

## Papeles de Geografía

Papeles de Geografía

ISSN: 0213-1781

espin@um.es

Universidad de Murcia

España

Miramontes Carballada, Ángel; Vieira de Sá Marques, Teresa María  
LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA. UN EJERCICIO DE  
DELIMITACIÓN

Papeles de Geografía, núm. 62, 2016, pp. 45-62  
Universidad de Murcia  
Murcia, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40749621005>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA. UN EJERCICIO DE DELIMITACIÓN

*Ángel Miramontes Carballada*<sup>1</sup>

Universidade de Santiago de Compostela

*Teresa Maria Vieira de Sá Marques*<sup>2</sup>

Universidade do Porto

### RESUMEN

En la actualidad existe una amplia y diversa variedad de metodologías que permiten el estudio de la delimitación de las áreas urbanas, desarrolladas tanto desde organizaciones como la Unión Europea o individualmente desde cada país. Sin embargo, en este trabajo se exponen los criterios seguidos para identificar y delimitar las áreas urbanas de dos países: España y Portugal. Se trata de un trabajo a escala de la Península Ibérica donde España y Portugal se estudian como un todo. Por lo que el objetivo principal es delimitar de un modo homogéneo y comparable, las áreas urbanas que se encuentran en este territorio del sur de Europa. Las principales fuentes de información utilizadas son publicaciones y estadísticas del Ministerio de Fomento de España, del Instituto Nacional de Estadística de Portugal y de la Comisión Europea.

**Palabras clave** Áreas urbanas, España, Portugal, Península Ibérica.

### URBAN AREAS IN THE IBERIAN PENINSULA THE DELINEATION EXERCISE

### ABSTRACT

There is a diverse variety of methodologies to the study of the delimitation of urban areas today, developed from both organizations like the European Union or individually from each country. However, in this paper we are presented the methodology to identify and define the urban areas of two countries: Spain and Portugal. This is a job to scale the Iberian Peninsula where Spain and Portugal are studied as a whole. So the main objective is to define in way comparable urban areas located in the territory of southern Europe. The main sources of information are publications and statistics from the Ministry of Development of Spain, the National Statistics Institute of Portugal and the European Commission.

**Keywords** Urban areas, Spain, Portugal, Iberian Peninsula.

<sup>1</sup> Departamento de Xeografía. Facultade de Xeografía e Historia. Praza da Universidade, 1. 15782. Santiago de Compostela (Galicia-España) [angel.miramontes@usc.es](mailto:angel.miramontes@usc.es)

<sup>2</sup> Departamento de Geografía. Facultade de Letras. Via Panorâmica s/n. 4150-564 Porto (Portugal) [tmarques@lettras.up.pt](mailto:tmarques@lettras.up.pt)

Fecha de recepción: 09 de enero de 2016. Fecha de aceptación: 19 de febrero de 2016



## 1. INTRODUCCIÓN

A escala mundial la UE (Unión Europea) es de uno de los espacios más urbanizados, más del 75% de su población vive en áreas urbanas, mientras que el suelo urbano representa el 25% de la superficie europea. Estas y otras características suscitan una gran inquietud sobre el comportamiento de las áreas urbanas y metropolitanas de la UE. En 2020 se estima que el 80% de los europeos residan en espacios urbanos y en algunos países la proporción superará el 90% de la población. Por lo que estamos ante unos cambios de usos del suelo, modificaciones del paisaje y transformaciones del medio muy significativo. Las ciudades de la UE se extienden y a su vez reducen las distancias-tiempo entre ellas. De hecho, la expansión urbana se mantiene desde los últimos 50 o 60 años. Esta expansión urbana es uno de los principales retos que hay que estudiar dentro de la actual UE urbana, pues cada vez son más las áreas urbanas europeas donde la tasa de cambio del uso del suelo rústico a urbano, es superior a la tasa de crecimiento demográfico (EUROSTAT, 2014).

Por lo que ante esta realidad, en este trabajo se exponen los criterios seguidos para identificar y delimitar las áreas urbanas de un espacio concreto de la UE: España y Portugal. Se trata por lo tanto de un trabajo a escala Ibérica. La Península Ibérica se localiza en el sudoeste de Europa, está rodeada por el mar Mediterráneo al este y sureste, por el océano Atlántico al oeste y suroeste, por el mar Cantábrico al norte y unida al resto de Europa por el noreste por el sistema montañoso de los Pirineos. Por el sur, la península está separada de África (Marruecos y Argelia) por el mar Mediterráneo y un pequeño tramo por el océano Atlántico. A su vez, estas masas de agua están separadas por el estrecho de Gibraltar. La península tiene 583.832 kilómetros cuadrados y casi en su totalidad están ocupados por los países de España y Portugal, pero también incluye al país de Andorra y el territorio británico de Gibraltar. Sin embargo en este trabajo sobre la Península Ibérica, sólo estudiamos el territorio continental de España y Portugal.

Este territorio concentra el 10% de la población de la UE, donde su población presenta un preocupante proceso de envejecimiento. La esperanza de vida aumenta a la par que la tasa de natalidad cada vez es menor. Desde el punto de vista del sistema de educación existe una clara heterogeneidad, pues presenta un elevado abandono escolar. Sin embargo, es uno de los territorios donde hay más personas con estudios superiores, indicador que a su vez crea un desequilibrio dentro del mercado laboral, pues su entramado empresarial no está preparado para emplear a tanto titulado superior que, entre otros factores, provocan que en la Península Ibérica exista una elevada tasa de desempleo. Así como una reactivación de un fuerte proceso de emigración de españoles y portugueses cualificados hacia otros países. Por lo que se vuelve a repetir un proceso de emigración<sup>3</sup> que siempre estuvo muy presente dentro del espacio Ibérico en diferentes períodos del siglo XX. Aunque con la diferencia que en esos momentos del siglo pasado, eran personas sin cualificación. A lo que hay que añadir que, en la primera década del siglo XXI, España fue destino de un elevado número de inmigrantes que en la actualidad ya han regresado a sus países de origen (Ecuador, Bolivia, etc.). La situación de bienestar y empleo es preocupante en España y Portugal, pues los valores de la tasa de paro o el porcentaje de población en riesgo de pobreza, son de los más elevados de la UE. Al analizar en conjunto la Península Ibérica las medias están un poco más próximas a las de la UE.

Por otro lado la Península Ibérica también ha jugado y juega un papel en Europa significativo como territorio “comercial o logístico”, pues es puerta de entrada y salida de personas y ciertas tipologías de mercancías. Su localización entre continentes y océanos, unida a la dinamización de sus puertos, aeropuertos, ferrocarril y las vías de alta capacidad (autopistas y autovías) han permitido que en la Península se hayan creado una serie de ejes socioeconómicos a escala europea importantes como el Atlántico y el Mediterráneo con diferentes variables como Lisboa-Porto-

<sup>3</sup> En España del 01 de enero del 2009 al 01 de enero del 2015 abandonaron España 800.000 españoles (datos oficiales que se incrementan con las personas que no notifican su traslado) (INE, 2015).

Galicia, Lisboa-Madrid-Barcelona o Lisboa-Madrid-Valencia, que se encuentran perfectamente comunicadas con el resto de Europa, con otros ejes que continúan hacia el Mediterráneo y la parte central de Europa. Además, desde la Península Ibérica se realizan conexiones intercontinentales entre Europa con América del Sur debido a factores históricos (España y Portugal fueron países colonizadores), sociales (procesos de emigración, idioma) y económicos. Así como con África, debido a su proximidad y desde aquí a países de Oriente Próximo y el sudeste Asiático (SERRANO MARTÍNEZ, 1990, 2004a, 2004b; CABERO DIÉGUEZ, 2002; FERRÃO *et al.*, 2002; DOMÍNGUEZ *et al.*, 2004; AML, 2014).

En cuanto al espacio urbano de la Península Ibérica, en la actualidad existen diferentes metodologías que permiten su delimitación. De hecho tanto España como Portugal ofertan diversa cartografía e informes con sus respectivas áreas urbanas. Sin embargo en este trabajo se aplica para el caso portugués la ya utilizada en el caso español (MINISTERIO DE FOMENTO, 2009, 2014), apoyándonos a su vez en trabajos portugueses (GASPAR, 1995; FERRÃO, 2000; MEIXIDE VECINO *et al.*, 2001; ALONSO SANTOS *et al.*, 2002; FERRÃO *et al.*, 2002; BAPTISTA, 2003; SÀ MARQUES, 2003, 2004; DOMÍNGUEZ *et al.*, 2004; AML, 2014), así como unos criterios generales que se utilizan dentro de la UE (ETE, 1999; EEA, 2006; EUROSTAT, 2008, 2014). Por lo que el objetivo principal es delimitar de un modo homogéneo las áreas urbanas de este territorio del sur de Europa.

