

**XIII Coloquio de Geografía Urbana de la AGE**  
**Nuevos escenarios urbanos: nuevos conflictos y nuevas políticas**  
**Girona, 15-18 de junio de 2016**

# **XIII Coloquio de Geografía Urbana**

**Nuevos escenarios urbanos: nuevos  
conflictos y nuevas políticas**

**Girona, del 15 al 18 de junio de 2016**

Guía de campo



## Mapa general Coloquio de Geografía Urbana 2016

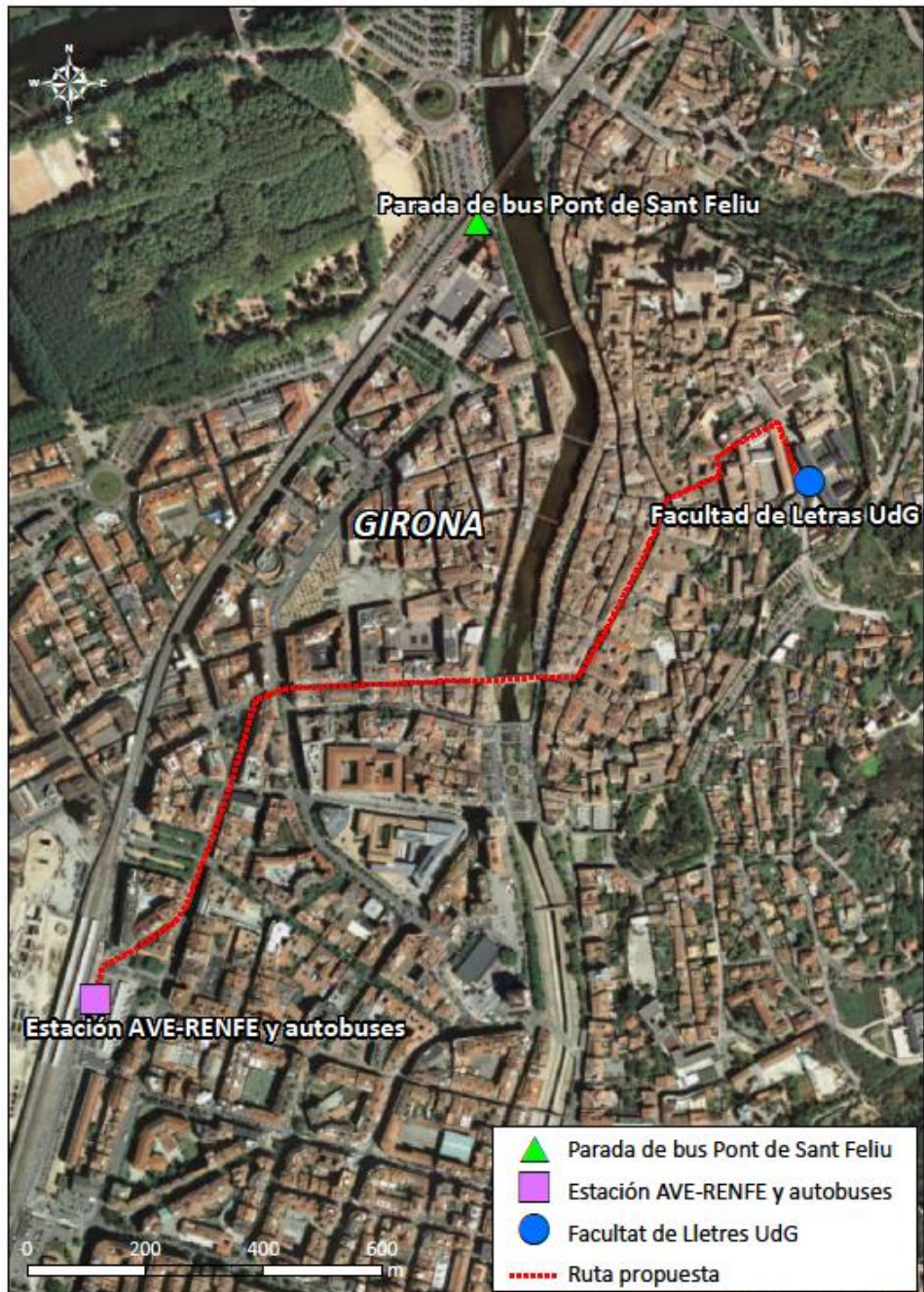


Departament de Geografia Universitat de Girona, 07/06/2015.

Fuente: DSM, 07/06/2016.



## Mapa Girona Coloquio de Geografía Urbana 2016



Departament de Geografia Universitat de Girona, 07/06/2016.

Fuente: ArcGIS Basemap, 07/06/2016.

# La frontera entre Girona y los Pirineos Orientales como separación o vínculo. Simetrías y asimetrías en una relación dinámica

Joan Vicente Rufí. Departamento de Geografía. Universtat de Girona

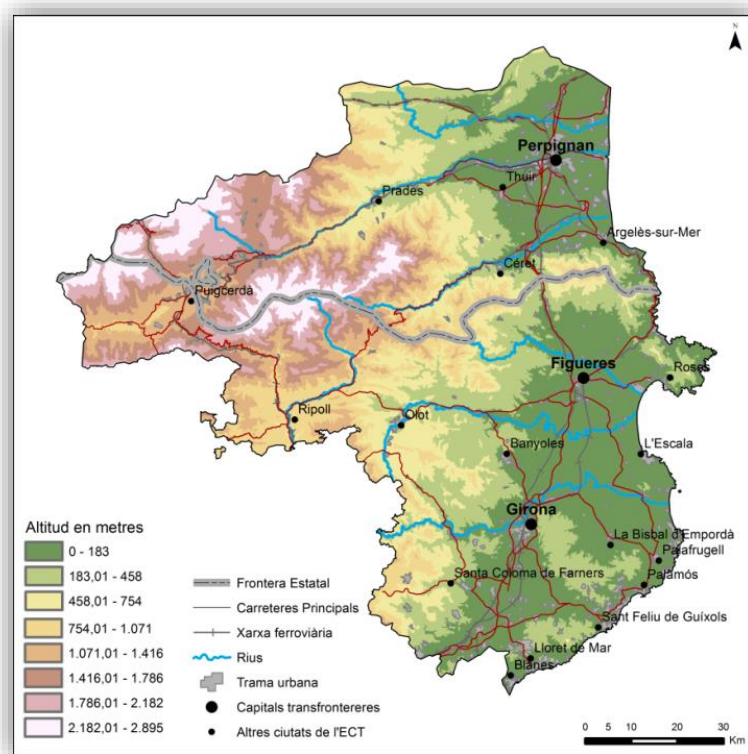


Fuente: blogs.sapiens.cat

Las relaciones transfronterizas entre las comarcas más orientales de los Pirineos presentan un notable y particular interés desde un punto de vista geopolítico. De entrada, se trata de una de las fronteras más estables de Europa, sin cambios prácticamente desde 1659, pero que a pesar de ello no ha eliminado un resistente vínculo no tan solo económico a pequeña escala entre sus comarcas más inmediatas (incluyendo el contrabando), sino también cultural con una base histórica común como parte de los territorios de habla e historia catalanas (aun cuando en la parte norte la lengua casi haya desaparecido en los últimos 150 años). Esto, a priori, daría pie a una visión simétrica de los territorios de ambos lados de los Pirineos; la de una frontera que divide políticamente pero no tanto económica y culturalmente.

