

POLICENTRISMO URBANO: CUANDO CONECTAR CIUDADES TAMBIÉN GENERA RIQUEZA

Posted on 01/06/2026 by Diego Pérez Floreán

Durante décadas, gran parte de las políticas de desarrollo territorial asumieron que el crecimiento económico dependía principalmente del fortalecimiento de una gran ciudad dominante, en detrimento del resto. La lógica parecía evidente: cuanto más grande y concentrada fuera una ciudad, mayores serían sus oportunidades de generar empleo, innovación y productividad.

La evidencia reciente muestra una realidad más compleja. En muchos territorios, **varias ciudades medianas bien conectadas entre sí pueden funcionar conjuntamente como una economía integrada, capaz de generar parte de las ventajas de una gran metrópoli sin concentrar toda la actividad en un único núcleo urbano.** Lo que la evidencia demuestra es que la clave no está únicamente en el tamaño de cada ciudad, sino en cómo se relacionan entre sí.

Cuando la proximidad entre ciudades también importa

En un artículo anterior vimos cómo la densidad y la proximidad dentro de las ciudades incrementan la productividad económica. Pero existe una segunda dimensión menos visible de la forma urbana que también importa: la manera en que las ciudades se organizan entre sí dentro de una región.

La economía urbana ha mostrado durante décadas que las ciudades generan beneficios porque acercan personas, empresas y conocimiento. Pero esos efectos no se limitan al interior de cada ciudad. También pueden aparecer entre ciudades distintas cuando existen conexiones suficientemente intensas de movilidad, empleo, servicios y colaboración económica.

A esta forma de organización territorial se le conoce como **policentrismo: un sistema en el que varias ciudades relativamente próximas comparten funciones económicas y se conectan entre sí mediante redes de transporte, mercados laborales e intercambio de conocimiento.**

El concepto puede parecer abstracto, pero sus efectos son muy concretos. Una región donde varias ciudades están bien integradas permite que las personas accedan a más oportunidades laborales, que las empresas encuentren proveedores y trabajadores especializados con mayor facilidad, y que el conocimiento circule más rápidamente entre territorios.

En la práctica, **el policentrismo busca que varias ciudades funcionen como partes de una misma economía regional.**



Tranvía de Vitoria-Gasteiz. Foto de [David Vives](#) en [Unsplash](#)

La estructura territorial también afecta la productividad

Las regiones policéntricas pueden generar ventajas económicas importantes, especialmente cuando están bien integradas funcionalmente. Meijers y Burger (2010), analizando áreas metropolitanas estadounidenses, encontraron que las regiones policéntricas tienden a mostrar mayores niveles de productividad.

La razón es relativamente sencilla. Varias ciudades medianas conectadas pueden compartir algunas de las ventajas típicas de una gran metrópoli: mercados laborales más amplios, mayor diversidad de servicios especializados, redes empresariales más extensas y mejor circulación de conocimiento. En regiones pequeñas, en donde no existen ciudades de gran tamaño, el efecto *borrowed size* puede ser particularmente importante porque abre la posibilidad de acceder a niveles de bienestar que parecían reservados a las grandes ciudades (Meijers y Burger, 2017; Ouwehand, Van Oort y Cortinovis, 2022).

Una persona puede vivir en una ciudad media, trabajar en otra y acceder a servicios especializados en una tercera. Una empresa puede localizar parte de su producción en un municipio y colaborar con proveedores o centros tecnológicos situados en otros cercanos. **La integración territorial amplía el tamaño efectivo de la economía regional.**

Pero estos beneficios no aparecen automáticamente. **La proximidad geográfica por sí sola no basta.** Si las conexiones de transporte son deficientes, si los desplazamientos diarios resultan demasiado largos o costosos, o si cada ciudad funciona de manera aislada administrativamente, las ventajas potenciales del policentrismo se reducen considerablemente.