## 2. BREVE APROXIMACIÓN A LAS INICIATIVAS DE ANÁLISIS Y DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS URBANAS EN EUROPA

Tradicionalmente en Europa se distinguen tres patrones o modelos de grandes áreas urbanas: el modelo centro-periferia, el modelo de corredor-eje y el modelo de red. El modelo de centro-periferia se ve claramente en París, Londres o Madrid. El modelo corredor, en el área central europea o el corredor mediterráneo. Mientras que el modelo de red policéntrica se ve, por ejemplo, en el área de Bélgica o los Países Bajos (GASPAR, 1995; SERRANO MARTÍNEZ *et al.*, 1994; FUJITA *et al.*, 1997; SORRIBES MONRABAL, 1999; FERRÃO *et al.*, 2002; MARTÍNEZ DE LEJARZA Y ESPARUDER, 2002; NECHYBA *et al.*, 2002; MILES *et al.*, 2003; ROCA CLADERA, 2003, 2004; DOMÍNGUEZ *et al.*, 2004; BOIX DOMENECH, 2006; EEA, 2006; SERRANO MARTÍNEZ, 2006; EUROSTAT, 2008; MARMOLEJO DUARTE *et al.*, 2008; VENERI, 2010; ROCA CLADERA *et al.*, 2011; GOERLICH GISBERT *et al.*, 2013).

A lo largo de la última década del siglo XX y comienzos del siglo XXI, se desarrollaron una serie de iniciativas, programas e incluso constituyeron instituciones centradas en el estudio de las áreas urbanas en la UE. Por lo que en este apartado se comentan brevemente: la Estrategia Territorial Europea, el proyecto Urban Audit, el ORATE (Observatorio en Red de la Ordenación del Territorio Europeo) o ESPON (European Spatial Planning Observation Network) y la jerarquización de las ciudades europeas según sus funciones y tamaño demográfico. Algunos de estos criterios se utilizaron para delimitar las áreas urbanas de la Península Ibérica que se citan en el apartado de la metodología.

### 2.1 LA ESTRATEGIA TERRITORIAL EUROPEA

Los análisis clásicos y tradicionales le han precedido otros como la ETE (Estrategia Territorial Europea) de 1999, donde se establecieron tres principios de la política de desarrollo territorial, que debían ser utilizados por las instituciones europeas y los gobiernos nacionales, regionales y locales. El primero era el desarrollo de un sistema equilibrado y policéntrico de ciudades. Además de una nueva relación entre campo y ciudad. El segundo la garantía de un acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento y por último, el desarrollo sostenible, la gestión inteligente y la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural (ETE, 1999: 11). Todos bastante utópicos, pero que muestran la necesidad de estudiar las características de las áreas urbanas y su trayectoria. Por

## LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA...

ejemplo desde ese momento dentro del análisis del sistema urbano europeo se identificó y localizó al “pentágono” como el área que concentra el 40% de la población, casi el 50% del PIB o tres cuartas partes de la inversión en I+D+i de la UE (EUROSTAT, 2008, 2014) El pentágono europeo está delimitado por las áreas urbanas de París, Londres, Hamburgo, Munich y Milán (ETE, 1999: 64).

### 2.2 EL PROYECTO URBAN AUDIT

En el mismo momento, en 1999, la Dirección General de la Política Regional de la Comisión Europea, el Eurostat y los institutos nacionales de estadística de los países de la UE, iniciaron el Proyecto Urban Audit con el objetivo de recopilar datos estadísticos socioeconómicos de áreas urbanas. La finalidad era lograr la mayor cohesión social y económica reduciendo las disparidades entre las regiones europeas. En cuanto a las características de este proyecto, el estudio piloto en 1999 cubrió 58 ciudades de 15 países. Desde entonces, el número de países participantes se ha duplicado y el número de ciudades se ha multiplicado por seis. En la actualidad, Urban Audit cubre 362 ciudades de 31 países (la UE, Croacia, Turquía, Noruega y Suiza). Las 321 ciudades de la Urban Audit de la UE tienen más de 120 millones de habitantes, que representan aproximadamente el 25% de la población total. Por lo que los resultados de este proyecto muestran un retrato fiable de la Europa urbana (EUROSTAT, 2008, 2014).

De hecho tras la Estrategia de Lisboa<sup>4</sup>, al comprobar que la política europea no había alcanzado sus objetivos, la UE mantiene como prioritario en sus directrices estratégicas el interés por estudiar y conocer las regiones y ciudades. Por lo que Urban Audit es una respuesta a esta demanda de evaluación. Esta recopilación de datos proporciona información sobre los diferentes aspectos de la calidad de la vida urbana en las ciudades europeas. Así, con el paso del tiempo, este proyecto se ha convertido en una tarea central del Eurostat<sup>5</sup>.

Dentro del proyecto Urban Audit se crearon 3 grandes escalas<sup>6</sup> de estudio:

- 1) Core City o Ciudad Central, tiene límite administrativo y se cataloga como el nivel básico.
- 2) LUZ (Larger Urban Zones), intenta englobar el área funcional centrada alrededor de la ciudad.
- 3) Sub-City (distritos), es una subdivisión de la ciudad de acuerdo a criterios de población.

1) Las Ciudades Centrales o Core City las delimitaron utilizando una serie de criterios, aunque el principal fue el número de habitantes. De hecho fraccionaron el territorio en cuadrículas y seleccionaron todas las que presentaban una densidad de más de 1.500 habitantes por kilómetro cuadrado. A continuación se unieron las celdas contiguas de alta densidad y sólo los grupos con una población mínima de 50.000 habitantes se mantienen como un "centro urbano". Todos los municipios (nivel administrativo local en España) con al menos la mitad de su población en el interior del casco urbano son seleccionados como candidatos para formar parte de la ciudad. La ciudad la definen asegurando que: existe un enlace a nivel político y que al menos el 50% de la población de la ciudad vive en el centro urbano. En la mayoría de los casos la ciudad se compone de un solo municipio que cubre todo el centro urbano y la gran mayoría de los habitantes de la ciudad viven en ese centro urbano.

---

<sup>4</sup> En 2005, cinco años después del inicio de la Estrategia de Lisboa, la Comisión Europea hizo un balance de los resultados obtenidos. En este balance se comprobó que la economía europea no había alcanzado los resultados previstos en materia de crecimiento, productividad y empleo.

<sup>5</sup> Desde el Eurostat afirman que el proyecto no habría sido posible sin la ayuda de los Institutos Nacionales de Estadística y de la Dirección General de la Comisión Europea de Política Regional.

<sup>6</sup> Las áreas urbanas de Londres y París tienen otro nivel de análisis, conocido como el núcleo urbano "kernel", que se creó para permitir la comparación entre los dos grandes polos.

2) Las Larger Urban Zones (LUZ), se puede considerar como un intento de identificar las áreas metropolitanas funcionales en toda Europa. En el 2012, las 540 LUZ concentraban casi el 60% de toda la población europea (ETE, 1999; EEA, 2006; EUROSTAT, 2008, 2014). No obstante, las LUZ al no ser unidades administrativas oficiales tienen un inconveniente, que aportan poca información estadística. De todos modos las LUZ es una escala útil y se realizan utilizando la información de movilidad bajo este criterio. Si el 15% de los ocupados que viven en una ciudad trabajan en otra ciudad, estas dos ciudades se tratan como una sola. Siempre y cuando sean municipios contiguos.

3) Sub-City, se crearon para solucionar la falta de información estadística a escala de LUZ. Desde las instituciones europeas se definieron las regiones metropolitanas, sub-city, como las NUT3 (Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas) o una combinación de NUTS3 (que en España se corresponden con las provincias y en Portugal con las subregiones) que sumen una población mínima de 250.000 habitantes. El punto de partida para identificar estas regiones metropolitanas es precisamente las LUZ, a las que se añaden las NUTS3 vecinas si al menos el 50% de su población está incluida en la aglomeración original. A diferencia de las LUZ, la UE dispone de amplias bases de datos a escala de NUTS3.

Por lo tanto, dentro del proyecto Urban Audit se delimitó el territorio urbano europeo en 3 escalas, siguiendo diferentes criterios como los propios límites administrativos, población o movilidad laboral. Se trata de un proyecto que permanece en el tiempo y cada vez estudia un mayor número de ciudades. Sin embargo, desde los diferentes departamentos de la UE, se plantearon más proyectos y actuaciones para el estudio de las áreas urbanas europeas.

### 2.3. ORATE (OBSERVATORIO EN RED DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EUROPEO) O ESPON (EUROPEAN SPATIAL PLANNING OBSERVATION NETWORK)

Una de estas iniciativas comenzó en el 2002, cuando la ETE manifiesta la necesidad de un observatorio o centro de desarrollo territorial a escala europea, que derivó en la puesta en marcha del ORATE (Observatorio en Red de la Ordenación del Territorio Europeo) o más conocido como ESPON (European Spatial Planning Observation Network), cofinanciado por la Iniciativa Comunitaria INTERREG III<sup>7</sup>.