Otra simetría, posiblemente más objetiva, es la de la geografía física y el poblamiento. A grandes trazos, entre el departamento francés de los Pirineos Orientales y parte de la provincia de Girona (desde el macizo de las Gavarres hacia el Norte), encontramos la dorsal montañosa perpendicular al mar que desciende con relativa rapidez por ambos lados y que con la ayuda de pequeños ríos conforma las llanuras y las marismas del Rosellón al Norte y del Empordà al Sur. Casi equidistantes respecto a la frontera, las ciudades de Perpiñán y Figueres ejercen una

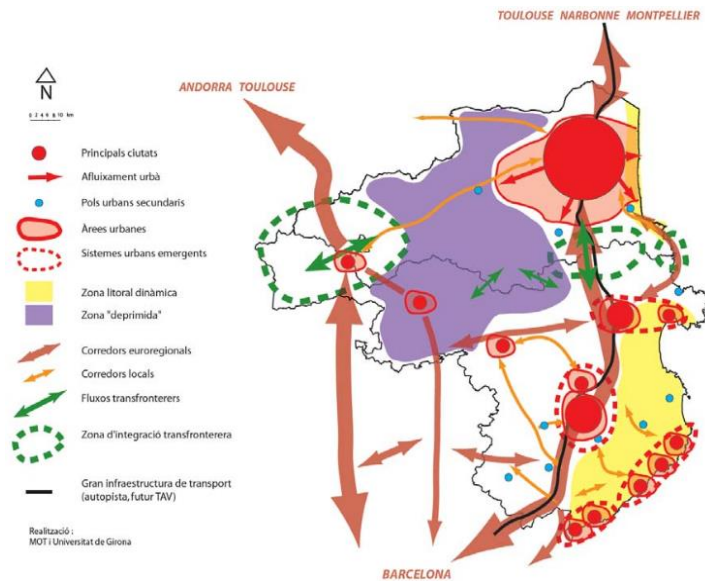
potente capitalidad comarcal y, con gran empeño, buscan aumentar su influencia más allá de este entorno "natural". Desde el punto de vista de los asentamientos, una vez ubicadas las dos ciudades mayores (aunque cabe recordar que la parte más occidental del lado catalán queda bajo la influencia de Puigcerdà), se observa una notable dispersión de localidades en el llano progresivamente integradas en las dinámicas urbana de las capitales; unos asentamientos costeros en su mayoría –no todos- de base histórica pero profundamente alterados y engrandecidos por el turismo a partir de los años sesenta y, finalmente, pequeños núcleos rurales que ascienden hasta cotas medias de los diferentes macizos que envuelven el ámbito.



Fuente: Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer

Pero más que estos paralelismos más o menos evidentes, lo que sobresale de las relaciones transfronterizas son lo que parecen asimetrías; asimetrías en diversos planos que podríamos aglutinar en histórico/administrativas, socioeconómicas y de expectativas.





Fuente: Llibre Blanc de l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer. Mot/UdG

En relación a las primeras, en principio todo llevaría pensar que el escenario volvería a ser simétrico, después doscientos años de vigencia del estado-nación con sus impulsos homogenizadores por vía de estructuras administrativas (municipios, comunas, departamentos y provincias), infraestructuras radiales y normativas de carácter explícitamente centralizador. Incluso cuando en el último cuarto de siglo XX ambos países definen administraciones regionales (regiones y comunidades autónomas) se diría, en abstracto, que siguen las vías paralelas. Sin embargo no es así. El efecto centralizador parece haber tenido diferente nivel de eficacia, eliminando casi por completo singularidades culturales –cultura catalana- en la parte francesa y sin conseguirlo en la española. Por ejemplo, si en el sur el uso cotidiano del catalán puede llegar al 57,3% (fuente Idescat, 2013), en el Norte no llega al 6% (según datos de 2015). Es obvio que a nivel político el nivel de descentralización y la temperatura reivindicativa de instituciones propias, competencias o soberanía también se mueven en parámetros que no admiten comparación (en el norte, las opciones políticas catalanistas representan alrededor del 5% de los votos).

La cartografía administrativa es, entre otras cosas, un reflejo de intenciones y objetivos de carácter político. Si aceptamos esta premisa, una rápida mirada a los diversos mapas que podemos encontrar de ambos lados de la frontera denota una situación peculiar. En efecto, más allá de los mapas producidos por las instancias estatales, emerge una geografía variable que señala intereses nacionales, regionales, urbanos,... que se mueven entre las voluntades identitarias o de integración, de distanciamiento o aproximación y competencia o colaboración. Como mapas "homogenizadores" (simétricos) encontramos los de escala municipal y de la administración central del estado –provincias y departamentos-. Como mapas asimétricos, los

de escala regional señalan una diferente intención o punto de partida: el reconocimiento de una identidad ("nacionalidad" en terminología constitucional española) o una "simple" descentralización. Además, la reciente reordenación administrativa francesa ha reforzado todavía más esta segunda perspectiva con la unificación de las antiguas regiones de Midi-Pyrénées y Languedoc-Roussillon (entre modestas protestas de entidades catalanistas).

Ahondando en esta asimetría cartografiable, el mapa comarcal de los "países catalanes" es también un reflejo de la misma con un reconocimiento institucional en Catalunya como entidad de carácter local con alto sentido identitario y sin ningún tipo de reconocimiento ni presencia relevante en Francia.

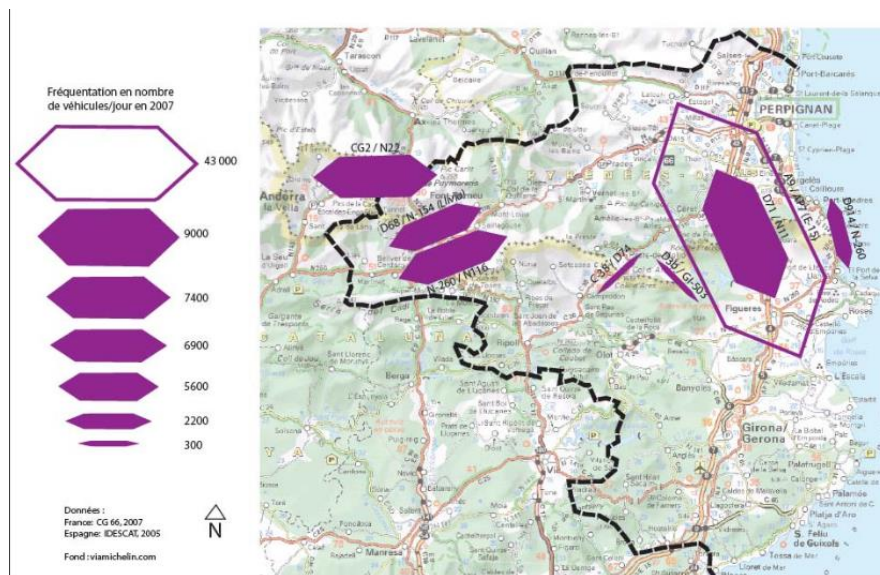


Fuente: Llibre Blanc de l'Eurodistricte de l'Espai Català Transfronterer. Mot/UDG

Desde el punto de vista económico, la relación transfronteriza ha sido cambiante en las últimas décadas. Para empezar, la realidad fronteriza de relevancia continental como esta ha generado una consolidada economía basada en ella: aduanas, transporte y logística, servicios,... La integración europea ha alterado estas funciones, sobre todo en las grandes "puertas" –La Jonquera, el Pertús, Portbou, Cerbère,...-, pero sin que desaparezcan ni mucho menos los tránsitos, intercambios, rupturas,... Es decir, continúa existiendo una economía de frontera.