Integración territorial: una oportunidad para potenciar la transformación económica

Muchas veces, las decisiones sobre transporte, ordenamiento territorial o coordinación urbana se presentan como cuestiones técnicas o administrativas, pero en realidad también son decisiones económicas: determinan qué tan fácilmente circulan las personas, el conocimiento y las oportunidades dentro de una región y, por tanto, influyen directamente en la productividad, la innovación y la capacidad de transformación económica de las ciudades.

Las regiones que combinan ciudades suficientemente densas con buenas conexiones interurbanas tienden a obtener mejores resultados de productividad e innovación a largo plazo (Brezzi y Veneri, 2015). Estos beneficios no siempre son visibles de inmediato. Una región poco integrada no puede observar directamente todas las oportunidades que nunca llegaron a producirse: colaboraciones empresariales que no se concretaron, inversiones que no encontraron el entorno adecuado o trabajadores que no accedieron a determinados empleos porque las conexiones eran insuficientes.

La infraestructura de transporte es fundamental para fortalecer la integración regional entre ciudades, pero no es el único factor relevante. También importan la coordinación institucional, la planificación territorial compartida y la capacidad de pensar la región como un sistema económico integrado, y no simplemente como una suma de municipios separados.

En este contexto, el País Vasco representa un caso particularmente interesante. Durante las últimas décadas ha desarrollado uno de los procesos de transformación industrial y económica más relevantes de Europa, apoyado en una sólida base institucional, una fuerte capacidad industrial y una importante modernización de sus infraestructuras. Además, cuenta con una estructura territorial singular: un sistema de ciudades metropolitanas medias (Bilbao, Vitoria-Gasteiz y San Sebastián) y pequeñas (Eibar, Durango, Arrasate-Mondragón, Tolosa etc.) relativamente próximas, con especializaciones productivas complementarias.

El potencial económico del modelo vasco no reside únicamente en la fortaleza individual de cada una de sus ciudades y sus zonas metropolitanas, sino también en su capacidad de funcionar cada vez más como una red urbana integrada. La proximidad entre sus principales núcleos urbanos ofrece una oportunidad significativa para profundizar las conexiones entre mercados laborales, ecosistemas de innovación y cadenas de valor industriales y tecnológicas.

La cuestión relevante no es si las ciudades vascas están lo suficientemente cerca entre sí, sino cómo aprovechar aún más esa proximidad para reforzar las complementariedades económicas existentes. Cuanto mayor sea la integración funcional entre sus ciudades, en términos de movilidad, conocimiento, innovación o colaboración empresarial, mayor será también su capacidad para amplificar los beneficios de aglomeración y consolidar un modelo de desarrollo más competitivo, innovador y territorialmente equilibrado que compita con las ciudades más importantes de Europa.

En una economía donde la productividad depende cada vez más de la interacción, la movilidad y el conocimiento, las regiones no compiten únicamente por tamaño. Compiten también por su capacidad de conectarse y funcionar como sistemas urbanos coordinados. Y en ese sentido, el ordenamiento territorial y la integración regional pueden convertirse en herramientas decisivas

Referencias

- Brezzi, M. y Veneri, P. (2015). Assessing polycentric urban systems in the OECD: Country, regional and metropolitan perspectives. *European Planning Studies*, 23(6), 1128–1145.
- Meijers, E. y Burger, M. (2010). Spatial structure and productivity in US metropolitan areas. *Environment and Planning A*, 42(6), 1383–1402.
- Meijers, E. y Burger, M. (2017). Stretching the concept of 'borrowed size'. *Urban Studies*, 54(1), 269–291.
- OCDE. (2020). OECD regions and cities at a glance: Country note Netherlands. OECD Publishing.
- Ouwehand, W., Van Oort, F. y Cortinovis, N. (2022). Spatial structure and productivity in European regions. *Regional Studies*, 56(1), 48–62.
- Van Oort, F., Burger, M. y Raspe, O. (2010). On the economic foundation of the urban network paradigm. *Urban Studies*, 47(4), 725–748.