Su principal cometido sería estudiar las tendencias y estructuras territoriales europeas. Así como el impacto sobre el territorio de las políticas sectoriales de la UE. ORATE está inmerso en diferentes proyectos que se sustentan sobre dos conceptos básicos: la cohesión territorial y el desarrollo policéntrico, donde analiza las áreas susceptibles de constituir “zonas dinámicas de integración económica mundial” a escala europea. La base territorial de este análisis serán 1.600 “zonas urbanas funcionales” (FUA, Functional Urban Area). Estas áreas se clasifican según su importancia funcional analizando las siguientes variables: población, transporte, turismo, industria, conocimiento, toma de decisiones y administración. Destaca un grupo de 76, que se denominan “Areas Europeas Metropolitanas de Crecimiento” (MEGA, Metropolitan European Growth Areas). El siguiente paso es la clasificación de estas MEGA en función de su tamaño, competitividad, conectividad y base de conocimiento. De esta nueva clasificación se llega a la conclusión que existirán dos nodos globales (Londres y París), que destacan sobre el resto por sus funciones como ciudades globales.

Por otro lado, la mayoría de las MEGA mejor clasificadas se encontrará dentro o cerca del Pentágono, reforzando el esquema centro-periferia tradicional. Así, se llega a la conclusión que la definición del Pentágono como centro funcional europeo es demasiado limitado. Pues existen una serie de áreas muy dinámicas en sus proximidades que deberían ser integradas dentro del pentágono

<sup>7</sup> El objetivo de la iniciativa comunitaria INTERREG III (2000-2006) fue reforzar la cohesión económica y social en la UE. La cooperación transfronteriza, transnacional e interregional favorecer la integración y el desarrollo equilibrado y armonioso del territorio europeo.

## LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA...

para delimitar correctamente el centro funcional de la UE (ETE, 1999; EEA, 2006; EUROSTAT, 2008, 2014). Desde el 2005, en diferentes informes corroboran que existen una serie de áreas potencialmente dinámicas desde el punto de vista económico y funcional que se encuentran próximas al Pentágono. Así como la identificación de algunas ciudades (Madrid, Dublín o Budapest) situadas en la periferia, fundamentales para un desarrollo territorial más equilibrado. De esta manera se aprecia que la tendencia de la dinámica territorial europea, apunta hacia una mayor concentración en el área central denominada Pentágono y a su alrededor, dejando una serie de “islas” en la periferia con una mayor o menor autonomía socioeconómica dentro de la UE.

El ESPON utiliza como criterio para establecer la jerarquía de las ciudades el tamaño de su área de influencia, generado por los flujos laborales. Según este criterio en el territorio comunitario hay unas 1.600 Áreas Funcionales Urbanas (FUA), que podríamos definir como ciudades de rango europeo. Por debajo de ellas están las ciudades que actúan en ámbitos subregionales nacionales, también denominadas ciudades “pequeñas”. Una FUA consta de un núcleo urbano y un área periurbana económicamente integrada con el núcleo. En los países con más de 10 millones de habitantes, una FUA se define como un “centro urbano de al menos 15.000 habitantes y un área periurbana de al menos 35.000” (UE, 1999; EEA, 2006; EUROSTAT, 2008, 2014). Para los países más pequeños, una FUA debería tener un centro urbano de al menos 15.000 habitantes y más de 0,5% de la población nacional. Así como funciones de importancia nacional o regional. Para analizar la jerarquía de las FUA, ESPON plantea cinco criterios de medición:

1. Tamaño demográfico. La población se entiende como un elemento determinante para la localización de las inversiones privadas, públicas, productivas y de los servicios.

2. La conectividad. La distribución de las funciones económicas se vincula a infraestructuras eficientes de transporte y a la accesibilidad.

3. El desarrollo industrial. Aunque las industrias manufactureras están en declive en la mayoría de las regiones, aún siguen siendo la columna vertebral de la economía en muchas otras. Además hay un vínculo bastante estrecho entre desarrollo industrial y comercio global.

4. Desarrollo de I+D+i y de la “sociedad del conocimiento”. Las FUA más importantes son nodos en el campo del conocimiento, manteniendo un elevado nivel de innovación que les otorga centralidad y buenas posiciones competitivas en un mercado global.

5. Centros de toma de decisiones en el sector privado. La capacidad de influencia de un sistema urbano depende, en parte, de sus atractivos para los inversores privados. La distribución de las sedes de las principales empresas europeas es un indicador del atractivo económico.

Según estos criterios, las FUA europeas se distribuyen en tres grandes categorías:

- Una categoría con 76 MEGA, que son FUA que tienen un ámbito de influencia mundial y/o europeo. A su vez las MEGA se ordenan en:

1. Nodos mundiales (ámbito de influencia mundial): Londres y París

2. Grandes ciudades altamente competitivas (13 MEGA), entre las que están Múnich, Madrid o Milán.

3. MEGA que tienen un punto débil (11 MEGA), la mayoría de los casos es el tamaño o su accesibilidad como son Estocolmo, Helsinki o Viena.

4. MEGA con algún problema de competitividad (26 MEGA), relacionado con una menor base de conocimientos, como son Praga, Varsovia o Budapest.

5. Las 24 MEGA restantes presentan puntuaciones menores en los parámetros medidos.

- Una categoría con 261 FUA, cuyo ámbito de influencia es nacional y/o transnacional.

- Una categoría con 1.260 FUA de importancia regional.

Desde ESPON, también realizan una jerarquización de las ciudades europeas según sus funciones y tamaño demográfico en 4 grupos:

1. Grandes megalópolis mundiales, son ciudades donde predominan las actividades de servicios como banca o empresas mercantiles, tienen buenas infraestructuras de transportes y telecomunicaciones y servicios a empresas o centros de I+D. además poseen una alta capacidad de atraer las inversiones de las principales empresas multinacionales. Su área de influencia es mundial,

están integradas en el sistema urbano internacional y actúan como centros de decisión con capacidad de influencia en los ámbitos político, socioeconómico y cultural. A este grupo pertenecen las aglomeraciones de Londres o París. Estas ciudades y sus áreas urbanas tienen más de 2,5 millones de habitantes.

2. Megalópolis regionales o estatales. Su área de influencia está limitada al ámbito estatal, como es el caso de capitales como Madrid, Lisboa o Viena o regional, principalmente asociadas a la localización de sedes de organismos internacionales como Bruselas o subestatales como Barcelona, Porto o Múnich. Estas ciudades y sus áreas urbanas tienen entre 1 y 2,5 millones de habitantes.

3. Ciudades medias. Pese a que concentran un menor número de actividades económicas o culturales que las grandes aglomeraciones, ciudades medias como Valencia, Liverpool, Lyón, Toulouse, Marsella, Zaragoza o Nápoles juegan un papel muy importante en la organización del sistema urbano europeo, contribuyendo al equilibrio demográfico y a una mejor distribución de la actividad económica sobre el territorio. Entre las ciudades que integran esta categoría se encuentran aquellas localizadas en las proximidades de las grandes aglomeraciones que han experimentado un notable desarrollo por los procesos de deslocalización de las ciudades centrales. Así como las que se han especializado en determinadas actividades, servicios o equipamientos. Estas ciudades y sus áreas urbanas suelen tener entre 500.000 y 1 millón de habitantes.

4. Ciudades menores, se caracterizan por una situación periférica o una débil proyección internacional, aunque poseen un peso económico y una estructura social suficientemente importante y consolidada como para extender su área de influencia sobre su territorio más inmediato como Lieja, Bari o Kiel. Este nivel jerárquico también constituye un foco de desarrollo muy dinámico. Este grupo se puede dividir entre las ciudades y áreas urbanas de 100.000 a 500.000 habitantes y las pequeñas ciudades que suelen estar especializadas con menos de 100.000 habitantes.

Por lo tanto en Europa nos encontramos con NUTS, LUZ, FUA o MEGA, diferentes delimitaciones territoriales que se realizan siguiendo métodos e indicadores diversos. Algunas de estas áreas tienen carácter administrativo y otras pueden considerarse perfectas para el estudio del territorio urbano. Sin embargo en este trabajo se realiza un ejercicio de delimitación de las áreas urbanas peninsulares de España y Portugal en conjunto, utilizando unos criterios en los que se combinan metodologías españolas, portuguesas y europeas.