A nivel regional, y a grandes trazos, aproximadamente hasta mitad de los años noventa los flujos comerciales tenían más bien dirección Norte. Eran bastante intensos y muy marcados todavía por una diversidad y cantidad de oferta –alimentación especialmente- superior en las grandes

superficies francesas. A partir de este momento, los flujos empiezan a invertirse en la medida que la oferta de Figueres, Girona,... la Jonquera (que vive una reconversión desde la desaparición de la aduana) se moderniza (también en grandes superficies, franquicias,...) y vincula al ocio y, además, los precios son inferiores en algunos productos. En este mismo sentido Norte-Sur cabe destacar el mercado inmobiliario desde finales de los años cincuenta hasta el presente: la oferta residencial de la costa gerundense ha sido muy atractiva para los vecinos franceses, especialmente el área del Alt Empordà. Por el contrario, en el área de montaña, en especial en la comarca de la Cerdanya, el sentido es inverso, y también desde hace unas décadas es la demanda catalana la que marca en buena medida el ritmo inmobiliario de la parte francesa, más barata que la muy presionada parte española.



Fuente: Libre Blanc de l'Eurodistrict de l'Espai Català Transfronterer. Mot/UdG

Así pues, la relación transfronteriza ha sido básicamente de competencia, no tan solo en relación a los mercados locales como se acaba de relatar, sino también en cuanto a actividades y sectores de gran escala, muy especialmente los logísticos y demás vinculados a la frontera. En efecto, durante años los proyectos o realidades de las áreas de El Far-Vilamallà y Saint Jacques, o de Voló y la Jonquera han avivado debates y actuaciones con la finalidad de ser los primeros en captar los efectos de uno de los principales puestos fronterizos del Mediterráneo.

Sin embargo, y tal vez hubiera sido conveniente remarcarlo desde un buen principio, un factor socio-económico fundamental para entender la relación transfronteriza reside en la desigualdad relativa entre ambos lados. Según algunos trabajos, la renta per cápita de las comarcas francesas es más de un 15% inferior a la de las comarcas gerundenses y el nivel de desarrollo infraestructural y económico es también superior en la parte Sur. De hecho la "Catalunya Nord"



estaría entre las áreas menos ricas de Francia (y entre las diez con menor calidad de vida) y la provincia de Girona entre las más ricas. Esta realidad tiene su impacto en lo que cada parte piensa y espera del "otro lado", en las expectativas mutuas que se generan de una posible colaboración.

	Catalunya del Nord	Llenguadoc Rosselló	% sobre regional	Comarques gironines	Principat de Catalunya	% sobre regional	Total Eurodistricte
Superfície (km <sup>2</sup> )	4.116	27.376	15,04	6.131	32.107	19,10	10.247
Població total	437.157	2.616.000	16,71	747.782	7.475.420	10,00	1.184.939
Densitat de població	106	96		122	233		114
PIB (mils MEUR)	8,8	61,9	14,22	18	195,4	9,21	27
Renda per càpita (EUR/any)	20.393	23.726		24.071	26.124		22.232
Taxa d'atur	13%	12,7%		18,2%	17%		15,6%

<http://www.tornaveu.cat/imatges/articles/estadistiques-cat.jpg>

Otro aspecto asimétrico se encuentra en el ámbito urbano. Unos párrafos más arriba se hacía referencia a Figueres y Perpiñán como ciudades que articulaban en buena medida los dos territorios (con 45.444 y 120.959 habitantes respectivamente). Sin embargo, ni desde el punto de vista administrativo ni del demográfico no son comparables; la homóloga teórica de la ciudad francesa sería Girona (con 97.227 habitantes) como capital de provincia. Sin embargo, esta no muestra un interés prioritario por la ciudad rosellonesa (más allá de un potencial de demanda comercial y cultural para su oferta local) y, por su parte, Perpiñán con quien se ha esforzado especialmente en estrechar vínculos ha sido con Barcelona. La capital catalana ha ejercido en las dos últimas décadas una atracción explícita y deseada hacia el sur de Francia, y este ha visto en ella una aliada para construir una centralidad euroregional que rompiese con los sentimientos de periferia existentes



<http://www.euroregio.eu/sites/all/themes/euroregio/logo.png> y <http://perpignan-web.com/>

Efectivamente, desde Perpiñán a inicios de los años noventa, en pleno auge de la Barcelona olímpica y de la consolidación del poder autonómico catalán, giró la vista hacia el Sur buscando complicidades para atraer la atención hacia un Midi pobre y desatendido. Por su parte, Barcelona planteó como estrategia de ciudad la “construcción” de una red de ciudades que consolidaran e internacionalizaran su *hinterland*: el denominado C-6 con Zaragoza, Valencia, Palma de Mallorca, Tolouse y Montpellier.

En parte como herencia de esta perspectiva de ciudades (puesto que, por ejemplo, Montpellier participó en ella de manera activa), en 2004 se creó la Euroregión Pirineos-Mediterráneo, pasando así de la perspectiva urbana a la regional. Desde 2009 la Euroregión (con Cataluña, Languedoc-Roussillon-Midi Pyrénées y Baleares -Aragón y la Comunidad Valenciana se desvincularon por motivos políticos-) es una Agrupación Europea de Cooperación Territorial con una finalidad de elaboración de proyectos compartidos en los ámbitos social, ambiental, económico y de infraestructuras. Sin embargo, y volvemos a las asimetrías, este organismo ha vivido sus más y sus menos debido a recelos políticos, especialmente los generados a partir de la emergencia en Catalunya del proceso secesionista. Es decir, existe la percepción de que la Euroregión forma parte de una estrategia geopolítica catalana para ganar “músculo” para una hipotética independencia, un escenario que, como se sabe, no genera demasiadas simpatías entre los vecinos.

Otro organismo transfronterizo que refleja la similitud y, también, la diferencia de perspectivas es el Eurodistrito Catalán Transfronterizo, impulsado por el departamento de los Pirineos Orientales y la Generalitat de Catalunya. En este caso la finalidad es la cooperación más bien a escala local –por este motivo está constituido por el mencionado departamento y por la provincia de Girona- en unos campos bastante similares a los de la Euroregión, añadiendo como actividad relevante el impulso de proyectos en el marco de los POCTEFA. Nótese que los ámbitos territoriales del Eurodistrito son provincia y departamento, entidades que tienen el reconocimiento de las instituciones europeas pero que “obligan” a incorporar pequeñas áreas comarcales que, en principio no formarían parte no de las comarcas de Girona (una porción de la Cerdanya cae dentro de la provincia de Lleida) y una parte del Departamento francés no formaría parte del ámbito reconocido como “Catalunya Nord”. Es decir, es otro ejemplo de cómo no coinciden estructuras institucionales con imaginarios geopolíticos de otro tipo.

	Superficie (km <sup>2</sup> )	Población (no. d’habitantes)	Densidad hab/Km <sup>2</sup>
Provincia de Girona	6.201,70	755.647	121,85
<i>Département Pyrénées Orientales</i>	4.116,02	452.530	109,94
Espai Català Transfronterer	10.318	1.208.177	231,79

De lo expuesto hasta ahora podría deducirse que las relaciones transfronterizas se reducen tan solo a realidades cotidianas de pequeña escala y a partidas de ajedrez geopolítico entre estados, regiones y ciudades. Es una imagen reduccionista y distorsionada. Especialmente en las dos últimas décadas también han sido bastantes y, en algunos casos, relevantes las realidades de colaboración e integración entre ambos lados de la frontera. Bien es cierto que todo lo relatado hasta ahora de “disfunciones” institucionales puede haber influido en la diligencia de tramitación de proyectos o en su eficacia y eficiencia una vez asentados, pero al fin y al cabo los proyectos existen en forma de infraestructuras, equipamientos, servicios,...

