en Extremadura.

**Fuente:** Imagen de Internet [1]

- Un *tercer nivel*, que comprende 27 núcleos urbanos, con un escaso nivel de especialización.
- Un *cuarto nivel*, de 137 núcleos de pequeño tamaño, que por su posición territorial presentan algunas funciones supralocales.
- Y un *quinto nivel* que carece de cualquier dotación.

La planificación socioeconómica en Extremadura se ve marcada por el marcado desequilibrio estructural en diversos órdenes: demográfico, industrial,...etc. El coste de la perifericidad y excentralidad, intensificados históricamente por el efecto de la frontera portuguesa; la coyunturalidad de los recursos emergentes, tanto agropecuarios como minerales (fosforitas, wolframio, uranio...), la estructura social marcada por un régimen de tenencia de tierras y por un control caciquil de todos los mecanismos de poder, han sido y aunque actualmente en menor grado son, quizás, algunos de los factores que exigen actuaciones de políticas de convergencia para dotar a Extremadura de unas posibilidades distintas para el desarrollo que, no hace mucho, se carecía en la región.