### **3. METODOLOGÍA PARA LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS URBANAS EN ESPAÑA Y PORTUGAL**

Los métodos de delimitación de áreas urbanas y metropolitanas europeas se basan por lo general en datos estadísticos y suelen seguir un mismo patrón. Se comienza seleccionando los núcleos centrales urbanos que cumplan requisitos estándar de espacio urbano y se les añaden las áreas colindantes que mantienen relación con el núcleo central. Los indicadores más utilizados para “relacionar” estas áreas suelen ser de población, volumen de edificación, infraestructuras, desplazamientos cotidianos al trabajo, etc. Entre los ejemplos más significativos en España, se encuentran diversos trabajos (ROCA CLADERA 2003, 2012; SERRANO MARTÍNEZ 2006; BOIX DOMENECH, 2007; FERIA TORIBIO, 2008; SALOM CARRASCO *et al.*, 2010; RUIZ GONZÁLEZ 2011 o INSTITUTO KLEIN 2011). Estas metodologías son heterogéneas, pero siguen un objetivo común, la delimitación de áreas urbanas. Después de analizar éstas y otras metodologías internacionales, para la realización de este trabajo se emplea la metodología que se puede definir como más oficial. La metodología que utilizan desde el Gobierno español, concretamente desde el Ministerio de Fomento en colaboración con diferentes departamentos como el Instituto Nacional de Estadística, para la realización del Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España.

El origen de este documento, en formato papel y digital-web, se remonta a finales de 1998 coincidiendo en el tiempo con las iniciativas europeas preocupadas por el estudio de las áreas urbanas. Desde sus inicios el Atlas Estadístico de la Vivienda en España fue muy bien acogido por todos los agentes relacionados con el estudio de fenómenos socioeconómicos. Desde ese momento a

## LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA...

la actualidad, el Atlas ha sufrido cuatro grandes actualizaciones, en los años 2000, 2004, 2006 y 2013. Estas actualizaciones siempre han mantenido una estructura y un objetivo principal, centrado en mostrar la forma territorial de las áreas urbanas españolas utilizando una serie de indicadores de vivienda, servicios, infraestructuras o planeamiento urbanístico. Estos datos estadísticos, gráficos y mapas que se crean permiten conocer la evolución de las áreas urbanas según los valores de sus indicadores sociales y económicos (número de viviendas principales, viviendas secundarias, número de hogares, población activa, etc.).

Desde el primer momento el Atlas destacó, además de la gran cantidad y calidad de la información estadística que oferta, por la novedad que supuso la "territorialización" de la información. La aparición y generalización de los SIG (Sistemas de Información Geográfica), que permiten la plasmación sobre el territorio de distintas variables de carácter socioeconómico, ha supuesto sin duda una revolución en el tratamiento de la información y ha multiplicado su capacidad interpretativa y de caracterización desde distintos niveles de análisis territorial (MINISTERIO DE FOMENTO, 2009, 2014; MIRAMONTES CARBALLADA *et al.*, 2014; MIRAMONTES CARBALLADA, 2014).

Los criterios seguidos por el Ministerio de Fomento de España para definir cada una de las áreas urbanas, son la base utilizada para delimitar las áreas urbanas en conjunto de España y Portugal. El Ministerio fue modificando un poco los criterios para delimitar el territorio en áreas urbanas, pero siempre mantuvo una clara diferenciación entre Grandes Áreas Urbanas y Pequeñas Áreas Urbanas (el resto del territorio se considera Áreas No Urbanas que en España son 7.056 municipios que representan el 87% de los municipios españoles, con 19,3% de la población y el 79,8% de la superficie de España). La metodología utilizada en el presente trabajo es la relacionada con las Grandes Áreas Urbanas y los criterios para la delimitación de las Grandes Áreas Urbanas en España y que también se utilizan para el caso de Portugal (FERIA TORIBIO, 2004, 2008; BOIX DOMENECH, 2006, 2007; MINISTERIO DE FOMENTO, 2009, 2014) son los siguientes<sup>8</sup>:

1. Ciudad central: las freguesías y municipios que tengan más de 50.000 habitantes. En España dentro de esta categoría también se incluyen 3 capitales de provincia que no llegan a los 50.000 habitantes. Pues tienen una infraestructura económica, social y sobre todo política que le conceden esta categoría.

2. A las ciudades centrales se unen las freguesías y municipios colindantes y próximos con vinculación socioeconómica y más de 1.000 habitantes siempre que cumplan uno de los dos criterios que se citan:

- 2.1. Más de 100 hab/Km<sup>2</sup> y crecimiento demográfico positivo desde 1960 a la actualidad.
- 2.2. Más de 700 hab/Km<sup>2</sup>.

3. También tuvieron en cuenta (en relación con el punto anterior) que la evolución en el número de viviendas fuese positivo desde 1960 a la actualidad.

4. En los últimos análisis de delimitación también tuvieron en cuenta la movilidad de la población, gracias a los datos de la Encuesta de Movilidad Laboral y Geográfica.

Para la delimitación de las Pequeñas Áreas Urbanas se tuvieron en cuenta otros criterios que también se consideran importantes, como la población activa por sectores económicos. El umbral de referencia es comparar los niveles porcentuales de población activa dedicada al sector servicios, con el porcentaje de población activa dedicada a este sector del ámbito 2 (municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes no incluidas en el ámbito 1). Todos aquellos municipios que lo igualasen o lo superasen quedarían incluidos. Así como el indicador de potencial de acogida, que tiene en cuenta el número de viviendas secundarias vacías, el índice de ocupación medio de España y la población

---

<sup>8</sup> La escala territorial utilizada en España es el municipio y en el caso de Portugal la freguesía. Los autores somos conscientes que se tratan de dos escalas territoriales diferentes por lo que las utilizamos con cautela. De todos modos desde la última segregación de freguesías en Portugal, la similitud es mayor. Así como ser las 2 unidades territoriales administrativas más parejas entre los dos países.

de derecho del núcleo del municipio. De este modo, se obtiene una estimación de la capacidad de acogida del municipio para población flotante estacional.

Todos y cada uno de estos criterios se aplican de un modo escalonado y por orden. Los municipios y freguesías que no cumplen el primer criterio se analizan y se les van aplicando los siguientes sucesivamente. Este proceso se realizó utilizando una herramienta SIG (Sistema de Información Geográfico) y se dividió en dos fases. En la primera se vaciaron los censos y bases de información estadística de España y Portugal a escala municipal y de freguesía, respectivamente. A toda esta información se realizó un tratamiento y una codificación. Para en una segunda fase relacionar estos datos estadísticos con la base territorial, el mapa de la Península Ibérica. El proceso de creación y delimitación de las áreas urbanas es escalonado, se sigue el orden de criterios población absoluta, densidades, evolución población, viviendas, movilidad laboral, etc. A pesar de ser un proceso laborioso, entre sus puntos positivos, es que se comprueba cómo van creciendo y formándose las diferentes áreas urbanas y se comprueba claramente hasta donde llega la influencia de las ciudades centrales. A lo largo del proceso de configuración de las áreas urbanas según los criterios del Ministerio de Fomento de España, los resultados se fueron contrastando con los del ESPON y Audit Urban a escala europea y a escala portuguesa, con los del Instituto Nacional de Estadística de Portugal. Por lo que para la realización de la delimitación de las áreas urbanas de la Península Ibérica se utilizaron metodologías de España, Portugal y UE (SERRANO MARTÍNEZ, 1990; GASPAR, 1995; LÓPEZ TRIGAL *et al.*, 1997; FERRÃO, 2000; MEIXIDE VECINO *et al.*, 2001; ALONSO SANTOS *et al.*, 2002; FERRÃO *et al.*, 2002; BAPTISTA, 2003; SÀ MARQUES, 2003, 2004; AML, 2014).

#### **4. PRESENTACIÓN Y CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS ÁREAS URBANAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL**

En la Península Ibérica se delimitaron un total de 89 áreas urbanas<sup>9</sup>, en España 76 y en Portugal 13. Dentro de España se localizan tanto en el litoral como en el interior del país y se identifican los ejes socioeconómicos más significativos: el Mediterráneo, el Atlántico y la centralidad de Madrid. En el caso de Portugal sí que se detecta un claro desequilibrio litoral-interior, pues es en el litoral donde se localizan las áreas urbanas y especialmente, se detecta la atracción de las ciudades de Porto y Lisboa (figura nº 1).

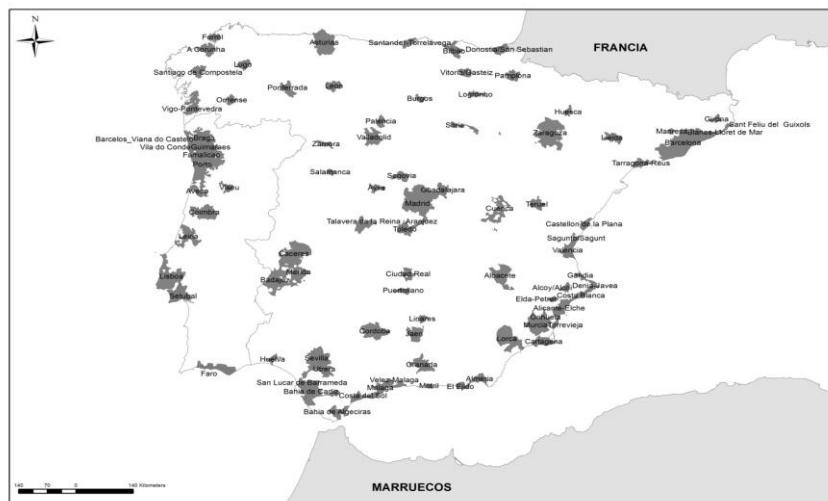
Como se ha comentado anteriormente, para la delimitación de las áreas urbanas se utilizaron una gran cantidad de indicadores socioeconómicos. Sin embargo, a continuación se exponen las áreas urbanas según una variable tan general y básica como es el número de habitantes, así como una descripción superficial de las características de las áreas urbanas más importantes.