Sin duda el más relevante estos proyectos es la conexión en Tren de Alta Velocidad hasta Perpiñán. Inaugurado en 2013, esta línea significa un salto muy relevante en las comunicaciones entre los dos estados pero también, y muy especialmente, a escala urbana y regional. Sin embargo, el hecho de que se detenga en la ciudad del Rosellón y no vaya más allá es el reflejo de a quien interesa más la conexión, con una notable y persistente (a pesar de los periódicos acuerdos en las cumbres gubernamentales) desidia francesa al respecto. En parte por este motivo –solo en parte- el déficit de explotación del túnel ferroviario del Pertús ha llevado a la empresa de hispano-francesa que lo gestiona a declararse en suspensión de pagos.

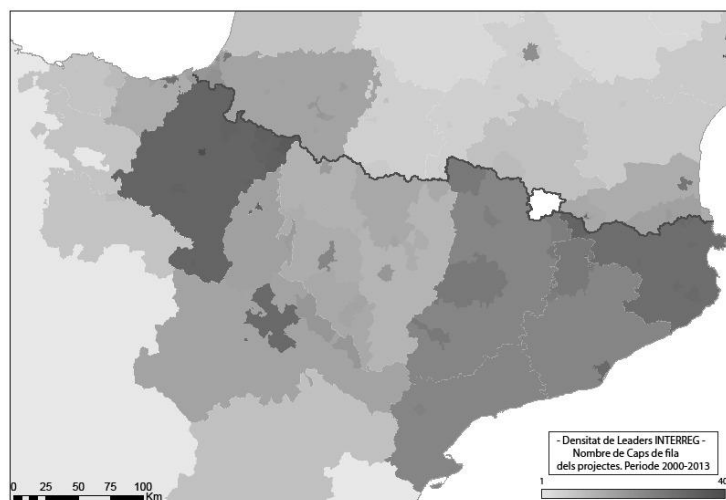
Otra realidad en funcionamiento a destacar, por su singularidad a escala europea, es la del hospital transfronterizo de la Cerdanya. Después de largas negociaciones y superación de obstáculos de todo tipo –y de invertir 34 millones de euros-, el equipamiento está en servicio desde 2014 dando cobertura sanitaria a ciudadanos de los dos estados.

Otras realidades de menor escala pero interesantes e importantes a destacar son el Escenario Catalán Transfronterizo entre el teatro de El Canal en Salt (área urbana de Girona) y el teatro del Arxipèlag de Perpiñán; el matadero transfronterizo de la Cerdanya (en obras sincopadas desde 2010); actividades estables de carácter cultural-histórico (exilio,...) alrededor del macizo de les Alberes y el Cap de Creus;... A los que cabría añadir muchos otros proyectos en ciernes, en discusión, a debate, en espera de financiación,... también alrededor del patrimonio natural (terrestre y marítimo del Cap de Creus), de la línea de ferrocarril Portbou-Cerbère-Cotlliure,... En

definitiva, ideas y realidades que confirman tanto la existencia de la frontera como elemento de división/diferencia y como elemento de relación/intercambio.

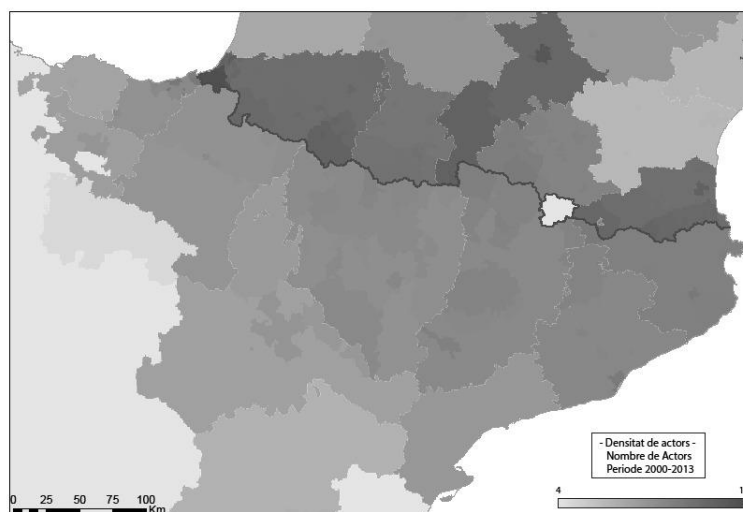
Una relación efectiva y consolidada en algunos ámbitos como se ha podido observar con estos ejemplos. Además, otro elemento que nos refleja esta cooperación consolidada es el estudio de los proyectos INTERREG financiados por los fondos de cohesión de la Unión Europea. Recientes estudios del grupo de investigación de Análisis y Planificación Territorial y Ambiental del departamento de Geografía muestran como emergen espacios funcionales gracias al dinamismo de actores territoriales, en especial en la escala local. Estos son algunos ejemplos:

Intensidad geográfica de los líderes de proyecto, periodo 2000-2013



Fuente: POCTEFA (2000-20013). Elaboración propia.

Intensidad geográfica de los actores territoriales implicados, periodo 2000-2013



Fuente: POCTEFA (2000-20013). Elaboración propia.



## Bibliografía

- Armangué, J. (2011). *Una idea de l'Empordà dins l'Espai Català Transfronterer*. Figueres: EDXS
- Castañer, M. i Feliu, J. (2012) *L'eurodistricte català transfronterer: un espai emergent sense marc administratiu*. Treballs de la Societat Catalana de Geografia, núm. 74, desembre 2012, p. 41-58
- Català, Ll. (2014) *L'eix Girona-Perpinyà: economia, població i infraestructures en el node de connexió amb Europa*. València: Institut Ignasi Vilallonga d'Economia i Empresa.
- Feliu, J; Castañer, M; Vicente, J; Berzi, M; Martín, J; Salamaña, I. (2016) *Cooperación y desarrollo en la frontera hispano-francesa: análisis de proyectos y actores entre 2000 y 2013*. Desarrollo local en territorios de frontera. Huelva: Universidad de Huelva. Servicio de Publicaciones.
- Feliu, J.; Berzi, M.; Vicente, J.; Castañer, M.; Llussà, R. (2013) *Análisis de los proyectos y actores transfronterizos España-Francia en el período 2007-2013*. Geographicalia (2013): 75-93
- Lleonart, P. (1992) *L'Economia gironina i el mercat interior europeu de 1993*. Girona: Patronat Català Pro Europa, pag. 406.
- Llibre Blanc de l'Eurodistricte: per un futur transfronterer (2008). Missió Operationnelle Transfrontalière i la Universitat de Girona.

## Webs

[www.eurodistricte.cat](http://www.eurodistricte.cat)

[www.euroregio.eu](http://www.euroregio.eu)

[www.idescat.cat](http://www.idescat.cat)

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Diari de Girona. [http://www.ddgi.cat/recursos/noticia/2014/doc/eix\\_girona\\_perpinya\\_2014.pdf](http://www.ddgi.cat/recursos/noticia/2014/doc/eix_girona_perpinya_2014.pdf)

L'Independant. <http://www.lindependant.fr/2014/10/09/departements-ou-il-fait-bon-vivre-aude-et-p-o-parmi-les-10-derniers,1940250.php>

# Figueres, área urbana transfronteriza

## Una visión de la ciudad

La ciudad de Figueres, con 45.000 habitantes, es capital administrativa y de servicios de la comarca del Alt Empordà, así como ciudad referente del conjunto de la Costa Brava norte. Con una economía altamente terciaria, dedicada casi en exclusiva al comercio y el turismo, es la mayor ciudad próxima a la frontera hispanofrancesa y núcleo clave en las relaciones transfronterizas. Este hecho ha marcado a lo largo de la historia y hasta el día de hoy su desarrollo social y económico.



Vista desde el Castell de Sant Ferran. Javi Martín Uceda

La ciudad se ha transformado de manera notable en los últimos años, con un fuerte crecimiento demográfico durante el primer decenio del siglo XXI, coincidiendo con un vigoroso desarrollo del sector de la construcción. Este crecimiento demográfico ha sido en parte consecuencia de la llegada de una importante población inmigrante, en especial de países africanos y latinoamericanos, como Marruecos y Bolivia.

Por otro lado, el crecimiento población ha supuesto una expansión de la ciudad. Figueres se ha extendido de manera importante en los últimos años, de la misma forma que sus municipios vecinos, impulsando así los procesos de área urbana, por una extensión del fenómeno residencial y por consiguiente un aumento de la movilidad urbana. Esta transformación ha conllevado la necesaria aprobación de instrumentos de gobierno del territorio y de urbanismo, destacando el Plan Director Urbanístico del Áreas Urbana de Figueres (PDSUF), aprobado en 2010, e incluye el territorio formado por dieciséis municipios. Cabe destacar también que se han producido en la ciudad procesos similares a otras ciudades en ciertos espacios urbanos: por un lado, un progresivo crecimiento del residencialismo alejado del centro urbano, y en este, también un progresivo deterioro y abandono de la población tradicional, por gentrificación en algunos casos y por el mismo deterioro en otros. Esta parte de la ciudad, así como el Barrio de la Marca de l'Ham se han visto beneficiados por dos planes de inversiones previstos en la Ley de Barrios de la Generalitat de Catalunya, viendo mejorado de manera notable sus espacios urbanos y sus políticas de activación del empleo y la cohesión social. Quedan aún espacios con graves problemas, ya sea en su aspecto físico como social. Los barrios de Sant Joan y Culubret, con mayoría de residentes de etnia gitana, sufren graves problemas de estigmatización y segregación.

Para estos dos barrios estaba prevista su total renovación impulsada por la llegada del tren de alta velocidad, ya que la estación se ha construido en el lado oeste de la ciudad, en el límite occidental de estos barrios. La estrategia inicial suponía una total reconversión del espacio derivado de las transformaciones urbanísticas, por las plusvalías urbanísticas e inversiones importantes por parte de las diferentes instituciones involucradas.

Este proceso no se ha producido. La falta de una visión de ciudad, de un proyecto para toda esta zona de la ciudad, así como el agravante de la crisis económica, ha hecho que desde la llegada del tren de alta velocidad en el 2010 no se haya producido ningún cambio.

En lo referente a la economía, y siguiendo los elementos apuntados en los párrafos iniciales, la estructura económica de la ciudad se basa casi exclusivamente en los servicios y el turismo. Este último subsector económico tiene un elemento fundamental: el Museo Dalí. Figueres, ciudad natal del pintor, acoge el museo creado por el propio artista. Según datos de la Fundación Gala-Dalí, gestora de todo el patrimonio del autor y sus espacios museísticos, cifró en algo más de un millón doscientos mil los visitantes al museo. Esto lo convierte en unos de los cinco museos de arte más visitados del estado español, así como el segundo en Catalunya después del Museo del F.C Barcelona. Supone por tanto un recurso turístico de primer orden, que se combina con otros en la misma ciudad, aunque no alcancen las mismas cifras que el Museo Dalí. La oferta de

Figueres se complementa especialmente con el litoral, la Costa Brava, segundo espacio turístico más visitado en Catalunya después de la ciudad de Barcelona, y situada a unos diez kilómetros. Por su situación y sus infraestructuras Figueres se ha convertido en la puerta a toda la Costa Brava norte, donde destacan destinos como Roses, Cadaqués, Empuriabrava o l'Escala.

Por otro lado, el comercio y los servicios son el otro puntal de la economía local. Figueres ha sido históricamente el mercado referente del conjunto del Empordà, hecho que se mantiene a día de hoy. Pero el comercio se ha adaptado y transformado. El casco antiguo se ha transformado y la presencia de franquicias internacionales ha desplazado a los comercios tradicionales. Por su gran actividad comercial Figueres tiene un importante número de franquicias, más elevado que otras ciudades de tamaño similar. Esto está ligado a la gran extensión del área de mercado de la ciudad, que se extiende más allá de la comarca natural, destacando su influencia en el sur de Francia, cosa que atrae a un gran número de clientes franceses. Estudios del ayuntamiento afirman que aproximadamente un millón y medio de franceses vienen a comprar a la ciudad.

**Mapa Figueres Coloquio de Geografía Urbana 2016**



Departament de Geografia Universitat de Girona, 07/06/2016.

Fuente: ArcGIS Basemap, 07/06/2016.



## Punto de observación: Castell de Sant Ferran

El Castillo de Sant Ferran domina la ciudad de Figueres y el conjunto de la llanura del Empordà. Construido a partir del 1753 bajo el reinado de Fernando VI, al que debe su nombre, fue dirigido por los arquitectos Pedro y Juan Martín Cermeño. Su construcción se debe precisamente al cambio de frontera entre el estado francés y español por la firma del Tratado de los Pirineos en el 1659. Este hecho supuso el retroceso de la frontera desde el Rosellón hasta el Pirineo, cosa que hizo de Figueres la principal ciudad al sur de la frontera.

Situado encima de uno de los cerros al noroeste de la ciudad, tiene una posición estratégica entre las principales vías de comunicación norte-sur, entre España y Francia, y este-oeste, paralelamente a los Pirineos y hasta el Cabo de Creus. Su planta tiene forma de pentágono irregular, de estrella con diversas puntas, y su superficie total suma 550.000 m<sup>2</sup>. Su interior lo forman seis baluartes unidos, con una superficie de 325.000m<sup>2</sup>. Sus caballerizas pueden albergar hasta 500 caballos, así como como seis mil personas. Está considerada la mayor fortaleza abaluartada de Europa. Es propiedad del Ministerio de Defensa, pero es posible su visita desde el 1997. Uno de los elementos más importantes en su historia fue el acoger la última sesión de las Cortes republicanas en territorio español, el 1 de febrero del 1939, antes de partir al exilio y presidida por Juan Negrín.

Des del punto de observación distinguimos diferentes espacios e elementos interesantes:

1. Hacia el este, la plana del Empordà, con el golfo de Roses y la sierra de Verdera, últimos estribos de los Pirineos antes de entrar en el mar, en el Cap de Creus. En primer término la ciudad de Figueres, con el casco antiguo en primer lugar y los diferentes ensanches. También la antigua carretera nacional hacia Francia, hoy avenida, muestra de la importancia que han tenido las infraestructuras en el desarrollo urbano de la ciudad. La llanura del Empordà muestra su paisaje agrícola, con pequeñas propiedades rurales dedicadas en especial al cereal o la vid. Cabe destacar como elemento tradicional del paisaje rural ampurdanés las hileras de ciprés, plantadas para proteger los cultivos del envite de la tramontana. Sobresale, mirando a norte, la cordillera de los Pirineos con sus picos de más de mil metros, y el paso del Coll del Portús, único paso natural entre el norte y sur en este tramo de cordillera. Encima de otro cerro similar, se ubica la fortaleza de Bellaguarda, construida por el estado francés al retroceder la frontera hacia el sur, al mismo tiempo que fue construido el castillo de Sant Ferran.

2. Mirando al sur y sur-oeste, se observa otro tramo de la ciudad de Figueres. En este caso un barrio de viviendas construido en los años setenta y que acoge a una parte importante de la inmigración que llegó a la ciudad del resto del estado español. Y hacia el sur-oeste el barrio de Sant Joan, que acoge a la mayoría de población de etnia gitana de Figueres. Es uno de los mayores de Catalunya, y uno de los más degradados. Se han producido recientemente problemas de convivencia entre algunos vecinos, y la situación de las viviendas y del espacio público es muy preocupante. Los problemas se agravan por el cultivo y el tráfico de drogas.