Al agrupar las áreas urbanas de la Península Ibérica según el número total de habitantes, casi la mitad se encuentran dentro del intervalo de 100.000 a 500.000 habitantes, por lo que dentro del territorio ibérico predominan las pequeñas y medianas áreas urbanas según el contexto de la UE. De hecho, los dos intervalos de pequeñas ciudades de 10.000 a 100.000 y el mencionado de las ciudades de 100.000 a 500.000 habitantes representan el 73% de las áreas urbanas ibéricas. Mientras que las grandes ciudades representan el 10% y las metrópolis el 7% del total con áreas urbanas como Madrid con 6 millones de habitantes, Barcelona con 5 y Lisboa con 2,7, unos valores demográficos que las podrían incluir dentro de la categoría de megalópolis. Sin embargo se encuentran en un “escalón” por debajo de ciudades como Nueva York, Buenos Aires o europeas como Londres y París (figura nº 2).

---

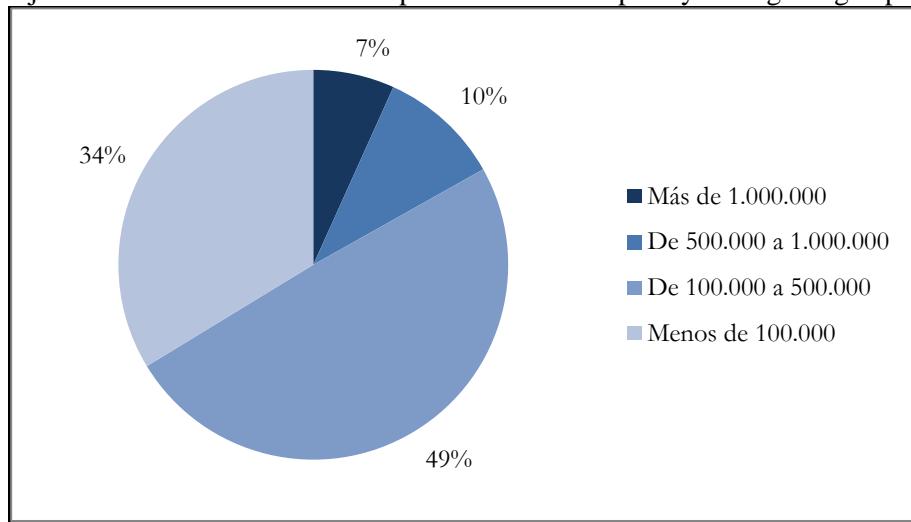
<sup>9</sup> Recordad que tan sólo se estudia la Península Ibérica, por lo que no se han tenido en cuenta territorios como archipiélagos, Ceuta o Melilla.

FIGURA 1  
Distribución territorial de las áreas urbanas peninsulares de España y Portugal



Fuente: Elaboración propia a partir de los Institutos Nacionales de Estadística de España y Portugal (2014)

FIGURA 2  
Porcentaje del número de áreas urbanas peninsulares de España y Portugal según población



Fuente: Elaboración propia a partir de los Institutos Nacionales de Estadística de España y Portugal (2014)

En la relación de áreas urbanas ibéricas de más de 1 millón de habitantes, se encuentran 6 casos, 4 en España y 2 en Portugal. Para una mejor clasificación y breve descripción, se realizan dos grupos: las que superan los 2,5 millones de habitantes y las que se encuentran entre 1 y 2,5 millones. En el grupo de las áreas de más de 2,5 millones de habitantes están Madrid con 6.052.247 habitantes y una densidad de 2.094 hab/km<sup>2</sup>, Barcelona con 5.030.679 habitantes y 1.538 hab/km<sup>2</sup> y Lisboa con 2.720.483 habitantes y 1.134 hab/km<sup>2</sup>. Mientras que en las que tienen de 1 a 2,5 millones están Porto con 1.937.170 habitantes y 796 hab/km<sup>2</sup>, Valencia con 1.551.585 habitantes y una densidad de 2.467 hab/km<sup>2</sup> y Sevilla con 1.294.867 habitantes y una densidad de población de 847 hab/km<sup>2</sup> (INE-PORUGAL e INE-ESPAÑA, 2014). En el primer grupo están las capitales de los países (Madrid-España y Lisboa-Portugal), además de Barcelona. La centralidad de las áreas

urbanas de Madrid y Lisboa como ciudades capitales, se refleja en el tamaño de sus concentraciones de población, su polaridad política, económica o albergar la sede principal de grandes grupos empresariales.

Madrid es el área urbana más grande de la Península Ibérica, ejerce un claro papel centralizador y de nudo de comunicación territorial. De hecho el área urbana de Madrid posee unos excelentes corredores viales y ferroviarios que la convierten en una de las plataformas logísticas más importantes de Europa. El aeropuerto de Madrid-Barajas (recientemente Adolfo Suárez), tiene enlaces a más de 160 aeropuertos en todo el mundo y atiende a cerca de 50 millones de pasajeros al año. Además destaca por su función de puente entre Europa y América Latina. España es el segundo país que tiene la mayor red ferroviaria de alta velocidad del mundo y su creación y ramificación fue a partir de Madrid. Por lo que en la actualidad el área urbana de Madrid está comunicada con las áreas más importantes como Barcelona, Valencia, Sevilla o Zaragoza<sup>10</sup>. En el área urbana de Madrid también tienen mucha presencia los centros logísticos, que permiten el desarrollo de la actividad, o parte, de grandes empresas como Azcar, Mercadona, Inditex o El Corte Inglés. El área urbana de Madrid también concentra una gran actividad cultural y turística, gracias a características como la propia oferta cultural (museos, espectáculos, competiciones deportivas...), gastronomía, compras, etc. Otro aspecto a tener muy en cuenta es que dentro del área urbana de Madrid nos encontramos con municipios que en pocas décadas, desde 1970 al 2000 de algo más de 50.000 habitantes pasaron a más de 150.000 como Leganés, Getafe o Alcorcón (SORRIBES MONRABAL, 1999; DOMÍNGUEZ *et al.*, 2004; FERIA TORIBIO, 2004; SERRANO MARTÍNEZ, 2006; BOIX DOMENECH, 2006, 2007; LOIS GONZÁLEZ *et al.*, 2009, 2014; MINISTERIO DE FOMENTO, 2009, 2014; SALOM CARRASCO *et al.*, 2010; ROCA CLADERA *et al.*, 2011; RUIZ GONZÁLEZ, 2011; MIRAMONTES CARBALLADA, Á. *et al.*, 2012; ROCA CLADERA *et al.*, 2012; INE-ESPAÑA, 2014).

El área urbana de Lisboa es el otro gran nodo socioeconómico de la Península Ibérica que, en unión con Madrid, le concede a la península ser un territorio de unión entre Asia, América, África y el norte de Europa. Lisboa es parte de una ruta de tráfico internacional de mercancías que une la costa atlántica portuguesa con el centro de Europa y el norte de la Península Ibérica, que se extiende hasta la frontera de los Pirineos. Además el área urbana de Lisboa es un espacio que concentra casi una cuarta parte de la población portuguesa, más de 30% del empleo y casi el 40% del PIB portugués. El área urbana de Lisboa se fue consolidando gracias a su periodo colonizador, a los procesos de industrialización que la beneficiaron al igual que Porto frente al resto del país y a la concentración de poder económico y político dentro de su capitalidad. En la actualidad el área urbana de Lisboa se encuentra en una fase de evolución y cambio importante como área urbana dentro de Europa. Está implantando nuevas actividades centradas en su internacionalización, la cultura, el turismo e industrias con una mayor carga de innovación y desarrollo tecnológico. Además del dinamismo del propio municipio de Lisboa, dentro de su área hay municipios con unos valores de población muy importantes como son Sintra con casi 400.000 habitantes o Cascais con más de 200.000 (SERRANO MARTÍNEZ, 1990, 2004a, 2004b; GASPAR, 1995; FERRÃO, 2000; MEIXIDE VECINO *et al.*, 2001; ALONSO SANTOS *et al.*, 2002; FERRÃO *et al.*, 2002; BAPTISTA, 2003; SÀ MARQUES, 2003, 2004; AML, 2014).