Estos problemas y la degradación poco a poco se están extendiendo. Si bien el barrio ja tenido unos límites claros, recientemente se produce un proceso de extensión. Algunos vecinos de los barrios limítrofes han ido abandonando sus viviendas, y estas han sido compradas mayoritariamente por otros vecinos del barrio de Sant Joan.

3. Mirando al este, en primer lugar encontramos por un lado la nueva estación del tren de alta velocidad, y el corredor formado por la autopista AP-7 y la nueva línea férrea. La conexión de la estación con el centro de la ciudad es compleja por estar situada en la primera periferia urbana. Los accesos han sido construidos nuevos, pero no se han impulsado los proyectos iniciales previsto, entre los que destacaban una gran avenida hasta el centro. El consistorio preveía así acabar con los barrios más degradados, al mismo tiempo que incentivaba nuevas inversiones. La oposición vecinal, así como de una parte del consistorio por una falta de proyecto global frenaron su construcción. Por otro lado, existe una barrera mental de los ciudadanos, y aunque la distancia hasta el centro es de poco más de diez minutos, en la mayoría de los casos los desplazamientos se producen en coche.

### Bibliografía recomendada

- Castañer, M.; Gutiérrez, O. *Movilidad y estructuración de áreas urbanas. El caso de dos ciudades intermedias: Olot y Figueres*. VI Congreso de Geografía Urbana. La ciudad. Nuevos procesos, nuevas respuestas. León (ESP) 2002.
- Castañer, M.; Feliu, J.; Gutiérrez, O. *El espacio catalán transfronterizo: creación de proyecto y reestructuración territorial*. X Coloquio Y Jornadas de campo de Geografía Urbana. Espacios y paisajes urbanos: Reflexionar sobre el su presente para proyectar su futuro. Cantabria, Asutiras, País Vasco (ESP) 2010.
- Martín, J. (2016) "Figueres i el tren d'alta velocitat: oportunitats per al desenvolupament local dins l'espai català transfronterer." *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*: 519-539.

# La Jonquera: de la crisis de Schengen a la oportunidad del euro

La Jonquera es la primera localidad española que se encuentra en el lado sur de la frontera hispano-francesa pasando por el Coll del Pertús. Esta localidad de poco más de tres mil habitantes ha sido escenario de una importante transformación urbana y económica, derivada del cambio del papel de la frontera y el impacto de esta en la economía.

La economía de la población ha estado estrechamente ligada al hecho fronterizo. La calle principal coincidía históricamente con la antigua carretera Nacional II, con lo que a lo largo de esta se situaban numerosas tiendas y comercios que aprovechaban el tránsito e intercambio entre ambos lados de la frontera. A partir de los años sesenta del siglo pasado, con la progresiva apertura del estado a finales del franquismo y el fin de la autarquía los flujos transfronterizos fueron aumentando, y el comercio de productos como el alcohol o el tabaco fueron un elemento fundamental.

El primer gran cambio llegó con la adhesión de España a las comunidades europeas. Por una parte aumentó la economía ligada al comercio, pero por otra, un sector servicios derivados de la frontera: agentes de aduanas o policía, así como casas de cambio de moneda y oficinas bancarias. La libre circulación de personas y bienes facilitó el crecimiento de los intercambios y el comercio en La Jonquera se vio muy favorecido. Se establecieron importantes espacios comerciales, en especial de productos básicos que se veían favorecidos por el precio respecto a Francia. Con la entrada en vigor de la Acta única Europea (1993), y el Tratado de Schengen (firmado en 1985, pero en vigor a partir del 1995) finalizaron una parte importante los controles fronterizos y de aduanas. Con ello, además de la entrada en funcionamiento del euro, la localidad perdía una parte de la actividad económica. Entró en un periodo de crisis importante. Por un lado se resintió la economía, con una importante subida del desempleo por la pérdida de puestos de trabajo, y por consiguiente, un impacto en la demografía. Muestra de ello es la reducción de población y estancamiento demográfico durante los años noventa del siglo pasado (de los 2755 habitantes en 1990, a los 2565 del año 2000).

Esta situación cambió al poco tiempo. Y las actividades económicas de La Jonquera han ido adaptándose a la situación económica, aunque teniendo presente el efecto de la frontera. Gracias a los cambios urbanísticos que permitieron la construcción de grandes superficies

comerciales, y el aprovechamiento del gran tráfico de camiones y la facilidad de conexión con el sur de Francia, han resurgido un gran número de servicios comerciales. Gasolineras, restaurantes, áreas de servicio y centros comerciales se han instalado a lo largo de las principales vías de comunicación que cruzan el municipio en sentido norte-sur. La prohibición del tráfico de camiones por las carreteras francesas durante el fin de semana favorece que los transportistas paren en este espacio. Por ello han surgido grandes espacios de estacionamiento y servicios para camiones. Además han surgido algunas empresas logísticas favorecidas por las buenas comunicaciones. Al mismo tiempo, la moneda única y el libre tráfico de bienes han favorecido la llegada de compradores franceses, al contrario de lo que parecía a finales de los años noventa. El mejor ejemplo de ello es que se han construido espacios comerciales de grandes dimensiones, destacando un *outlet* de más de 12.000m<sup>2</sup>, pensado en el potencial cliente francés.

### Las actividades ilegales ligadas a la frontera

Otro hecho ligado a la frontera es la aparición de actividades ilegales, en especial el tráfico de drogas y la prostitución. Especialmente visible es el segundo.

La falta de marco legal en el estado español referente a la prostitución y por el contrario, una fuerte regulación en Francia, hace también emerger en el lado español de la frontera un problema social y de espacio público. Por un lado, personas que ejercen la prostitución, especialmente mujeres, se sitúan a lo largo de la carretera N-II, pero por otro, han surgido muchos locales de alterne también entorno a la carretera, así como en la zona de servicios e industria de la Jonquera. Ha habido polémicas entorno a la construcción de macroprostíbulos en todo este corredor, destacando uno en La Jonquera, dónde el ayuntamiento intentó frenarlo pero instancias judiciales le obligaron a otorgar los permisos para abrirlo. En algunos de ellos ha habido además conflictos y problemas que han necesitado de la intervención policial y judicial. Últimamente, con la nueva legislación francesa de penalización a los clientes de la prostitución, se han incrementado el número de prostitutas en las carreteras.

Por otro lado, el tráfico de drogas es una realidad en las actividades ilegales. Es la mayor actividad perseguida en los controles policiales y la justicia en la frontera y en toda la zona. Esta actividad hace que el entorno de Figueres se haya convertido en un espacio de cultivo y producción de drogas, tal como demuestra el gran número de detenciones y de desmantelamiento de talleres y espacios de producción de drogas.



# Perpiñán: la periferia del estado francés

La ciudad de Perpiñán, con un área urbana de más de 300.000 habitantes, es la mayor de las ciudades en todo el espacio catalán transfronterizo. Capital del departamento de los Pirineos Orientales, era la segunda ciudad de la antigua región Languedoc-Rosellón, después de Montpellier. Con la fusión con la región de Mediodía-Pirineos a inicio del 2016, la capital se ha desplazado a Toulouse. Demográficamente, la ciudad vivió en las últimas décadas del siglo XX un estancamiento demográfico importante, aunque en los últimos años ha crecido de manera sostenida la población. Perpiñán ha sido ciudad receptora de importantes flujos migratorios, desde inmigrantes españoles por la Guerra Civil, a importantes comunidades de ciudadanos de origen magrebí, habitantes de las antiguas colonias francesas del norte de Francia, en especial de Argelia y Marruecos. Además, posee una de las mayores comunidades de etnia gitana de Francia. Estos residen en el Barrio de Sant Jaume del centro de la ciudad, y poseen importantes vínculos históricos con Catalunya, teniendo el catalán como lengua una parte importante de ellos. Esta diversidad ha sido en algunas ocasiones un elemento complejo en la gestión urbana, debido a la creación de comunidades con importantes problemas de integración social.

La ciudad y su departamento han sido uno de los más pobres del conjunto del estado francés, dejando de lado las posesiones de ultramar. Este hecho está estrechamente ligado a una economía poco dinámica y las dificultades por ser un territorio de frontera lejos del centro político. Aun así, en los últimos años se pueden diferenciar diferentes sectores económicos que han conseguido revertir en parte esta situación.

Por un lado el sector terciario: una importante parte derivada del sector público por ser capital de departamento, así como de instituciones como la universidad. Por otro, los servicios como el comercio y la cultura también han tenido un importante impulso en los últimos años. El sector secundario tiene un papel importante en el conjunto del territorio, derivado de la construcción de polígonos industriales alrededor de la ciudad. Destacan la industria agroalimentaria, gracias a la proximidad del puerto de Portvendres, uno de los principales puertos de alimentos del mediterráneo francés, así como de una producción de fruta, hortalizas u otros productos como el vino en todo el departamento. También la logística se ha consolidado con el desarrollo de la plataforma logística de Saint Charles, una de las más grandes del sur del país, y punto de salida de entre otros, los productos de la industria agroalimentaria local.

En lo referente a la geografía urbana, la ciudad ha ido transformando una parte importante de su trama urbana. El centro histórico entorno al Palacio de los Reyes de Mallorca y al río ha sido rehabilitado en su mayor parte, ya que todavía el barrio gitano tiene algunas deficiencias en especial en lo que se refiere al espacio público o vivienda. Se han desarrollado actuaciones urbanísticas de importante calado a partir de espacios y edificios singulares, como el palacio de congresos, el nuevo teatro Archipel proyectado por Jean Nouvel, o la estación de tren de alta velocidad y su centro comercial “Centre del Món”.

# Roses y Empuriabrava: el turismo transformador del paisaje

## Roses: una visión del proceso de urbanización

La localidad de Roses (19.575 habitantes en el 2015) se ubica en el noreste de la bahía del mismo nombre, y a una distancia por carretera de Figueres de 20 km y de la frontera francesa de 54'5 km. Es el centro turístico más importante del sector septentrional de la Costa Brava. El turismo ofrece la fuente de ingresos principal de su economía. El sector primario, aunque minoritario, se manifiesta a través del cultivo de viñedos, recientemente en un lento proceso de recuperación y, sobre todo, a través de la pesca. Dispone del puerto pesquero más dinámico de la costa norte de Catalunya.

Roses es un puerto natural muy atractivo a resguardo de los vientos del norte. Esta singularidad ha favorecido que históricamente su litoral haya sido un espacio de atracción de asentamiento humano y de desarrollo de actividades económicas. Tiene vestigios de una ocupación humana muy importante desde el neolítico, es testimonio de ello el dolmen de la Creu d'en Corbatella con una antigüedad de entre 3.500 y 3.000 años a.C, siendo el monumento megalítico más grande de Catalunya. En el siglo IV a.C. se fundó la colonia griega de Rhode, también hubo un asentamiento tardo-romano. Más tarde, entre los años 650 y 700 se fundó el castrum visigótico del Puig Rom, considerado Bien Cultural de Interés Nacional (BCIN) por ser el mejor conservado y el que presenta la técnica constructiva más avanzada de la península Ibérica. El largo proceso de humanización de Roses ha dejado manifestaciones monumentales que han enriquecido su patrimonio cultural. Prueba de ello es el lugar donde nos encontramos.

## Punto de observación: Castell de la Trinitat

El castillo de la Trinitat, también catalogado como BCIN, es uno de los primeros ejemplos de fortaleza de artillería de costa y un edificio innovador respecto la época en que se construyó. Levantado sobre el promontorio donde nos localizamos, punta de la Bateria, tiene una localización estratégica de defensa del mar y el puerto de Roses. En el año 1544 se iniciaron las obras de su construcción por orden del rey Carlos I. Adquirido por el Ayuntamiento en el año

1990 y después de 8 años de trabajos de restauración, en el año 2011 fue abierto al público e integrado en el circuito patrimonial y de equipamientos culturales de Roses.

Desde este punto de observación, distinguimos en dirección noroeste la Ciutadella de Roses, también catalogada como BCIN, es un yacimiento arqueológico. En su recinto se engloban diferentes ocupaciones históricas de cronología muy amplia, desde la fundación de la colonia griega de Rhode hasta el siglo XX. De la época medieval son presentes el monasterio de Santa María de Roses del siglo X y el núcleo urbano con diferentes perímetros de murallas. La fortificación renacentista actuó como tal solamente a finales del siglo XVIII y principios del XIX cuando la nueva población se trasladó a extramuros.

Roses para bien o para mal, a diferencia de otros sectores de la Costa Brava, no participó del proceso de desarrollo turístico hasta finales de los años 60. Sin embargo, a diferencia del periodo precedente, la llegada masiva de turistas provocó grandes transformaciones económicas, paisajísticas y urbanísticas. La implantación de grandes urbanizaciones de segunda residencia fue explosiva. Las causas hay que buscarlas, principalmente, en su localización estratégica próxima a la frontera y al mercado emisor francés, en la buena accesibilidad y conexión a las principales vías de comunicación por carretera, en la escasa rentabilidad agrícola y al abandono de los viñedos y olivares, en la falta de políticas reguladoras y de planificación territorial y urbanística, en la tolerancia administrativa i, en definitiva, en que el turismo era visto como el “milagro” para conseguir el desarrollo local.

Tal como podemos observar, Roses, a pesar de la apariencia de tener un crecimiento urbanístico desordenado y sin lógica, siguió el modelo de ocupación urbanística de crecimiento natural partiendo del núcleo tradicional y resiguiendo la línea de costa en una estrecha franja, formando continuos urbanos en ambas direcciones: sureste y suroeste. Este modelo urbanístico se basa en una tipología arquitectónica de edificios pantalla y gran volumetría; es decir, en altas densidades i verticalidad. El efecto inmediato es el de la litoralización, como consecuencia del deseo de disfrutar de la proximidad de la playa y el mar.

Asimismo podemos observar, que el modelo de la verticalidad coexiste con el de la horizontalidad y el crecimiento difuso, en este último caso se busca poder disfrutar de vistas panorámicas sobre el mar. Este modelo se sustenta en la figura de los planes parciales, los cuales coincidían a menudo con antiguas propiedades rurales abandonadas, muchas de ellas de propietarios foranos, sin conexión entre sí. El resultado final es un conjunto de manchas urbanas que salpican las vertientes de las montañas y fragmentan el territorio. Ejemplos representativos de estas urbanizaciones los podemos encontrar mirando en dirección norte, como es el caso de Mas Fumats al fondo, o el del Puig Rom más cercano a nuestra posición. En este último ejemplo, la urbanización del Puig Rom inició su construcción a finales de los años sesenta y es una de las

mejores muestras de desafío a las capacidades de uso del territorio; a pesar de las fuertes pendientes se admitieron bloques de apartamentos de diversas plantas y usos plurifamiliares.

Otra de las manchas que observamos, justo enfrente de nosotros, lindando con la playa del Salatar y en el límite del municipio, es la marina Canals de Santa Margarida. La zona donde se ubica era una antigua masía o “cortal”. Se inicia su construcción en el año 1972. Es más pequeña que la vecina Empuriabrava, disponiendo de tan solo 1.500 amarres. Actualmente, dicha marina aún no ha sido legalizada para el uso náutico y vulnera la Ley de Costas, situación que le podría hacer perder la concesión de uso.