Barcelona es una ciudad portuaria y su puerto es crucial en el desarrollo de la industria y turismo de toda el área urbana. El puerto de Barcelona forma parte de un importante corredor de circulación de mercancías, paralela a la costa del Mediterráneo, que en conjunto representan alrededor del 40% de la población y el PIB de España y la mitad del tráfico de mercancías por carretera. Este corredor cada vez adquiere mayor significación dentro de la estructura económica de la Península Ibérica, siendo una clara competencia y alternativa al modelo radial centrado en Madrid. De hecho el puerto de Barcelona gracias al dinamismo de este corredor ferroviario mediterráneo, está aumentando su

<sup>10</sup> Tan solo China supera los 2.300 kilómetros de red de ferrocarril de alta velocidad de España. Próximamente Madrid también estará comunicado con el noroeste peninsular hasta Galicia.

## LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA...

capacidad para recibir y distribuir mercancías de Asia, del Canal de Suez, del Estrecho de Gibraltar y los puertos del norte de Europa. Además de su papel como puerto importante para el transporte de mercancías en el sur de Europa, principalmente contenedores, se trata del primer puerto de cruceros del Mediterráneo y de los mayores del mundo. Además, posee la potencialidad de tener el puerto muy integrado en la ciudad. El aeropuerto de Barcelona, El Prat, con una media de casi 40 millones de pasajeros al año, da una conectividad internacional a la totalidad del área urbana. Sin embargo, el área urbana de Barcelona si presenta una cierta carencia y saturación en cuanto a la red de carreteras, que congestionan el transporte de mercancías por carretera a escala nacional e internacional. La actividad turística que se desarrolla en el área urbana de Barcelona, lo convierte en uno de los espacios urbanos más importantes a escala ibérica e internacional, con cerca de 8 millones de turistas al año. Entre otros factores gracias a su patrimonio arquitectónico como la Sagrada Familia de Gaudí, sus museos, las playas urbanas, su carácter cosmopolita, el clima, etc. Una característica de esta área urbana y que la diferencia de la mayoría de las otras áreas urbanas ibéricas, es que desde Cataluña se han creado una serie de entes y organizamos que se dedican a dinamizar y dotar de servicios e infraestructuras a esta unidad territorial como puede ser la AMB (Área Metropolitana de Barcelona) (MONCLÚS FRAGA, 1998; NEL·LO i COLOM, 2002; MINISTERIO DE FOMENTO, 2009, 2014).

Dentro del grupo de las áreas urbanas ibéricas de 1 millón y 2,5 millones de habitantes, el más importante es el área urbana portuguesa de Porto, con prácticamente 2 millones de habitantes. Tradicionalmente se ha caracterizado como el área industrial más importante de Portugal, en gran medida por su centralidad en el norte del país y recibir de un modo ciertamente constante, población de las áreas rurales en busca de trabajo (SERRANO MARTÍNEZ, 1990, 2004a, 2004b; GASPAR, 1995; LÓPEZ TRIGAL *et al.*, 1997; FERRÃO, 2000; MEIXIDE VECINO *et al.*, 2001; ALONSO SANTOS *et al.*, 2002; FERRÃO *et al.*, 2002; LOIS GONZÁLEZ, 2002, 2004; LOIS GONZÁLEZ *et al.*, 2003, 2009, 2014; BAPTISTA, 2003; SÀ MARQUES, 2003, 2004; DOMÍNGUEZ *et al.*, 2004; AML, 2014). En el pasado la actividad de los astilleros de esta ciudad permitió el desarrollo industrial y socioeconómico de esta área urbana. La diversidad de actividades industriales con el paso de las décadas ha sido muy heterogénea, desde la fabricación hasta el transporte (construcción naval, velas, lino, carne ahumada, galleta, cuero, tejidos, vajilla o vidrio), pero el producto más importante fue el vino de Oporto. Sin embargo y como sucedió en toda Europa, se produjo un proceso de desindustrialización que fue dando paso a una terciariación de la actividad económica y la propia estructura del área urbana. Aunque hay que hacer hincapié, en que la actividad industrial sigue estando presente en el área urbana de Porto con empresas competitivas en la salud, alimentación, textiles, prendas de vestir y calzado o muebles. El área urbana de Porto desde hace unas décadas se encuentra en una fase de desarrollo cultural y turístico muy importante. Incluso se puede catalogar como el área urbana que ha tenido una evolución mayor dentro de las variables relacionadas con la cultura y el turismo de Portugal. En gran medida gracias a contar con infraestructuras de comunicación muy competitivas como el puerto de Leixões localizado en el municipio de Matosinhos que es la principal plataforma para el transporte de mercancías y el turismo de cruceros. Así como el aeropuerto Sá Carneiro en el municipio de Maia que sin duda se trata del más importante del noroeste de la Península Ibérica con una gran cantidad de conexiones internacionales y competencias, como ser base de compañías como Ryanair. Dentro de la propia estructura urbana se está dinamizando el patrimonio urbano y creando nuevas arquitecturas como la Casa da Música en el municipio de Porto.

Otra área urbana que posee importancia a escala ibérica es Valencia. Se encuentra perfectamente integrada dentro del eje Lisboa–Madrid y es una puerta de entrada en el Mediterráneo de la Península Ibérica para el comercio internacional. De hecho el puerto de Valencia cada vez tiene más significación y protagonismo dentro del transporte marítimo, plataforma de exportación por vía marítima y transporte de mercancías. El área urbana de Valencia está integrada en el corredor español de alta velocidad del Mediterráneo y con Madrid. Por lo que forma parte del corredor logístico más importante de la Península Ibérica que aprovecha el posicionamiento estratégico de

Lisboa en el Atlántico, Valencia en el Mediterráneo y la centralidad del nodo de Madrid en la Península Ibérica. En el proceso de industrialización del área urbana de Valencia tuvo influencia los movimientos migratorios de las áreas rurales de la Comunidad Valenciana al área urbana de Valencia. Estas remesas de mano de obra y la tradición industrial, permitieron el desarrollo de una de las áreas industriales más productivas del estado español, donde los sectores industriales maduros como el textil, juguetes o muebles se han mantenido en el tiempo y han sabido adaptarse a las nuevas demandas de los mercados internacionales, así como una actividad agrícola sumamente especializada (cítricos, hortalizas, arroz, etc). Sin embargo, aunque mantiene unos índices industriales importantes al igual que en la mayoría de las áreas urbanas europeas, está dentro de un proceso de terciarización importante y quizás, en mayor medida que en otras áreas ibéricas. Desde la década de 1970 y 1980, el litoral del área urbana de Valencia fue una de las zonas del Mediterráneo donde se desarrolló el turismo de masas en busca de sol y playa. En la actualidad, aunque sigue este tipo de turismo se combina con el turismo urbano o cultural, impulsado por infraestructuras como el Centro de Convenciones, la Feria Internacional de Valencia o la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

En el área urbana de Sevilla está la capital de la región de Andalucía. Un territorio que dentro de la historia de la Península Ibérica ha tenido mucha influencia cultural, comercial, etc. Esta área urbana fue la primera en conectarse en tren de alta velocidad con Madrid y fue objetivo de grandes inversiones por parte de la Administración central, que le ha permitido evolucionar hasta convertirse en un área urbana de más de 1 millón de habitantes con municipios como Alcalá de Guadaíra con cerca de 75.000 habitantes o Dos Hermanas con más de 130.000.

Dentro del grupo de las áreas urbanas que tienen de 500.000 a 1.000.000 de habitantes, las 9 áreas que lo componen son españolas. En cuanto a su localización están por toda España, en el norte (Bilbao, Asturias y Vigo-Pontevedra), en el centro (Zaragoza) y en el sur (Málaga, Alicante-Elche, Murcia, Bahía de Cádiz y Granada). En cuanto a las características principales de estas áreas urbanas, todas mantienen una importante influencia en la estructura territorial, socioeconómica, de la Península Ibérica. Por ejemplo Bilbao desde el Cantábrico ocupa una posición central en la fachada atlántica de Europa, que es esencial para la dinámica comercial de España y Portugal con el Mar del Norte. Desde finales del siglo XIX, Bilbao se convirtió en uno de los principales territorios industriales de España, debido principalmente a la actividad de la industria metalúrgica. Este desarrollo industrial permitió el crecimiento demográfico y urbano de este espacio. Una vez superadas las diferentes crisis y reconversiones industriales a lo largo del siglo XX. El área urbana de Bilbao mantiene unos elevados índices de actividad industrial, pero ha modificado el tipo de industria (mucho más innovadora y menos pesada) y le concede mucho más protagonismo al sector servicios centrado en la actividad cultural y turística. De hecho Bilbao se ha convertido en una ciudad de negocios, de comercio y de turismo. Gracias en gran medida a la rehabilitación de muchas de sus áreas industriales, la integración de las nuevas áreas urbanas cambiando su uso dentro de la estructura urbana y la creación de infraestructuras como el Museo Guggenheim.