La política urbanística de Roses se sustenta en el binomio turismo-construcción, más que en el sector turístico propiamente dicho (de alojamiento reglado o comercializado: hoteles y campings). Las urbanizaciones de segunda residencia, sean de bajas o altas densidades, se han convertido en las protagonistas principales de la oferta y en el elemento más visible de la transformación producida en su paisaje. A causa de esta política, actualmente en Roses el 84% de sus plazas son de turismo residencial y, por el contrario, solamente el 16% son de turismo reglado o comercializado.

En cualquier caso, el modelo de desarrollo turístico implantado en Roses es el resultado de un contexto político y económico cada vez más dependiente de la tasa de crecimiento del turismo residencial y, en definitiva, de la construcción. Ello ha conllevado a una situación de una enorme fragilidad de su estructura socioeconómica. Como en otros lugares, el sector de la construcción en Roses presenta una gran inestabilidad: después de alcanzar a mediados de los años 80 máximos con la edificación de más de 1.100 viviendas por año, entra en un proceso de regresión a principios de los años 90, una leve recuperación a principios del 2000 y una paralización total después de la crisis del 2007. La consecuencia directa es la pérdida de población, después de muchos años de un crecimiento continuo, entre los años 2010 y 2015 Roses pierde 843 habitantes.

Además la procedencia extranjera, sobre todo francesa, de la mayoría de los propietarios de las segundas residencias de las urbanizaciones más alejadas del núcleo principal ha traído también como consecuencia su infrautilización, con una ocupación estrictamente estival y de periodos cada vez más cortos (a menudo, de menos del 10% de los días del año). En definitiva, en Roses se observa la transformación de extensas zonas, antes salpicadas por grúas, en paisajes urbanos “fantasma”, desolados, de persianas bajadas y calles solitarias. E, incluso, de abandono total en estos últimos años al no existir un relevo generacional de los propietarios de las casas. Asimismo, la construcción rápida y de baja calidad, y con una estética deplorable, ha contribuido también al proceso de degradación y abandono.



Al pie del punto donde nos encontramos, en dirección norte, observamos una de las últimas actuaciones realizadas por el Consistorio municipal con el objetivo de revertir la situación de pérdida de competitividad económica. La construcción del puerto deportivo de Roses, al lado del puerto pesquero, inaugurado el 2004, y con una oferta de 485 amarres para embarcaciones de 6 a 45 m de eslora, consolida la bahía de Roses como el destino turístico con el número de amarres más elevado del conjunto de la Costa Brava (sumando un total de 7.388 amarres) y una oferta muy amplia de servicios para satisfacer las necesidades de una demanda usuaria de grandes yates. La consecuencia directa es la afectación de la playa de la Punta, a la cual cada año hay que regenerar para subsanar el proceso de regresión que padece y, así, pueda cumplir su función recreativa y de protección.

A pesar que estamos ante uno de los municipios cuyo paisaje ha sido objeto de una fuerte degradación y especulación urbanística, Roses también es uno de los municipios pioneros en la aplicación de nuevas medidas urbanísticas basadas en los principios de la sostenibilidad y en la contención. Ha desclasificado zonas con fuerte pendiente e impacto visual; concretamente, la que queda a nuestra espalda, en dirección sureste y el cabo de Creus, comprendida entre las playas de Canyelles Petites y l'Almadrava, con el objetivo de potenciar los usos hoteleros, mucho menos agresivos con el paisaje y más dinámicos a nivel económico, en lugar de los turísticos-residenciales como era habitual.

Asimismo, las playas más urbanizadas de Roses son pioneras en el Estado español en la aplicación de instrumentos para una gestión sostenible de sus recursos. Disponen, desde el año 2003, de los Sistemas de Gestión Ambiental (SGA), concretamente la Norma ISO 14001 y el Reglamento europeo EMAS.

El puerto deportivo de Roses, en sintonía con sus playas, es también el mejor ejemplo de buenas prácticas ambientales del litoral catalán. Dispone de la Bandera Azul desde el año 2006 y de los SGA desde el año 2007. Están desarrollando programas como *Sóc Sostenible*, con el objetivo de sensibilizar a los usuarios de las embarcaciones por el ahorro del agua, o el *Cavallet Blau*, el cual ofrece la posibilidad de limpiar las embarcaciones con agua reciclada y además suministra agua salada para las piscinas de forma gratuita. Ambos programas están obteniendo un gran éxito.

## Punto de observación: la marina d'Empuriabrava

La marina d'Empuriabrava se localiza en la fachada marítima del municipio de Castelló d'Empúries, en el centro de la bahía de Roses y limitando por su parte meridional con el río

Muga, es un ejemplo de crecimiento *ex novo* al margen del núcleo tradicional agrícola, ubicado en el interior, y creada exclusivamente con finalidades turísticas. Dista 6'3 km del núcleo de Castelló d'Empúries y alberga el 63'4% de la población censada (6.899 habitantes en el año 2015) del municipio.

Empuriabrava con más de 500 ha urbanizadas, 24 km de canales navegables, 14.000 viviendas con sus correspondientes jardines (es el segundo municipio de Catalunya en la generación de residuos vegetales), 5.000 amarres para embarcaciones de hasta 26m de eslora, 2.000 piscinas, entre 50.000 y 75.000 personas en verano, son algunos datos representativos que la han hecho merecedora de ser considerada la marina más grande del mundo.

Antes de su construcción, la zona donde se ubica estaba dedicada al pasto, formada por 5 grandes "cortals", 4 de los cuales eran propiedad d'Antoni de Moxó Güell (marqués de Sant Mori). El proyecto para su construcción, del año 1964, encontró la oposición de muchos pequeños propietarios agrícolas. Después de vencer las resistencias, el plan parcial fue aprobado el 1967 cuando ya se habían construido los canales y calles sin ningún permiso, éste preveía obras faraónicas como la construcción de un canal navegable hasta la ciudad de Figueres. En el año 1975 se inició la segunda fase del proyecto, que pretendía urbanizar 100 ha más, dando lugar a la marina de Port Llevant, pero la crisis económica y la oposición popular y ecologista, a través de la campaña "Els últims aiguamolls empordanesos en perill" frustraron el plan. Finalmente, el 13 de octubre de 1983 el Parlament de Catalunya aprobó la Ley de Protección dels aiguamolls empordanesos para la salvaguarda de este espacio único y singular.

La urbanización de la marina d'Empuriabrava siguió el modelo americano, de las marinas de Florida: grandes viales, los principales tienen más de 20m, y grandes aceras. Excepto en el cerramiento de las parcelas con muros divisorios. Tuvo éxito sobre todo en el mercado alemán y francés, en menor medida en el inglés y holandés. En los últimos años, los propietarios catalanes y también rusos aumentan. Progresivamente, ha perdido el carácter exclusivo de centro de vacaciones y ha adquirido la función residencial permanente, por ello se la está dotando de equipamientos de uso cotidiano.

La oferta recreativa d'Empuriabrava es amplísima, destaca su aeródromo, cuya escuela de paracaidismo es considerada la mejor de Europa y una de las tres mejores del mundo, siendo una de las razones clave que ha permitido al municipio de Castelló d'Empúries certificarse como "Destino Turístico Deportivo".

Si bien en un principio Empuriabrava surgió como un espacio al margen, actualmente está conectada socialmente, aunque no físicamente, con Castelló d'Empúries. La movilidad diaria es muy intensa. Se han creado muchos lugares de trabajo, especialmente en el sector náutico. A