Todas las áreas urbanas de este grupo tienen sus propias características, sin embargo todas coinciden en poseer una actividad económica, principalmente del sector industrial, que en su momento permitió el asentamiento y desarrollo de la ciudad y posteriormente la constitución del área urbana. Por ejemplo, en Asturias la influencia de la actividad minera, en el área urbana de Zaragoza la presencia de multinacionales de la automoción y estar localizada a medio camino entre Madrid y Barcelona (atravesada por ferrocarril de alta velocidad) o el área urbana de Vigo-Pontevedra donde estuvo presente una importante actividad industrial como los astilleros o las conservas y se mantienen otras como la automoción internacional o celulosas que permiten el crecimiento y desarrollo de este espacio urbano. Pero en todos los casos, aunque la actividad industrial se mantiene, han tenido un marcado proceso de terciarización y orientación hacia unas actividades más culturales y turísticas.

En cuanto a la relación de áreas urbanas en la Península Ibérica con una población de 100.000 a 500.000, la heterogeneidad de las mismas es mucho mayor. Además ya se trata de un número

considerable de áreas urbanas, 44, en España 35 y en Portugal 9. En cuanto a su superficie la mayor es Cáceres con 1.938 km<sup>2</sup> y la menor Manresa con 97, la más poblada es A Coruña con 410.401 habitantes y la menos habitada es nuevamente Manresa con 102.739 y por densidad la primera es Salamanca con 1.697 hab/km<sup>2</sup> y la de menor es Cáceres con 55 hab/km<sup>2</sup>. Además en esta relación de áreas urbanas, se podría diferenciar entre las que deben su carácter urbano a factores administrativos y políticos por ser capitales de provincia como Ourense, áreas urbanas formadas a raíz de una ciudad histórica como Salamanca y otras especializadas en alguna actividad como es el caso de Ferrol (naval-militar) o Costa Blanca (turismo).

Un patrón similar se encuentra dentro de las áreas urbanas con menos de 100.000 habitantes, un grupo formado por 28 áreas urbanas españolas y 2 portuguesas. Donde hay representadas capitales provinciales como Lugo, turísticas como Motril o monumentales como Segovia. La más poblada es Talavera de la Reina con 98.796 habitantes y la menos Teruel con 35.288, la de mayor superficie Lorca con 1.675 km<sup>2</sup> y la más pequeña Roquetas de Mar con 60 km<sup>2</sup> y por densidad de población el máximo es Roquetas de Mar con 1.506 hab/km<sup>2</sup> y el mínimo Lorca con 55 hab/km<sup>2</sup>.

## 5. CONCLUSIONES

España y Portugal son dos territorios diferentes y con su propia idiosincrasia. Sin embargo dentro del mundo globalizado en el que nos encontramos es importante plantear nuevas áreas de estudio, en este caso urbanas, que vayan más allá de los límites administrativos que en muchas ocasiones ejercen un poder de “frontera” que nos impide llegar al estudio de las verdaderas características del territorio. Por lo tanto, con la realización de este trabajo hemos conseguido el objetivo principal planteado, cartografiar las áreas urbanas de la Península Ibérica aplicando una metodología común. Pero además en la actualidad nos encontramos en una segunda fase de estudio y análisis territorial del pasado y presente de las áreas urbanas de la Península Ibérica, pues a esta delimitación de áreas urbanas ibéricas se está vinculando una gran base de datos con indicadores agrupados por temáticas demográficas, económicas y sociales.

Otra característica importante de este trabajo es que para llegar al mapa final de las áreas urbanas se utilizaron criterios de delimitación en conjunto de España, Portugal y la UE. Por lo que para generar la cartografía de las áreas urbanas de la Península Ibérica fue preciso estudiar antes las de España, Portugal y la UE. Así, además de realizar un ejercicio de delimitación de las áreas urbanas ibéricas estudiamos el sistema urbano de España y Portugal. Dentro del caso portugués, se confirmó como la industrialización portuguesa benefició el crecimiento de las dos grandes ciudades de Lisboa y Porto que, entre otras consecuencias fueron germinando hasta la formación de las aglomeraciones y las actuales áreas urbanas. En la actualidad, a modo de ejemplo de los 10,5 millones de habitantes de Portugal 4,7 se concentran en las áreas urbanas de Lisboa y Porto. Una consecuencia de esta realidad es la falta de ciudades intermedias que contribuye al desarrollo de un desequilibrio territorial en Portugal. En cuanto a la localización de las áreas urbanas, además del problema que provoca la falta de ciudades intermedias, se une otro desequilibrio territorial entre el litoral y el interior portugués, pues las ciudades se asientan en la franja de costa.

La ausencia de ciudades pequeñas e intermedias es un grave obstáculo para el desarrollo regional, ya que las regiones del interior dependen de los servicios que les ofrecen las ciudades costeras. Sin embargo a escala de la Península Ibérica, este desequilibrio, esta distancia entre el interior de Portugal y otras áreas urbanas no es tan importante. Además, para las áreas urbanas españolas próximas a estos espacios portugueses sin áreas urbanas, se les podría abrir un nuevo espacio para ofertar sus servicios a estas áreas portuguesas. De hecho existen ejemplos de diferentes actuaciones internacionales, principalmente promovidas desde la UE, que buscan relacionar muchos espacios de frontera, a los que les conceden una serie de herramientas para su desarrollo territorial o constitución de nuevas unidades territoriales como las eurorregiones (por ejemplo Galicia-Norte de Portugal).

En el caso español, al realizar la delimitación de las áreas urbanas se identificaron las características generales del sistema urbano de España que es mucho más disperso y con áreas urbanas a lo largo de todo el país. A su vez, es bastante sencilla la jerarquización de las áreas urbanas y la diferenciación de los ejes socioeconómicos que forman la interactuación de varias áreas urbanas. De hecho, se detectan claramente en torno a ciertas áreas urbanas los centros demográficos, económicos, políticos y de poder del país como es la centralidad de Madrid, el Eje Mediterráneo, el Eje Cantábrico, el Eje Atlántico y la influencia de ciertas áreas urbanas (Bilbao, Barcelona o Sevilla). A su vez, pudimos comprobar la existencia de una serie de áreas urbanas portuguesas y españolas que aumentan sus relaciones y que pueden llegar a vertebrar el territorio de la Península Ibérica como un todo e integrarlo y hacerlo competitivo dentro de los mercados internacionales. Dentro de estos ejes que se mantienen en el tiempo, destacan el Lisboa-Madrid-Barcelona, Lisboa-Madrid-Valencia, Lisboa-Salamanca-Bilbao o Galicia-Porto-Lisboa.

Por todo esto, destacar que los criterios seguidos para delimitar las áreas urbanas de España y Portugal, nos permiten asemejarnos a las de otros territorios europeos. En conjunto se puede llegar a plantear como una escala interesante para las políticas de desarrollo de la UE. Incluso en próximos trabajos se pretende comparar los criterios de delimitación de las áreas urbanas ibéricas con metodologías que vayan más allá de Portugal, España y la UE, como es la utilizada por la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos) en su trabajo del 2012 *Redefining Urban: a new way to measure metropolitan areas*, donde se analizan las realidades urbanas de territorios como China o Sudáfrica.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO SANTOS, J. L. y CAETANO, L. (eds.) (2002) *Modelos de organización territorial en la raya central ibérica. Una visión de conjunto*. Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 282 pp.
- AML (Área Metropolitana de Lisboa) (2014) *Programa Territorial Integrado para a Área Metropolitana de Lisboa*, Sociedade de Consultores, Augusto Mateus & Associados, Lisboa, 185 pp.
- BAPTISTA, F. (coord.) (2003) As dinâmicas socioeconómicas dos espaços rurais do continente português, En *Projeto Agro* 62, Lisboa, ISA.
- BOIX DOMENECH, R. (2006) Las áreas metropolitanas en España, XXXII. *Reunión de Estudios Regionales, Desarrollo de regiones y eurorregiones. El desafío del cambio rural*, Ourense.
- BOIX DOMENECH, R. (2007) Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España, *Seminario Las grandes áreas metropolitanas españolas en una perspectiva comparada*, Sevilla.
- CABERO DIÉGUEZ, V. (2002) *Iberismo y Cooperación. Pasado y futuro de la Península Ibérica*. Salamanca, Universidad de Salamanca.
- DOMÍNGUEZ, L. y VENADE, N. (2004) *As Euro-Regiões e o futuro da Europa: o modelo da euro-região Galiza-Norte de Portugal*. Porto, Edición Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, 218 pp.
- EEA (European Environment Agency) (2006) *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. European Commission/Joint Research Centre.
- ETE (Estrategia Territorial Europea) (1999) Comisión Europea tras reunión de Ministros responsables de ordenación del territorio celebrada en Potsdam, 96 pp.
- EUROSTAT. GISCO (Geographical Information and maps) (2014) Eurostat. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/gisco\\_Geographical\\_information\\_maps/introduction](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/gisco_Geographical_information_maps/introduction).
- EUROSTAT (2008) *Regions of the European Union*, Colección Statistical books, Luxemburgo, 63 pp.

## LAS ÁREAS URBANAS EN LA PENÍNSULA...

- FERIA TORIBIO, J.M. (2004) Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España. *Boletín de la AGE* N° 38; Madrid, p. 85-99.
- FERIA TORIBIO, J. M. (2008) Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas de España a partir de la variable residencia-trabajo, *Investigaciones Geográficas*, N° 46, p. 49-68.
- FERRÃO, J.; RODRIGUES, D. y VALA, F. (2002). *As Regiões Metropolitanas Portuguesas no Contexto Ibérico*. Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente/DGOTDU. Lisboa, 210 pp.
- FERRÃO, J. (2000) Relações entre Mundo rural e Mundo Urbano: Evolução Histórica, situação actual e pistas para o Futuro, En *Sociologia, Problemas e Práticas*, volume 33, p. 45-54.
- FUJITA, M. y MORI, T. (1997) Structural stability and evolution of urban systems, *Regional Science and Urban Economics*, N° 27, p. 399-442.
- GASPAR, J. (1995) Do urbanismo em Espanha e Portugal, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, N° 15, Servicio de Publicaciones Universidad Complutense. Madrid, p. 351-360
- GOERLICH GISBERT, F. J. y CANTARINO MARTI, I. (2013) *Zonas de morfología urbana. Coberturas del suelo y demografía*. Fundacion BBVA, Informes y Sociedad, Editorial Biblioteca Nueva, S. L., Bilbao, 125 pp.
- HUGUET SANTOS, M. (2007) El Iberismo: Un proyecto de espacio público peninsular. *Alcores: Revista de Historia Contemporánea*, N° 4, Fundación 27 de Marzo, Valderas (León), p. 243-275.
- INE-PORTUGAL y INE-ESPAÑA (2014) Península Ibérica en cifras 2014. Instituto Nacional de Estadística e Instituto Nacional de Estadística, Lisboa y Madrid, 38 pp.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. (2002) As relações de Portugal com a Ibéria: uma olhada desde a Galiza, *Lusotopie*, N° 10, 2002/2, p. 193-211.
- LOIS, GONZÁLEZ, R. C. (2004) A model of Spanish-Portuguese urban growth: the atlantic axis, *Dela 21, Cities in Transition*, p. 281-295.
- LOIS GONZÁLEZ, R.C. y PLAZA GUTIERREZ, J. I. (2003) Development policies in the peripheral and marginal areas of the border between Spain and Portugal, en *Policies and Strategies in Marginal Regions*. Ashgate, p. 114-129.
- LOIS GONZÁLEZ, R.C., PAZOS OTÓN, M. y PIÑEIRA MANTIÑÁN, M.J. (2009) Dinámicas territoriales en el Noroeste de la Península Ibérica: Castilla y León y su relación con la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal, en *Polígonos. Revista de Geografía*, N° 19; Universidad de León, León, p. 59-93
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. y MIRAMONTES CARBALLADA, Á.(ed). (2014) *Reflexiones sobre las ciudades y el sistema urbano en tiempos de crisis*. USC (Universidade de Santiago de Compostela), Grupo de Investigación ANTE (Análise Territorial). Santiago de Compostela, 162 pp.
- LÓPEZ TRIGAL, L.; LOIS GONZÁLEZ, R. C. y GUICHARD, F. (coords.) (1997) *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques.
- MARMOLEJO DUARTE, C. y STALLBOHM, M. (2008) ¿Hacia un cambio de paradigma urbanístico en la Región Metropolitana de Barcelona? *Scripta Nova*, vol. XII, 270 (65).
- SÁ MARQUES, T. (2004) *Portugal na transição do século. Retratos e dinâmicas territoriais*. Edições Afrontamento, 466 pp.
- SÁ MARQUES, T. (2003) Dinâmicas territoriais e relações urbano-rurais, en *Revista da Facultade de Letras-Geografia*, I serie, volumen XIX, p. 507-521.
- MARTÍNEZ DE LEJARZA Y ESPARDESCER, I. (2002) Delimitación de áreas metropolitanas mediante un modelo anisótropo de decrecimiento exponencial. Una aplicación al caso del Área metropolitana de Valencia, *Estudios de Economía Aplicada*, vol. 20, p. 471-486.
- MEIXIDE VECINO, A. y DE CASTRO, A. (coords.) (2001) Galicia e a Rexión Norte de Portugal: un espacio económico europeo. A Coruña, Fundación Caixa Galicia.

- MILES, M. y HALL, T. (eds.) (2003) *Urban futures: critical commentaries on shaping the city*, London and New York, Routledge, 227 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2009) *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España*. Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2014) <http://www.fomento.gob.es/>
- MIRAMONTES CARBALLADA, Á.; ROYÉ, D. y VILA VÁZQUEZ, J. I. (coord) (2012) Las ciudades y el sistema urbano. Reflexiones en tiempos de crisis. Galicia – Norte de Portugal. Editorial: Meubook. Santiago de Compostela, 321 pp.
- MIRAMONTES CARBALLADA, Á. y SA MARQUES, T. (2014) Aproximación al estudio de la delimitación de las áreas urbanas de España y Portugal. *Actas del XIV Coloquio Ibérico de Geografía*. Departamento de Geografía, Universidade do Minho, Guimaraes (Portugal) p. 10.
- MIRAMONTES CARBALLADA, Á. (2014) Evolución y características del atlas digital de las áreas urbanas de España. *Actas IX Jornadas Internacionais: Grandes Problemáticas do Espaço Europeu*. Facultade de Letras e Facultade de Economía (Universidade do Porto). Porto (Portugal), p 10.
- MONCLÚS FRAGA, F. J. (ed) (1998) *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona, 223 pp.
- NECHYBA, T. y WALSH, R. (2002) Urban sprawl. *Journal of Economic Perspectives*, Nº 18, p. 177–200.
- NEL·LO i COLOM, O. (2002) Cataluña, ciudad de ciudades. Ed. Milenio, Lleida, 162 pp.
- ROCA CLADERA, J. (2003) La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible?, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXV, Nº 135, p. 17-36.
- ROCA CLADERA, J. (2004) La explosión urbana: presente y futuro de las metrópolis. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Nº 141-2; p. 501-503.
- ROCA CLADERA, J., ARELLANO RAMOS, B. y MOIX BERGADA, M. (2011) Estructura Urbana, Policentrismo y Sprawl. Los ejemplos de Madrid y Barcelona. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Nº 168, p. 299-321.
- ROCA CLADERA, J.; MOIX BERGADA, M. y ARELLANO RAMOS, B. (2012) El sistema urbano en España, *Scripta Nova XVI*, nº 395.
- RUIZ GONZÁLEZ, F. (2011) Áreas Urbanas de España. Proyecto AUDES. Universidad de Castilla-La Mancha. <http://alarcos.esi.uclm.es/per/fruiz/audes/>.
- SALOM CARRASCO, J. y ALBERTOS PUEBLA, J. M. (2010) Densidad de la red viaria y forma urbana: Delimitación del espacio urbano en ocho aglomeraciones españolas, *IV Jornadas de Geografía Económica*. León.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª. (1990) Notas sobre el sistema urbano y la organización del territorio de Portugal. *Papeles de Geografía*, nº. v6, Universidad de Murcia, Murcia, p. 237-255
- SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª.; KING, R. (1994) Urban systems and Regional organization in Spain. *Research Papers in Geography*. University of Sussex, Brighton, 61 p
- SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª. (2004a) Las redes de infraestructuras viarias de transportes terrestres entre la Península Ibérica y Francia; descoordinación e insuficiencias. *Papeles de Geografía*, nº 39, Universidad de Murcia, Murcia, p. 187-208
- SERRANO MARTÍNEZ, J.Mª. (2004b) Articulación territorial de la Península Ibérica mediante la red de transportes terrestres. *Revista de Estudios Regionales*. Universidades de Andalucía, Málaga, nº 69, p. 19-55.
- SERRANO MARTÍNEZ, J. Mª. (2006) Aglomeraciones y áreas urbanas en España, dimensión y tendencias: Breves precisiones, *Lurralde: investigación espacial*, Nº 29, Instituto Geográfico Vasco, p. 115-142
- SORRIBES MONRABAL, J. (1999) *Las áreas metropolitanas. Análisis teórico y experiencia comparada*. Universidad de Valencia, Valencia.
- VENERI, P. (2010) Urban Polycentricity and the Costs of Commuting: Evidence from Italian Metropolitan Areas, *Growth and Change*, Vol. 41 No. 3, p. 403–429.